



RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2010

Meridiana fly S.p.A.
Società assoggettata a direzione e coordinamento da parte della società Meridiana S.p.A. ai sensi dell'articolo 2497-bis del
codice civile
Sede legale in Olbia (OT), Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda
Capitale Sociale Euro 13.760.975,40 i.v.
Partita IVA 03184630964
Codice Fiscale e n. iscrizione Registro Imprese di Sassari 05763070017
www.meridianafly.com

SOMMARIO

Introduzione.....	4
1. ORGANI SOCIALI.....	7
2. RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE	8
2.1. Andamento della gestione e attività operativa.....	8
2.1.1. <i>Andamento generale</i>	8
2.1.2. <i>Risultati del primo semestre 2010</i>	9
2.1.3. <i>Risultati del secondo trimestre 2010</i>	12
2.1.4. <i>La flotta</i>	13
2.1.5. <i>Attività commerciale</i>	15
2.1.6. <i>Dati statistici</i>	17
2.2. Fatti di rilievo avvenuti nel primo semestre	19
2.2.1. <i>Perfezionamento del conferimento</i>	19
2.2.2. <i>Finanziamento ponte di AKFED e Meridiana</i>	19
2.2.3. <i>Accordo di joint venture e conferimento delle attività di manutenzione in Meridiana Maintenance</i>	19
2.2.4. <i>Costituzione di Meridiana express S.r.l.</i>	20
2.2.5. <i>Agitazioni sindacali mese di marzo 2010</i>	20
2.2.6. <i>Rinnovo del Consiglio di Amministrazione e nomina del nuovo Amministratore Delegato</i>	21
2.2.7. <i>Esecuzione delega all'aumento di capitale in denaro</i>	21
2.2.8. <i>Eruzione del vulcano in Islanda</i>	21
2.3. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo.....	22
2.3.1. <i>Aumento di capitale</i>	22
2.3.2. <i>Difficoltà sui collegamenti verso la Grecia</i>	22
2.3.3. <i>Ritardata consegna A320</i>	22
2.3.4. <i>Inefficienze operative</i>	23
2.3.5. <i>Esame dei dati previsionali e approvazione Forecast a giugno 2011</i>	23
2.3.6. <i>Nuovi impegni di AKFED</i>	24
2.4. Prevedibile evoluzione della gestione	25
2.5. Principali rischi e incertezze per l'anno in corso.....	26
2.6. Personale.....	30
2.7. Ambiente.....	31
2.8. Andamento delle società partecipate	31
2.9. Sedi sociali.....	33
2.10. Attività di ricerca e sviluppo.....	33
2.11. Investimenti.....	33
2.12. Quadro macroeconomico.....	33
2.13. Scenario di settore	34
2.14. Attività di direzione e coordinamento e rapporti con parti correlate.....	36
2.15. Contenziosi rilevanti	36
2.16. Altre informazioni	42
3. PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI DEL PRIMO SEMESTRE 2010	43
3.1. Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2010	43
3.2. Conto economico consolidato complessivo del primo semestre 2010 e del secondo trimestre 2010	44
3.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato al 30 giugno 2010	46
3.4. Rendiconto finanziario consolidato del primo semestre 2010	47
4. NOTE ILLUSTRATIVE	48
4.1. Principi contabili e criteri di valutazione.....	48
4.1.1. <i>Considerazioni Generali</i>	48
4.1.2. <i>Principi contabili e criteri di valutazione</i>	49
4.1.3. <i>Uso di stime</i>	51
4.1.4. <i>Continuità aziendale</i>	52
4.2. Comparabilità dei dati contabili	52
4.3. Stagionalità dell'attività.....	56
4.4. Area e criteri di consolidamento.....	56
4.5. Situazione patrimoniale di conferimento ramo Aviation.....	57
4.6. Metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo Aviation.....	59
4.7. Analisi delle variazioni della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2010	60
4.8. Andamento economico di Wokita S.r.l. e Sameitaly S.r.l.	71
4.9. Analisi dei risultati economici consolidati	72
4.10. Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato	76
4.11. Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata	78
4.12. Posizione finanziaria netta consolidata	78
4.13. Eventi significativi non ricorrenti.....	80
4.13.1. <i>Contratto di solidarietà</i>	80
4.13.2. <i>Eventi operativi di inizio marzo 2010</i>	80
4.13.3. <i>Eruzione del vulcano in Islanda</i>	80
4.13.4. <i>Wet lease straordinari</i>	80

4.14.	Informativa di settore.....	81
4.15.	Rapporti con parti correlate.....	81
4.16.	Elenco delle partecipazioni	84
4.17.	Compensi Amministratori e Sindaci	84
4.18.	Altre informazioni	84
5.	Dichiarazione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.....	85

Meridiana fly S.p.A.
Società assoggettata a direzione e coordinamento da parte della società Meridiana S.p.A. ai sensi dell'articolo
2497-bis del codice civile
Sede legale in Olbia (OT), Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda
Capitale Sociale Euro 13.760.975,40 i.v.
Partita IVA 03184630964
Codice Fiscale e n.iscrizione al Registro Imprese di Sassari 05763070017
www.meridianafly.com

Introduzione

La presente Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2010 (nel seguito anche "Relazione Semestrale") è stata predisposta ai sensi dell'art 154 – *ter* del TUF allo scopo di fornire informazioni sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata e sull'andamento economico consolidato del Gruppo Meridiana fly S.p.A. (nel seguito anche il "Gruppo Meridiana fly" o più semplicemente il "Gruppo"), oltre che una illustrazione degli eventi rilevanti e delle operazioni che hanno avuto luogo nel periodo di riferimento, unitamente alla loro incidenza sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata e sul conto economico complessivo consolidato soprammenzionati. La stessa è predisposta in applicazione dei principi internazionali IAS/IFRS e, in particolare, del principio contabile IAS 34.

La presente Relazione Semestrale è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea ed è stata redatta applicando lo "IAS 34 – Bilanci intermedi", nonché applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione del bilancio individuale al 31 dicembre 2009, integrati - come più dettagliatamente descritto ai paragrafi 4.1.2 - Principi contabili e criteri di valutazione, 4.1.3 - Uso di stime delle Note Illustrative - dai principi contabili e dai criteri di valutazione adottati con riferimento a poste patrimoniali ed economiche del ramo d'azienda di trasporto aereo di Meridiana S.p.A., acquisito a seguito della operazione di conferimento descritta nella informativa finanziaria annuale al 31 dicembre 2009, in quella trimestrale al 31 marzo 2010 e nel Documento Informativo e Prospetto Informativo predisposti ai sensi del TUF e del Regolamento 809/2004 in relazione alla citata operazione ed a quella di aumento di capitale in denaro e natura conclusasi il 24 agosto 2010.

Inoltre, a seguito della citata esecuzione del conferimento del ramo di azienda del trasporto aereo di Meridiana S.p.A. (nel seguito "ramo *Aviation*") con effetto 28 febbraio 2010, la Meridiana fly S.p.A. (nel seguito anche la "Società") controlla al 100% le due partecipate Sameitaly S.r.l. e Wokita S.r.l., in precedenza detenute al 50% senza esercitare su di esse il controllo che, sino alla data di efficacia del conferimento, era detenuto da Meridiana S.p.A.. Pertanto la presente Relazione Semestrale è predisposta su base consolidata, con effetto economico del consolidamento dalla data di efficacia del conferimento, ossia il 28 febbraio 2010, utilizzando i criteri di consolidamento esposti nel successivo paragrafo 4.4 - Area e criteri di consolidamento.

La presente Relazione Semestrale è costituita dalla Relazione Intermedia sulla Gestione (esposta nel successivo Capitolo 2), dalla Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2010, dal Conto Economico

Consolidato Complessivo del primo semestre 2010, dal Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2010 e dal Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2010 (esposti nel successivo Capitolo 3), nonché dalle Note Illustrative (Capitolo 4).

Rimandando al Paragrafo 4.2 - Comparabilità dei dati contabili per una completa disamina delle peculiarità di comparazione dei dati contabili del Capitolo 3, si ritiene opportuno evidenziare che anche relativamente al Capitolo 2 - Relazione Intermedia sulla Gestione i dati economici e patrimoniali-finanziari sono commentati con riferimento ai dati pro-forma al 31 dicembre 2009 e al primo semestre 2009, tenendo conto – limitatamente alle analisi degli andamenti economici – che anche una comparazione con il dato pro-forma del primo semestre 2009 è inficiata dalla circostanza che il conto economico del primo semestre 2010 riflette l'operatività di quattro mesi del ramo *Aviation* (dall'1 marzo 2010) mentre il dato pro-forma 2009 riflette per l'intero semestre l'operatività del citato ramo conferito. Le comparazioni delle voci economiche non sono quindi effettuate in valore assoluto ma in termini di incidenza rispetto ai ricavi.

Riguardo alla posizione finanziaria netta, i dati contabili al 30 giugno 2010 sono confrontati con i dati desumibili dal bilancio al 31 dicembre 2009, evidenziando, ove del caso, gli effetti sulle attività e passività consolidate del conferimento del ramo *Aviation* e del consolidamento delle controllate totalitarie Wokita e Sameitaly con effetto 28 febbraio 2010.

I dati sono esposti, salvo dove diversamente indicato, in migliaia di Euro (Euro/000), con conseguente arrotondamento delle voci contabili e delle relative somme.

Di seguito sono riportati i principali indicatori di risultato consolidato del primo semestre 2010, confrontati con quelli relativi al primo semestre 2009 nonché con quelli dell'intero esercizio 2009, riferibili rispettivamente alla rendicontazione intermedia e al bilancio d'esercizio individuali della Società, pur con i limiti di comparabilità sopra citati.

<i>Dati individuali</i>	<i>Ove non diversamente specificato, €/000</i>	<i>Dati consolidati</i>	<i>Dati individuali</i>
Esercizio 2009	Indicatori significativi	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009
42.287	Ore volo complessive	37.750	20.641
1.585.150	Passeggeri trasportati	1.777.207	715.959
Esercizio 2009	Conto economico sintetico	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009
290.192	Ricavi di vendita	245.357	143.065
293.571	Ricavi totali	260.066	146.102
18.177	EBITDAR (1)	4.939	3.632
6,3%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	2,0%	2,5%
(23.286)	EBITDA (2)	(20.587)	(19.119)
-8,0%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-8,4%	-13,4%
(29.799)	EBIT (3)	(28.068)	(21.887)
-10,3%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-11,4%	-15,3%
(34.059)	Risultato dell'esercizio / periodo	(27.460)	(23.278)
	Stato patrimoniale sintetico	30.06.2010	31.12.2009
	Totale attività non correnti	151.301	50.433
	Totale attività correnti	139.170	76.428
	Totale attivo	290.471	126.861
	Patrimonio netto	(11.546)	(3.146)
	Totale passività non correnti	36.742	11.023
	Totale passività correnti	265.275	118.984
	Totale patrimonio netto e passività	290.471	126.861
Esercizio 2009	Investimenti	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009
8.129	Investimenti in immob. immateriali e materiali	5.680	6.039
	Altri dati	30.06.2010	31.12.2009
	Posizione finanziaria netta (4)	(12.341)	(19.612)
	Numero medio dipendenti	1.317	740

(1) EBITDAR: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization and aircraft Rentals* (ossia l'EBIT al lordo dei costi di noleggio operativo degli aeromobili – esclusi i noleggi wet – degli ammortamenti, delle svalutazioni di attività non correnti nonché della voce “Altri accantonamenti rettificativi”, quest'ultima non inclusiva degli “Stanziamanti fondi rischi ed oneri”). Al riguardo si precisa che nelle comunicazioni finanziarie precedenti, la voce “Stanziamanti fondi rischi ed oneri” non concorreva alla determinazione dell'EBITDAR (la voce “Stanziamanti fondi rischi ed oneri” nel primo semestre 2010 è pari a Euro 2.978 migliaia mentre era pari ad Euro 1.145 migliaia al 30 giugno 2009 ed Euro 3.290 migliaia al 31 dicembre 2009). (2) EBITDA: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization*. Anche con riferimento all'EBITDA si precisa che, al fine della redazione della presente Relazione Semestrale, tale indicatore e le relative misurazioni comparative sono stati determinati considerando gli “Stanziamanti fondi rischi ed oneri” come già indicato con riferimento all'EBITDAR (3) EBIT: *Earnings Before Interest and Taxes*. (4) Rispetto alla voce “Cassa ed altre disponibilità liquide nette”, la posizione finanziaria netta include le componenti dettagliate nel paragrafo “Posizione finanziaria netta”.

1. ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(In carica fino alla approvazione del bilancio al 31 dicembre 2010)

Presidente	Marco	RIGOTTI
Amministratore Delegato	Massimo	CHIELI ⁽¹⁾
Vice Presidente	Franco	TRIVI ⁽⁴⁾
Consiglieri	Luca	RAGNEDDA
	Claudio	MIORELLI ⁽¹⁾
	Claudio	ALLAIS ⁽³⁾
	Salvatore	VICARI ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
	Gian Carlo	ARDUINO ⁽²⁾⁽⁴⁾
	Giuseppe	LOMONACO ⁽²⁾⁽³⁾

COLLEGIO SINDACALE

(In carica fino alla approvazione del bilancio al 31 dicembre 2011)

Presidente	Luigi	GUERRA
Sindaci Effettivi	Cesare	CONTI
	Antonio	MELE
Sindaci Supplenti	Luca	BOCCI
	Guido Giorgio	ZAFFARONI

SOCIETA' DI REVISIONE

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

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

(1) Amministratore Esecutivo

(2) Amministratore Indipendente

(3) Componente del Comitato di Controllo Interno

(4) Componente del Comitato Remunerazioni

2. RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

2.1. Andamento della gestione e attività operativa

2.1.1. Andamento generale

Nonostante i primi timidi segnali di ripresa dell'economia, i livelli di attività e della domanda dei beni e servizi nel primo semestre 2010 sono rimasti ancora bassi, con prospettive di crescita del PIL e dei consumi nel 2010 alquanto limitate, per cui permane un'incertezza sull'evoluzione a breve dei consumi e sull'uscita definitiva dalla crisi finanziaria ed economica. Anche i livelli di disoccupazione sono stimati in rialzo, nonostante i vari interventi messi in atto per assorbire temporaneamente tale problema tramite l'utilizzo dei vari ammortizzatori sociali (es. CIGS).

Il prezzo del carburante si è attestato nel semestre 2010 su livelli superiori di oltre il 50% in confronto al primo semestre 2009, mentre il corso medio della valuta USD, pur mantenendosi in linea con il primo semestre 2009, si è rafforzato contro l'Euro nella seconda parte del semestre in conseguenza della crisi finanziaria di alcuni stati membri (Grecia in particolare), arrivando al di sotto della quota di 1,23.

Il settore del trasporto aereo ha evidenziato nella prima parte dell'anno importanti segnali di ripresa rispetto all'anno 2009 (che aveva tuttavia rappresentato un anno eccezionalmente negativo), registrando tassi di crescita delle vendite nell'ordine dell'8-10%, salvo il mese di aprile caratterizzato da ripetuti blocchi del traffico connessi alla nube di cenere vulcanica menzionata nel seguito.

Si segnala, tuttavia, che il traffico *business* mostra una ripresa più consistente, mentre il recupero del traffico cosiddetto *leisure* appare più limitato e caratterizzato da una crescente attenzione da parte dei consumatori finali alla variabile prezzo e dalla tendenza a prenotare i viaggi con sempre minore anticipo rispetto alla data di partenza.

A ciò si aggiunge la continua pressione sui prezzi, soprattutto su alcune direttrici del traffico nazionale di linea con effetto sui ricavi medi per passeggero (*yield*) e dei correlati margini ottenibili su alcune direttrici.

Nel mese di aprile l'eruzione di un vulcano in Islanda con immissioni nei cieli europei di una notevole quantità di ceneri ha comportato la chiusura di molti scali aerei in Europa per una decina di giorni nel mese. Il prolungato blocco delle attività ha determinato perdite notevoli alle compagnie aeree operanti nell'area, inclusa Meridiana fly, dovute sia alla cancellazione di voli che alla decisione di molti passeggeri di rinviare o annullare gli spostamenti.

A fronte di tali tendenze ed eventi straordinari, permane, quale caratteristica strutturale della domanda di prodotti turistici in Italia, un'elevata stagionalità con una spiccata concentrazione tra giugno e settembre, il che influenza i risultati intermedi delle aziende operanti nel settore.

Seppure in un contesto economico e finanziario caratterizzato dalle variabili sopra descritte, che hanno influenzato in misura significativa le performance economiche del periodo, la Società, con il pieno supporto dell'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan per il tramite di AKFED (istituzione finanziaria dal medesimo controllata) e di Meridiana S.p.A. (società anch'essa dallo stesso controllata, che a sua volta detiene la partecipazione di controllo in Meridiana fly), ha realizzato nel semestre (fine febbraio 2010) l'integrazione delle attività di trasporto aereo con quelle della controllante Meridiana S.p.A. attraverso il conferimento da parte di questa del relativo ramo di azienda (il "ramo *Aviation*"). Contestualmente entrambe le società hanno realizzato lo *spin-off* del ramo dedicato all'attività di manutenzione aeromobili (MRO) in una nuova società (Meridiana Maintenance S.p.A.). Coerentemente, con tali progetti è stato lanciato un aumento di capitale in denaro per Euro 40 milioni, in massima parte eseguito alla data odierna e conclusosi il 24 agosto 2010, al fine di supportare la ricapitalizzazione della Società e le esigenze di fabbisogno finanziario derivanti dall'implementazione del Piano Industriale relativo all'integrazione tra le attività di trasporto aereo della Società e di

Meridiana, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 novembre 2009 sull'orizzonte temporale 2010-2015 (da ora "Piano Industriale").

Attraverso l'integrazione con l'attività del ramo *Aviation* di Meridiana, la Società ha acquisito dimensioni e *standing* più elevati, con un fatturato di circa Euro 652 milioni (2009 pro-forma), 1.670 dipendenti, una flotta complessiva attualmente pari a 38 macchine e oltre 5,2 milioni di passeggeri trasportati nel 2009 (dati pro-forma). Tra i principali obiettivi dell'integrazione vi è il raggiungimento di significative sinergie economiche nell'arco temporale del Piano Industriale.

La Società, ora denominata Meridiana fly S.p.A., è l'unica compagnia aerea quotata sul mercato italiano e la seconda compagnia aerea del paese, con una quota di mercato sul traffico nazionale pari a circa il 16%, alle spalle del gruppo CAI / Alitalia-Airone che si situa intorno ad una quota di mercato del 50%. Meridiana fly, opera dai principali aeroporti italiani sul mercato di linea e sul mercato *charter*, evidenzia un forte posizionamento sui collegamenti con la Sardegna e la *leadership* sul segmento del trasporto c.d.*leisure*, specie di fascia alta (*high-end*), in particolare in relazione alle destinazioni dell'Oceano Indiano/Africa Orientale, dell'Egitto e della fascia del Mediterraneo.

Si sottolinea che in occasione dell'integrazione si sono verificati una serie di episodi, proteste e tensioni di natura sindacale da parte del personale addetto all'attività di manutenzione e del personale navigante, con blocchi, cancellazioni voli, ritardi nell'effettuazione dei servizi, determinando in definitiva una ridotta produttività e penalizzando i risultati della Società nel semestre in aggiunta alle penalizzazioni precedentemente citate che hanno interessato gli altri operatori aerei (disagi connessi alla nube di cenere vulcanica, riduzione dello *yield* e della marginalità).

Infine, sono da evidenziare alcune temporanee discrasie nella gestione delle macchine a causa di difficoltà emerse nella programmata riconsegna anticipata ad un *lessor* di un aeromobile A330 (Lungo Raggio) e al ritardo nell'entrata in servizio di alcuni aeromobili A320 (Medio Raggio), con conseguenti significati costi non previsti.

Nel semestre sono state comunque avviate le previste attività di riorganizzazione delle attività operative e di *staff* allo scopo di adeguare la struttura, i processi e il *network* ai progetti del Piano Industriale.

2.1.2. Risultati del primo semestre 2010

Viene esposto di seguito il Conto Economico Consolidato Riclassificato secondo criteri gestionali, facente riferimento, per il primo semestre 2010, ai dati consolidati del Gruppo (che per i quattro mesi da marzo a giugno 2010 riflettono anche l'operatività del ramo *Aviation* conferito da Meridiana, oltre che delle controllate Sameitaly e Wokita), mentre per il primo semestre 2009 viene presentato il dato pro-forma redatto ai fini della predisposizione del Prospetto Informativo in adempimento degli obblighi informativi previsti in relazione all'aumento di capitale sociale in natura e in denaro, con le finalità descritte nel successivo paragrafo 4.2 - Comparabilità dei dati contabili. Tali dati pro-forma sono stati assoggettati a revisione contabile limitata secondo quanto richiesto dalla normativa di riferimento.

€000	1° Semestre 2010		1° Semestre 2009		Variazione	Variazione %
	Dati consolidati	% su ricavi di vendita	pro-forma	% su ricavi di vendita		
Ricavi di vendita	245.357	100,0%	306.169	100,0%	(60.812)	-19,9%
Altri Ricavi	14.709	6,0%	18.051	5,9%	(3.342)	-18,5%
Totale ricavi	260.066	106,0%	324.220	105,9%	(64.154)	-19,8%
Carburante	(64.864)	-26,4%	(58.413)	-19,1%	(6.451)	11,0%
Materiali e servizi di manutenzione	(36.099)	-14,7%	(47.379)	-15,5%	11.280	-23,8%
Costi commerciali di vendita	(9.323)	-3,8%	(10.752)	-3,5%	1.429	-13,3%
Altri costi operativi e wet lease	(87.787)	-35,8%	(108.064)	-35,3%	20.277	-18,8%
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(15.125)	-6,2%	(29.027)	-9,5%	13.902	-47,9%
Costo del personale	(38.951)	-15,9%	(56.416)	-18,4%	17.465	-31,0%
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(2.978)	-1,2%	(4.916)	-1,6%	1.938	-39,4%
EBITDAR	4.939	2,0%	9.253	3,0%	(4.314)	-46,6%
Noleggi operativi	(25.526)	-10,4%	(33.713)	-11,0%	8.187	-24,3%
EBITDA	(20.587)	-8,4%	(24.460)	-8,0%	3.873	15,8%
Ammortamenti e svalutazioni	(5.425)	-2,2%	(6.396)	-2,1%	971	-15,2%
Altri accantonamenti rettificativi	(2.056)	-0,8%	(2.022)	-0,7%	(34)	1,7%
EBIT	(28.068)	-11,4%	(32.878)	-10,7%	4.810	14,6%
Oneri finanziari Netti	916	0,4%	(1.093)	-0,4%	2.009	-183,8%
Risultato prima delle imposte	(27.152)	-11,1%	(33.971)	-11,1%	6.819	20,1%
Imposte del periodo	(308)	-0,1%	(1.134)	-0,4%	826	-72,8%
Risultato netto	(27.460)	-11,2%	(35.105)	-11,5%	7.645	21,8%

Coma anticipato, la comparabilità dei dati in termini assoluti è inficiata dalla circostanza che il ramo *Aviation* è stato conferito il 28 febbraio 2010 da Meridiana S.p.A. per cui il conto economico del primo bimestre 2010 è di pertinenza dell'Azionista Meridiana S.p.A. e non concorre alle performance semestrali del Gruppo.

Come precedentemente anticipato, la voce "Stanziamiento fondi rischi e oneri" del Conto Economico Consolidato Riclassificato concorre, a partire dalla presente rendicontazione infrannuale, alla determinazione dell'ammontare dell'EBITDAR, a differenza della prassi adottata in precedenza che ne prevedeva il solo contributo alla determinazione dell'EBIT. Al fine di migliorare la comparabilità dei dati, sono state apportate analoghe riclassificazioni ai dati pro-forma comparativi al 30 giugno 2009.

Le performance economiche del primo semestre 2010 sono state influenzate in misura significativa – oltre che dalla riduzione dei ricavi medi per passeggero riconducibile alla crisi economica e alla pressione dei *competitor* su alcune tratte nazionali –, dalle operazioni straordinarie di integrazione del ramo *Aviation* di Meridiana e dal conferimento del ramo di manutenzione MRO nella società di nuova costituzione Meridiana Maintenance S.p.A. e di quello analogo effettuato da Meridiana S.p.A. (con effetti negativi di natura non ricorrente per circa Euro 1,5 milioni derivanti dalle tensioni sindacali innescate a seguito di tali operazioni), dall'effetto negativo determinato dalle temporanee chiusure degli spazi aerei causate della nube vulcanica islandese (con perdite *one-off* di circa Euro 3 milioni), oltre che da alcuni ritardi nella disponibilità di nuovi aeromobili (con *wet lease* con altri vettori non previsti per circa Euro 1 milione). Tali eventi non ricorrenti sono commentati più diffusamente nel paragrafo 4.13 – Eventi significativi non ricorrenti delle Note Illustrative.

I ricavi totali nel primo semestre 2010 ammontano a Euro 260.066 migliaia, contro Euro 324.220 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma.

In termini di ricavi del solo traffico aereo (al netto di tasse e altri ricavi accessori), nel primo semestre 2010 il relativo fatturato è risultato pari a Euro 208.491 migliaia contro Euro 258.703 migliaia del primo semestre 2009 pro-forma, con un incremento del peso del Medio Raggio dal 71,8% al 73,2%. Qualora si includessero nel primo semestre 2010 i ricavi dei

primi due mesi del ramo *Aviation*, si otterrebbero ricavi complessivi pari a Euro 233.826 migliaia, con un calo sul primo semestre 2009 pro-forma del 9,6% (-4,2% nel Medio Raggio e -23,4% nel Lungo Raggio).

Nei ricavi di vendita, pari a Euro 245.357 migliaia (Euro 306.169 migliaia nel primo semestre pro-forma 2009) sono inclusi i ricavi generati dal traffico di linea e *charter*, unitamente ad altri ricavi accessori. I ricavi del Medio Raggio sono stati Euro 186.664 migliaia e quelli di Lungo Raggio pari a Euro 58.693 migliaia. Si precisa che nei Ricavi di vendita sono inclusi i ricavi da attività in *code-sharing* ammontanti a circa Euro 3,6 milioni (in sensibile diminuzione per il ridimensionamento delle attività svolte con il vettore Livingston S.p.A.).

Gli altri ricavi, pari a Euro 14.709 migliaia (contro Euro 18.051 migliaia nel primo semestre pro-forma 2009), sono formati in prevalenza da contributi in conto esercizio (relativi alla continuità territoriale), accertamento di sopravvenienze da traffico di linea pre-pagato derivanti da biglietti acquistati ma poi non utilizzati, nonché da altri ricavi minori per servizi effettuati.

L'EBITDAR (determinato come detto in precedenza col contributo della voce "Accantonamenti a fondi per rischi e oneri") è pari a Euro 4.939 migliaia (Euro 9.253 migliaia nel primo semestre pro-forma 2009). L'EBITDAR del Medio Raggio è pari a Euro 14.380 migliaia, mentre quello del Lungo Raggio ammonta a Euro 5.684 migliaia, al netto di costi non allocati per Euro 15.125 migliaia. Tale grandezza presenta un'incidenza sul fatturato del 2,0% (contro 3,0% del pro-forma del primo semestre 2009).

L'incidenza del costo carburante sui ricavi cresce dal 19,1% del primo semestre 2009 pro-forma al 26,4% del primo semestre 2010 a causa del livello più elevato del prezzo del *jet fuel* (aumentato in media di oltre il 50% in Dollari rispetto al primo semestre 2009) e minori proventi netti da contratti derivati su *jet fuel*; peraltro è da rilevare come l'incidenza del costo del carburante del ramo *Aviation* sui relativi ricavi risulta inferiore rispetto a quella delle attività che venivano svolte da Meridiana fly in quanto la marginalità dei ricavi del ramo *Aviation* – in particolare con specifico riferimento a tale componente di costo - è significativamente superiore a quella della attività *stand-alone* di Meridiana fly; il peso del costo del personale si decrementa dal 18,4% al 15,9% per effetto del beneficio della "solidarietà" che nel 2010, a differenza di quanto avvenuto nel primo semestre 2009, ha interessato l'intero semestre 2010; al riguardo si rileva che l'anzianità di servizio e retribuzione media dei dipendenti del ramo *Aviation* di Meridiana risulta maggiore di quella di Meridiana fly *stand-alone*. I costi commerciali diretti, evidenziano un'invarianza della incidenza sui ricavi del dato consolidato 2010 rispetto a quello pro-forma 2009, ancorché l'incidenza sui ricavi dei costi commerciali del ramo *Aviation* sia superiore rispetto a quella risultante dalla integrazione per effetto dell'attività quasi esclusivamente di "linea" del business ex Meridiana sono caratterizzati da più elevati costi di intermediazione (agenzie e altri canali di distribuzione commerciale).

Mostra invece un minor peso la componente dei costi di manutenzione (dal 15,5% al 14,7%) in considerazione soprattutto dei costi non ricorrenti sostenuti nel primo semestre 2009 per il *phase-out* di due aeromobili di Lungo Raggio (costo stimato in circa Euro 3,5 milioni).

Infine, vanno segnalati i minori stanziamenti a fondi per rischi ed oneri (passati da Euro 4.916 migliaia del dato 2009 pro-forma a Euro 2.978 migliaia nel semestre consolidato 2010) rilevati per tenere conto dell'evoluzione del periodo delle controversie.

L'EBITDA (anche in questo caso determinato col contributo della voce "Accantonamenti a fondi per rischi e oneri") è negativo per Euro 20.587 migliaia contro un saldo negativo di Euro 24.460 migliaia del primo semestre 2009 pro-forma e presenta un peggioramento dell'incidenza sui ricavi (-8,4% rispetto al dato di -8,0% del primo semestre 2009 pro-forma). Il valore assoluto dei noleggi operativi è comunque in diminuzione di Euro 8.187 migliaia, oltre che per la presenza di due aeromobili A330 di Lungo Raggio in meno rispetto al primo semestre 2009, anche per i minori costi delle macchine in *leasing* operativo presenti nel ramo *Aviation*, aspetto riconducibile alla tipologia e anzianità delle stesse. L'EBITDA del Medio Raggio risulta negativo per Euro 2.507 migliaia, mentre quello del Lungo Raggio è negativo per Euro 2.955 migliaia, al lordo di costi non allocati per Euro 15.125 migliaia.

L'EBIT è in negativo per Euro 28.068 migliaia, rispetto al dato negativo di Euro 32.878 migliaia del primo semestre 2009 pro-forma; l'incidenza sui ricavi delle due componenti di costo rappresentate dagli ammortamenti e svalutazioni e dagli altri accantonamenti rettificativi è peggiorata nei due periodi (da -10,7% nel primo semestre 2009 pro-forma a -11,4% nel primo semestre 2010); gli stanziamenti al fondo svalutazione crediti derivano dalla valutazione di recuperabilità dei crediti incagliati in conseguenza di fallimenti e altre procedure concorsuali in corso. L'EBIT del Medio Raggio risulta negativo per Euro 7.838 migliaia, mentre quello del Lungo Raggio è negativo per Euro 5.105 migliaia, al lordo di costi non allocati di struttura per Euro 15.125 migliaia.

Nel semestre l'area finanziaria realizza un saldo positivo di Euro 916 migliaia (saldo negativo nel primo semestre pro-forma 2009 di Euro 1.093 migliaia), per effetto principalmente di differenze cambio nette positive. E' da rilevare in particolare come il cambio puntuale Euro/Dollaro al 30 giugno 2009 e 30 giugno 2010 risulti pari rispettivamente a 1,4134 e 1,2271, mentre il cambio medio dei due semestri è sostanzialmente stabile (1,3322 nel primo semestre 2009 contro 1,3266 nel primo semestre 2010).

Al netto delle imposte stimate di competenza (prevalentemente Irap), il primo semestre 2010 chiude con una perdita di Euro 27.460 migliaia contro una perdita di Euro 35.105 migliaia registrata nel primo semestre pro-forma dello scorso esercizio. Si ricorda come i benefici sinergici dell'integrazione siano attesi solo a partire dal 2011 e che sulla redditività del primo semestre 2010 hanno inciso negativamente gli eventi precedentemente citati, peggiorando i risultati reddituali.

Al 30 giugno 2010, dopo la contabilizzazione dell'aumento di capitale in natura secondo le modalità meglio esplicitate al Paragrafo 4.6 - Metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation*, il patrimonio netto consolidato è negativo per Euro 11.546 migliaia (cfr. paragrafo 4.10 - Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato).

Al 30 giugno 2010 la Società presenta un Patrimonio Netto negativo per Euro 4.938 migliaia e ricade pertanto nella fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale). Peraltro tale situazione è stata nel frattempo superata per effetto dell'aumento di capitale in denaro di Euro 40 milioni da rilevare nelle poste del Patrimonio Netto, in massima parte eseguito e conclusosi il 24 agosto 2010. Pertanto, alla data di approvazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato, la Società non versa nella fattispecie di cui sopra come dettagliato nel paragrafo 2.3.1 - Aumento di capitale.

L'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2010 è pari a Euro 12.341 migliaia, rispetto all'indebitamento finanziario netto di Euro 19.612 migliaia registrato nel bilancio individuale al 31 dicembre 2009 e ad un corrispondente indebitamento nel dato pro-forma a fine 2009 di Euro 16.020 migliaia. A tale proposito si ricorda che, nell'individuazione delle attività e passività attribuite effettivamente al ramo *Aviation*, così come indicate nell'atto di conferimento, non sono state incluse le disponibilità liquide e mezzi equivalenti e l'indebitamento finanziario tipicamente afferenti l'attività di trasporto aereo, che non sono pertanto stati trasferiti da Meridiana S.p.A. alla Società. Il miglioramento rispetto al dato individuale del 31 dicembre 2009 è prevalentemente riconducibile, oltre al consolidamento della posizione finanziaria positiva delle controllate, all'ottimizzazione della gestione del capitale circolante netto, insieme alla stagionalità dei flussi finanziari netti nel periodo.

2.1.3. Risultati del secondo trimestre 2010

I risultati del secondo trimestre del 2010 di Meridiana fly sono stati influenzati, come in precedenza commentato, dall'eruzione del vulcano islandese avvenuta nel mese di aprile 2010 che ha determinato l'interruzione dei collegamenti aerei europei per alcuni giorni e conseguenti perdite non ricorrenti per circa Euro 3 milioni, oltre che da alcuni ritardi nella entrata in flotta di nuovi aeromobili a giugno (con costi aggiuntivi di *wet lease* non previsti nel mese stesso per circa Euro 1 milione). Non essendo disponibili dati trimestrali del Ramo *Aviation*, nelle successive analisi di confronto sono

presentati i dati consolidati comparati con quelli individuali con una evidente perdita di significatività della comparazione connessa alla non equivalenza dei perimetri di operatività dei trimestri comparati.

<i>Dati individuali</i>		<i>Ove non diversamente specificato, €/000</i>		<i>Dati consolidati</i>		<i>Dati individuali</i>	
Esercizio 2009	Indicatori significativi	2° Trimestre 2010	2° Trimestre 2009	Variazione			
42.287	Ore volo complessive	23.514	10.396			13.118	
1.585.150	Passeggeri trasportati	1.171.770	366.597			805.173	
Esercizio 2009	Conto economico sintetico						
290.192	Ricavi di vendita	157.172	63.508			93.663	
293.571	Ricavi totali	167.654	64.276			103.378	
18.177	EBITDAR (1)	480	(5.093)			5.573	
6,3%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	0,3%	-8,0%				
(23.286)	EBITDA (2)	(14.095)	(16.693)			2.598	
-8,0%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-9,0%	-26,3%				
(29.799)	EBIT (3)	(19.478)	(18.208)			(1.270)	
-10,3%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-12,4%	-28,7%				
(34.059)	Risultato dell'esercizio / periodo	(19.358)	(19.221)			(137)	

Il prospetto del conto economico consolidato complessivo del secondo trimestre 2010, comparato con i dati individuali relativi al medesimo periodo del 2009 è incluso nel paragrafo 3.2 e non è assoggettato ad alcuna attività di revisione.

2.1.4. La flotta

Alla data odierna Meridiana fly opera con una flotta di diciotto aeromobili Airbus (undici A320, tre A330 e quattro A319) tutti in locazione operativa e diciassette MD-82 di cui sette in locazione operativa e 10 di proprietà (oltre a tre ATR 42 in *wet lease*).

A seguito dell'integrazione con il ramo *Aviation* di Meridiana avvenuta a fine febbraio 2010, che ha apportato quattro A319 e diciassette MD-82, la Società opera con una flotta mista costituita da aeromobili Airbus e MD82, gestendo in modo unitario tutte le operazioni svolte dalle due unità commerciali (*charter* e di linea), ottimizzando in tal modo l'utilizzo degli equipaggi, della flotta e delle attività di supporto (amministrative, di *staff* e operative).

La composizione della flotta commerciale e le variazioni intervenute fino a giugno 2010 sono evidenziate nella seguente tabella.

Marca di registrazione	Tipo	Proprietà, Leasing operativo, Leasing finanziario	Entrata in flotta	gen-09	feb-09	mar-09	apr-09	mag-09	giu-09	lug-09	ago-09	set-09	ott-09	nov-09	dic-09	gen-10	feb-10	mar-10	apr-10	mag-10	giu-10	
I-EEZB	A330	Leasing operativo	ago-02																			
I-EEZA	A330	Leasing operativo	set-02																			
I-EEZJ	A330	Leasing operativo	mag-05																			
EI-EZL	A330	Leasing operativo	dic-06																			
I-EEZM	A330	Leasing operativo	mar-09																			
I-EEZC	A320	Leasing operativo	ott-02																			
I-EEZD	A320	Leasing operativo	feb-03																			
I-EEZE	A320	Leasing operativo	mar-03																			
I-EEZF	A320	Leasing operativo	apr-03																			
I-EEZG	A320	Leasing operativo	mag-03																			
I-EEZH	A320	Leasing operativo	dic-04																			
I-EEZI	A320	Leasing operativo	dic-04																			
I-EEZK	A320	Leasing operativo	feb-05																			
EI-EZN	A320	Leasing operativo	mar-09																			
EI-EZO	A320	Leasing operativo	mar-09																			
I-EEZP	A320	Leasing operativo	mag-09																			
EI-EZR	A320	Leasing operativo	lug-10																			
EI-EZS	A320	Leasing operativo	lug-10																			
EI-DFP	A319	Leasing operativo	feb-10																			
I-EEZQ	A319	Leasing operativo	giu-10																			
EI-DEY	A319	Leasing operativo	feb-10																			
EI-DEZ	A319	Leasing operativo	feb-10																			
EI-DFA	A319	Leasing operativo	feb-10																			
EI-CIW	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
EI-CKM	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
EI-CRE	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
I-SMEC	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
EI-CRH	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
I-SMED	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
EI-CRW	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
EI-CNR	MD82	Leasing operativo	feb-10																			
I-SMEN	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMEL	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMEM	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMET	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMEV	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMEP	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMER	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMES	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMEZ	MD82	Proprietà	feb-10																			
I-SMEB	MD82	Proprietà	feb-10																			

In particolare sono da segnalare, oltre all'acquisizione della flotta ex Meridiana, le seguenti ulteriori variazioni:

- entrata di due aeromobili A320 (EI-EZR e EI-EZS) in *dry-lease* con piena operatività da luglio 2010;
- uscita di un aeromobile A319 (EI-DEY) nel mese di giugno 2010, con contemporanea entrata di un aeromobile A319 (I-EEZQ) locato a condizioni più competitive.

Come anticipato, nell'ambito della gestione della flotta si sono evidenziate alcune temporanee discrasie nella gestione delle macchine a causa di difficoltà emerse nella riconsegna anticipata ad un *lessor* di un aeromobile A330 (Lungo Raggio), non più avvenuta, e al ritardo nell'acquisizione degli aeromobili A320 (Medio Raggio), che hanno provocato costi non previsti in questa prima fase di Euro 1 milione, riassorbibili nell'arco di Piano.

2.1.5. Attività commerciale



L'Integrazione delle attività del trasporto aereo del ramo *Aviation* tramite l'operazione di 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 da parte di Meridiana fly, oltre che di raggiungimento di maggiori dimensioni in termini di flotta e capacità offerta.

Meridiana fly gestisce l'attività *charter* e quella di linea come entità commerciali distinte, i cui prodotti sono commercializzati separatamente, in considerazione delle tipicità che contraddistinguono le due aree commerciali e i segmenti di clientela cui si riferiscono.

Attività charter

Nell'ambito *charter*, Meridiana fly vende la propria capacità principalmente ai *tour operator*, che l'acquistano al fine di comporre i propri pacchetti turistici (inclusivi di altri servizi, quali ad esempio vitto e alloggio), con notevole anticipo rispetto all'inizio della stagione (estiva e invernale) e principalmente con modalità "Vuoto per Pieno" che prevede che il rischio di riempire l'aeromobile rimanga in capo al *tour operator* e con modalità in prevalenza "*split charter*" (cioè su uno stesso volo vi siano più *tour operator* che si dividono la capacità dell'aeromobile).

Per tener conto della possibile variazione di fattori esogeni, quali l'andamento del tasso di cambio (Euro/USD) e l'andamento del costo del carburante, tutti i contratti vengono indicizzati a tali parametri e prevedono, entro certi massimali o franchigie, un meccanismo di adeguamento automatico dei prezzi al *tour operator*.

Si evidenzia che tale meccanismo, tuttavia, non consente una perfetta e completa copertura del rischio alle variazioni dei citati fattori, in conseguenza anche dell'esistenza di differenza temporale (circa due mesi) fra la variazione dei costi/tassi e l'applicazione degli adeguamenti.

Meridiana fly intrattiene rapporti con i principali *tour operator* italiani, con una concentrazione di circa il 50% del fatturato *charter* sui primi 5 clienti.

L'attività *charter* raggiunge destinazioni nazionali e, soprattutto internazionali, sia nel Medio che nel Lungo Raggio, con particolare riferimento al segmento *high-end leisure*, servendo viaggiatori che si spostano nel tempo libero per vacanza.

Si distinguono due aree di attività del *charter*:

- **Attività di Medio Raggio operata con aeromobili A320:** attività che include tradizionalmente voli di durata inferiore alle cinque ore con destinazioni prevalentemente nazionali, europee e nel bacino del Mediterraneo. Tra le principali destinazioni di Medio Raggio operati dalla Società si ricordano: Sharm El Sheikh, Marsa Alam e Hurgada (Egitto), Rodi e Creta (Grecia), Ibiza, Palma de Maiorca, Fuerteventura e Tenerife (Spagna), Tel Aviv (Israele), Lourdes (Francia). L'attività di Medio Raggio si caratterizza per un'elevata stagionalità, connessa con le caratteristiche climatiche delle regioni raggiungibili con il tempo di percorrenza del Medio Raggio, che rendono tali destinazioni preferibili nella stagione estiva e meno in quella invernale. La destinazione che meno risente di questa caratteristica stagionalità è l'Egitto, motivo per cui i flussi di traffico sono costanti e significativi in termini percentuali.
- **Attività di Lungo Raggio operata con aeromobili A330:** attività che include tradizionalmente i voli di durata superiore alle cinque ore con destinazioni prevalentemente intercontinentali. Le principali destinazioni di Lungo Raggio attualmente operati dalla Società nell'ambito del *charter* sono: Male (Maldiva) e Colombo (Sri Lanka), Mombasa (Kenya), Zanzibar (Tanzania) e Mauritius. Le destinazioni caraibiche (es. Repubblica Dominicana) e Cancun (Messico), in precedenza raggiunte direttamente, sono ora raggiungibili attraverso accordi di *code-sharing* (es. con il vettore Lauda-Livingston).

Attività di linea

L'attività di linea, a differenza di quella *charter* appena descritta, prevede collegamenti "Punto a Punto" con voli e destinazioni fissate nel tempo. La stagione *summer* 2010 di Meridiana fly prevede che l'attività di linea colleghi circa 30 destinazioni in Italia e in Europa servendo sia il target *leisure*, sia quello *business*, grazie alla copertura di aree di mercato che durante la stagione estiva sono a forte connotazione turistica, mentre nel periodo invernale presentano un'importante presenza di traffico *business* e etnico.

Tra le principali destinazioni della Società si segnalano i numerosi collegamenti all'interno del territorio nazionale partendo da varie basi (tra cui da e verso la Sardegna), alcune destinazioni con prevalente caratterizzazione *business* (come i voli da Milano Linate verso Napoli, Palermo, Catania, oltre che da Napoli a Parigi), i collegamenti verso i Paesi del Mediterraneo (Egitto, Grecia, Israele), verso i Paesi dell'Est (es. per traffico a carattere prevalentemente etnico verso la Repubblica di Moldova e del Kosovo, rispettivamente Chisinau e Pristina, nonché i collegamenti da Bologna verso Mosca), verso Paesi dell'Africa (Senegal), nonché i collegamenti di linea verso New York (per l'estate del 2010 i collegamenti su New York resteranno operativi solo da Napoli e Palermo).

Riguardo in particolare al Network con Base a Firenze, le operazioni si svolgono solitamente con aeromobili A319 provenienti dal ramo *Aviation* conferito da Meridiana. Le principali destinazioni operate sono Londra Gatwick, Amsterdam, Barcellona e Catania.

Si evidenzia che Meridiana fly svolge anche attività sottoposte al regime della cosiddetta "Continuità territoriale" relativa ai collegamenti con la Sardegna – linee principali (Milano e Roma), Sicilia e Isole Minori, per la quale, a fronte di oneri particolari di servizio pubblico, la Società percepisce contributi pubblici periodici finalizzati a garantire al vettore l'equilibrio economico e finanziario delle attività svolte.

In vista del termine del periodo di applicazione del Decreto sulle linee principali per Milano/Roma, scaduto a fine ottobre 2008 a seguito del D.M. del 1° agosto 2007 pubblicato sulla G.U. n. 192 del 20 agosto 2007, la Società ha conseguito nuovamente l'assegnazione dei diritti sulle linee da Olbia per Milano Linate e Roma Fiumicino, e in compresenza con Alitalia/Air One sui collegamenti da Cagliari per Milano Linate e Roma Fiumicino a partire dalla stagione *Winter 08/09*.

Infine l'attività di linea offre anche altre destinazioni nazionali e internazionali, grazie ad un crescente numero di accordi commerciali di *code sharing* sviluppati negli ultimi due anni, che attualmente include Air Malta, Air Moldova British Airways (sul Firenze-Londra Gatwick operato da Meridiana fly), Finnair (sul Firenze-Helsinki operato da Meridiana fly e sui voli operati dal vettore finlandese dall'Italia verso Helsinki, oltre che accordi di prosecuzione), Klm (sul Firenze-Amsterdam operato da Meridiana fly), Wind Jet (scambio reciproco di posti su tratte tra Torino, Verona, Venezia e Catania, Palermo, Bucarest e Pristina) e Iberia (sul Firenze-Madrid operato da Meridiana fly e sui voli operati dal vettore spagnolo tra Milano Linate e Madrid, oltre che accordi di prosecuzione).

2.1.6. Dati statistici

Di seguito sono presentati i dati statistici sull'attività effettuata nel semestre precisando, come già anticipato nella "Introduzione", che:

- i dati pro-forma (2009 e 2010) fanno riferimento ai dati combinati della ex Eurofly (ora Meridiana fly) e del ramo *Aviation* di Meridiana S.p.A. come se l'integrazione fosse avvenuta al 1° gennaio di ogni esercizio;
- il primo semestre "consolidato" 2010 include 4 mesi di attività integrata effettiva con il ramo *Aviation* apportato da Meridiana a partire da marzo 2010;
- il primo semestre 2009 "individuale" riguarda i dati effettivi dell'attività *aviation* operata dalla Società come ex Eurofly;
- il periodo gennaio-febbraio 2010 "individuale" concerne solo l'attività effettiva *aviation* svolta dalla Società come ex Eurofly.

Ore volo per segmento
Dati espressi in ore di volo

I sem 2010 pro-forma	%	I sem 2009 pro-forma	%		I sem 2010 consolidato	%	Mar-Giu 2010 consolidato	%	Gen-Feb 2010 individuale	%	I sem 2009 individuale	%
39.312	86,6%	40.968	82,5%	Medio Raggio	31.645	83,8%	27.538	88,8%	4.107	61,1%	11.951	57,9%
6.104	13,4%	8.690	17,5%	Lungo Raggio	6.104	16,2%	3.484	11,2%	2.620	38,9%	8.690	42,1%
45.417	100,0%	49.658	100,0%	Ore volo totali	37.750	100,0%	31.023	100,0%	6.727	100,0%	20.641	100,0%

Nel primo semestre 2010 il numero delle ore volate è stato pari a 37.750 (+82,8% sul semestre precedente), di cui nel solo periodo marzo-giugno 2010 31.023 ore, con un peso del Medio Raggio incrementato ad oltre l'80% (rispetto a circa il 58% del primo semestre 2009).

Le variazioni sul Medio Raggio sono determinate in larga misura dall'apporto del ramo *Aviation* di Meridiana, oltre che dalla maggiore disponibilità di macchine A320 nel periodo (nove Airbus A320 nel primo semestre 2010 contro sei – otto macchine nel primo semestre 2009).

Il segmento di Lungo Raggio (pienamente comparabile in quanto non esercitato dal ramo *Aviation*) evidenzia una riduzione di ore volate di quasi il 30% in conseguenza della riduzione del numero medio di aeromobili in flotta e della capacità offerta.

In termini di pro-forma dell'intero semestre per il Medio Raggio si evince che tale segmento avrebbe avuto un arretramento di 1.656 ore volate (-4%), ma con una incidenza sul totale attività aumentata al 86,6%.

Produttività flotta						
<i>Valori espressi in ore di volo annualizzati</i>						
2009 pro-forma consolidato	2009 individuale		I sem 2010 consolidato	Mar-Giu 2010 consolidato	Gen-Feb 2010 individuale	I sem 2009 individuale
3.178	3.178	Flotta A320	3.270	3.539	2.730	3.265
4.841	4.841	Flotta A330	4.286	3.861	5.136	4.973
2.382	0	Flotta Md82	2.038	2.038	0	0
2.822	0	Flotta A319	2.564	2.564	0	0

La produttività per aeromobile, in termini di ore volo annualizzate, mostra nel semestre una riduzione sul Lungo Raggio del 13,8% per il taglio di alcune rotazioni non profittevoli (NYC nel periodo invernale), mentre per la flotta A320 la produttività evidenzia una sostanziale stabilità.

Riguardo alle macchine MD82 e A319 apportate da Meridiana, la produttività si mantiene su livelli inferiori in confronto all'intero anno 2009 sia per l'effetto stagionalità che per le già citate problematiche connesse all'integrazione con la Società (es. agitazioni sindacali, cancellazioni e ritardi nell'area della manutenzione, ecc.).

Passeggeri trasportati - Linea e charter												
2009 pro-forma	%	2009 individuale	%		I sem 2010 consolidato	%	Mar-Giu 2010 consolidato	%	Gen-Feb 2010 individuale	%	I sem 2009 individuale	%
4.731.106	91,6%	1.148.663	72,5%	Medio raggio	1.594.890	89,7%	1.421.403	93,9%	173.487	66,0%	496.332	69,3%
436.487	8,4%	436.487	27,5%	Lungo Raggio	182.317	10,3%	93.007	6,1%	89.310	34,0%	219.627	30,7%
5.167.593	100,0%	1.585.150	100,0%	Passeggeri totali	1.777.207	100,0%	1.514.410	100,0%	262.797	100,0%	715.959	100,0%

Il numero dei passeggeri totali, inclusivo di linea e *charter*, è pari a 1.777.207, con un considerevole incremento sul semestre 2009 (+1.061.248), dovuto principalmente all'apporto del ramo *Aviation* da marzo 2010, focalizzato esclusivamente sul Medio Raggio, che ha determinato un peso del Medio Raggio sul totale dell'attività intorno al 90%.

Riguardo al Lungo Raggio (segmento pienamente comparabile) la Società ha trasportato nel semestre passeggeri in meno per circa il 17% per minore capacità offerta, ma migliorando il *load factor* (coefficiente di riempimento degli aeromobili) complessivo.

2.2. Fatti di rilievo avvenuti nel primo semestre

Di seguito vengono evidenziati i principali fatti rilevanti del primo semestre 2010.

2.2.1. Perfezionamento del conferimento

In data 25 febbraio 2010, con efficacia 28 febbraio 2010, è stato eseguito il conferimento delle attività del trasporto aereo di Meridiana in Eurofly e il relativo aumento di capitale con esclusione del diritto di opzione ex art. 2441 c.c., a fronte del quale sono state emesse 325.247.524 azioni al prezzo di Euro 0,1616 ciascuna (di cui Euro 0,02 a copertura della parità contabile implicita). Con il conferimento in parola il Capitale Sociale di Meridiana fly S.p.A. è aumentato a n. 680.042.294 azioni ordinarie, delle quali n. 536.628.025 (pari al 78,91% del capitale sociale stesso) possedute da Meridiana S.p.A..

In pari data la denominazione della società è cambiata da Eurofly a Meridiana fly, con contestuale trasferimento della sede legale da Milano a Olbia, sede anche dell'Azionista Meridiana S.p.A..

Si segnala che, con il conferimento del ramo *Aviation* di Meridiana, quest'ultima ha conferito anche le partecipazioni detenute al 50% nel capitale di Sameitaly e Wokita. Pertanto, a far data dall'efficacia del conferimento, le stesse risultano controllate al 100% da Meridiana fly ed il patto parasociale sottoscritto a suo tempo tra Meridiana e Eurofly per il controllo congiunto delle due società è decaduto di conseguenza.

2.2.2. Finanziamento ponte di AKFED e Meridiana

Con lettera inviata alla Società e a Meridiana S.p.A. in data 16 febbraio 2010 AKFED (istituzione finanziaria controllata dall'Azionista di riferimento della Società e di Meridiana, S.A. Karim Aga Khan), preso atto del tempo tecnico necessario per il completamento delle negoziazioni con le banche finanziatrici, ha assunto l'impegno irrevocabile di erogare a Meridiana fly un finanziamento ponte fruttifero fino a massimi Euro 30 milioni da utilizzare, quanto a un importo di Euro 15 milioni, per l'eventuale rimborso della linea di credito attualmente concessa a Meridiana fly e, per l'ulteriore importo di Euro 15 milioni, quale linea di credito *revolving*.

Con lettera inviata alla Società il 22 febbraio 2010, Meridiana ha anche assunto l'impegno (nel limite di Euro 30 milioni), di ottenere il rilascio, il rinnovo o la conferma delle garanzie (es. fidejussioni, lettere di credito, etc.) necessarie alla conduzione delle attività di trasporto aereo di Meridiana fly, in questo contro-garantita nel medesimo limite di Euro 30 milioni da AKFED.

Quanto ad ulteriori impegni assunti da AKFED nel mese di agosto 2010 si rimanda al successivo paragrafo 2.3.6 Nuovi impegni di AKFED.

2.2.3. Accordo di joint venture e conferimento delle attività di manutenzione in Meridiana Maintenance

Il 23 febbraio 2010 il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato la sottoscrizione di un nuovo accordo di *joint venture* con SFIRS S.p.A. - Società Finanziaria Industriale Rinascita Sardegna - Iberia Lineas Aereas de Espana S.A. e Meridiana S.p.A. per l'organizzazione e la gestione della attività di manutenzione attraverso la neo-costituita Meridiana Maintenance.

Il 25 febbraio 2010 si è tenuta l'assemblea straordinaria di Meridiana Maintenance che, oltre ad aver nominato gli organi sociali (amministratori e sindaci) e una società di revisione per il controllo contabile, ha deliberato la trasformazione della società da S.r.l in S.p.A., un aumento di capitale in natura mediante il conferimento dei rami d'azienda relativi ai servizi e

attività "MRO" di Meridiana e Eurofly (rispettivamente per Euro 9.972 migliaia e Euro 1.967 migliaia), nonché un aumento di capitale in danaro a pagamento riservato agli altri soci (Iberia per Euro 1.999 migliaia e Sfirs per Euro 6.000 migliaia, sottoscritto rispettivamente per Euro 16 migliaia e Euro 50 migliaia). Le delibere sono diventate efficaci in data 28 febbraio 2010.

2.2.4. Costituzione di Meridiana express S.r.l.

Secondo quanto previsto dal Piano Industriale in data 9 marzo 2010 è stata costituita Meridiana express S.r.l., con capitale minimo di Euro 10 migliaia, interamente controllata da Meridiana fly .

Il progetto prevede che a Meridiana express S.r.l. vengano trasferiti gli aeromobili della famiglia MD-82 attualmente nella flotta di Meridiana fly. In particolare è previsto che Meridiana express S.r.l. noleggi in formula ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) i summenzionati aeromobili a Meridiana fly, operando secondo contratti e condizioni competitive, con flessibilità elevate di natura organizzativa ed economica. In tal modo Meridiana fly otterrebbe quindi il beneficio di un costo inferiore a quello che sosterebbe mantenendo gli aerei nella propria flotta.

Inoltre, Meridiana express S.r.l. potrà anche offrire sul mercato ACMI/*charter* un prodotto molto competitivo, pur mantenendo adeguati margini di profitto.

Attualmente Meridiana express S.r.l. non è ancora operativa.

2.2.5. Agitazioni sindacali mese di marzo 2010

Si segnala che a seguito del perfezionamento a fine febbraio 2010 delle operazioni straordinarie sopraindicate (conferimento del ramo *Aviation* e *spin-off* delle attività di manutenzione MRO) si sono verificati, a partire dal 1° marzo 2010, per circa 10 giorni, significativi atti di protesta sindacale da parte dei lavoratori che hanno comportato oltre 80 cancellazioni dei voli programmati, ritardi sui voli in generale anche per effetti consequenziali e di rotazione, con peggioramenti sulla produttività e sugli indici di puntualità / regolarità.

La suddetta protesta, rientrata a seguito dell'apertura di tavoli negoziali con le organizzazioni sindacali sull'applicazione dei nuovi contratti di lavoro per Meridiana Maintenance e per il personale ex Meridiana addetto al ramo *Aviation* e pertanto trasferito in Meridiana fly, ha avuto impatti negativi non ricorrenti sui risultati della Società stimabili in circa Euro 1,5 milioni.

In tale contesto, si segnala che in conseguenza delle agitazioni soprammenzionate, con riferimento alla gestione ed al servizio dell'area della Manutenzione oggetto di *spin-off*, sono avvenuti slittamenti delle attività di manutenzione programmate su due aeromobili MD-82 (EI-CRH e EI-CRW), il cui relativo rilascio in operativo, previsto a fine maggio, è avvenuto solo verso la fine di giugno. Tale ritardo, sommato alla indisponibilità del quarto A319, entrato in linea solo l'11 giugno anziché a fine maggio come originariamente previsto, e del ritardato ingresso in linea del primo dei "nuovi" A320, ha costretto la Società a ricorrere ad una forte attività di *wet lease* da parte di compagnie terze. La stima dei costi differenziali dovuti ai *wet lease* addizionali e ai costi ad esso legati nel periodo di riferimento (giugno) ammonta a circa Euro 1 milione.

Si precisa che in data 3 agosto 2010 è stato sottoscritto tra Meridiana Maintenance e tutte le Organizzazioni Sindacali un verbale d'intesa che ha raggiunto la sua efficacia il 12 agosto 2010 dopo conferma di accettazione da parte delle stesse Organizzazioni Sindacali, a seguito della divulgazione degli accordi a tutti gli iscritti. L'intesa rappresenta l'accordo integrativo delle previsioni contrattuali definite nell'accordo del 6/7 maggio che era stato disdetto a seguito di un referendum effettuato tra i lavoratori con esito negativo. Il raggiungimento di tale accordo prelude ad un generale

miglioramento di clima nelle relazioni industriali, premessa essenziale per poter ristabilire un ottimale livello delle prestazioni fornite da Meridiana Maintenance a Meridiana fly.

2.2.6. Rinnovo del Consiglio di Amministrazione e nomina del nuovo Amministratore Delegato

Il 30 aprile 2010, l'Assemblea ha rinnovato il Consiglio di Amministrazione, che rimarrà in carica per un esercizio, definendo in nove il numero dei suoi componenti. Sono stati eletti i candidati della lista presentata dalla controllante Meridiana: Marco Rigotti, nominato Presidente del Consiglio di Amministrazione, Claudio Allais, Giancarlo Arduino, Massimo Chieli, Giuseppe Lomonaco, Claudio Miorelli, Luca Ragnedda, Franco Trivi e Salvatore Vicari.

In pari data, il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a conferire i poteri e le deleghe, nominando Massimo Chieli nuovo Amministratore Delegato, confermando Franco Trivi quale Vicepresidente della Società e infine conferendo al consigliere Claudio Miorelli la delega per la gestione delle relazioni esterne e stampa della Società.

2.2.7. Esecuzione delega all'aumento di capitale in denaro

In data 14 maggio 2010 il Consiglio di Amministrazione della Società - sulla base della delega conferita dall'Assemblea straordinaria degli Azionisti del 21 dicembre 2009 - ha deliberato alcuni termini e condizioni dell'aumento di capitale in opzione in denaro, in via scindibile, per un controvalore massimo complessivo di Euro 40 milioni, comprensivo di eventuale sovrapprezzo che costituisce oggetto di tale delega – tra le quali, le modalità di liberazione delle azioni da emettersi in esecuzione di tale aumento.

I dettagli dell'aumento di capitale sono analizzati nel successivo paragrafo 2.3 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo.

2.2.8. Eruzione del vulcano in Islanda

A causa dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull, situato in Islanda, avvenuta a metà aprile 2010 e della conseguente emissione nell'atmosfera di ceneri e polveri di silicio giudicate pericolose per la sicurezza dei voli in Europa, è stata disposta la chiusura degli spazi aerei prima nel nord Europa e poi anche nel sud Europa per circa 10 giorni, con riapertura completa dal 20 aprile 2010. Tale blocco ha comportato rilevanti perdite per le compagnie aeree, per gli aeroporti e per il settore del turismo in generale, avendo coinvolto un totale di 313 scali. La IATA (International Air Transport Association) stima che le Compagnie in generale hanno perso introiti per 1,7 miliardi di dollari (Euro 1,26 miliardi).

La Società ha subito in modo significativo l'effetto straordinario della nube vulcanica in quanto, oltre a dover cancellare oltre 350 voli, quasi esclusivamente di Medio Raggio, e riposizionare i voli sui vari aeroporti (senza ricavi), ha organizzato voli di recupero dei passeggeri. I mancati ricavi sono stimati nell'ordine di Euro 4,5 milioni, mentre il margine perso, al netto dei risparmi dei costi variabili, ma al lordo dei costi stimati di rimborso e riprotezione passeggeri, può essere quantificabile in circa Euro 3 milioni.

2.3. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo

Di seguito si riepilogano i principali fatti avvenuti dopo la chiusura del periodo.

2.3.1. Aumento di capitale

In data 13 luglio 2010 Consob ha comunicato l'autorizzazione alla pubblicazione del Prospetto Informativo relativo (i) all'ammissione a quotazione di n. 325.247.524 azioni ordinarie, emesse in data 1° marzo 2010, rivenienti dall'aumento di capitale in natura, per un controvalore di circa Euro 52,56 milioni eseguito a fine febbraio 2010 e (ii) all'offerta in opzione agli azionisti e all'ammissione alle negoziazioni delle azioni rivenienti dall'aumento di capitale in denaro in forma scindibile, a pagamento, oggetto di delega conferita con delibera dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti in data 3 novembre 2009, come modificata in data 21 dicembre 2009.

L'aumento di capitale, per un importo complessivo pari a Euro 39.986.486, prevedeva l'emissione di massime 714.044.394 azioni ordinarie da offrire agli azionisti. Il prezzo unitario di sottoscrizione delle azioni di nuova emissione è stato fissato in Euro 0,056, di cui Euro 0,046 a titolo di sovrapprezzo ed Euro 0,010 a copertura della parità contabile implicita; il rapporto di concambio è stato pari a n. 21 azioni ordinarie ogni n. 20 azioni ordinarie possedute.

Si ricorda che Meridiana, con lettera inviata alla Società in data 22 febbraio 2010, si era, tra l'altro, impegnata a sottoscrivere e liberare le azioni rivenienti dall'aumento di capitale in opzione in misura tale per cui, ad esito dell'aumento di capitale, la partecipazione dalla stessa detenuta nella Società non si riduca al di sotto del 50,1% del capitale sociale e non superi la soglia del 90% del capitale sociale di Meridiana fly e comunque per un ammontare non superiore a Euro 40.000.000.

In data 25 agosto la Società ha comunicato la conclusione dell'offerta in opzione delle azioni rivenienti dall'aumento di capitale in denaro, ivi inclusa la parziale sottoscrizione dei diritti inopinati. Ad esito di tale operazione sono risultate sottoscritte e liberate (i) n. 663.275.424 azioni ordinarie di nuova emissione, durante il periodo di offerta in opzione, nonché (ii) n. 168.000 azioni ordinarie di nuova emissione, ad esito dell'offerta in Borsa. Infine, per effetto dell'impegno di sottoscrizione e liberazione assunto da Meridiana di cui sopra, verranno sottoscritte e liberate in denaro dalla stessa ulteriori n. 50.600.970 azioni ordinarie di nuova emissione per un controvalore pari a Euro 2.833.654,32.

Pertanto, il nuovo capitale sociale di Meridiana fly risulterà pari a Euro 20.901.419,34, rappresentato da n. 1.394.086.688 azioni ordinarie, prive dell'indicazione del valore nominale, e Meridiana deterrà una partecipazione pari al 78,05% del capitale sociale di Meridiana fly.

2.3.2. Difficoltà sui collegamenti verso la Grecia

Nella seconda parte del mese di luglio, per alcuni giorni i collegamenti tra gli aeroporti italiani a quelli delle principali località turistiche greche sono stati influenzati da alcuni problemi tecnici legati al controllo del traffico aereo. Anche l'attività di Meridiana fly verso la Grecia e, indirettamente verso l'Egitto, aree in cui è leader per il traffico *leisure* dall'Italia, ha risentito di tali condizionamenti con ritardi e cancellazioni delle rotazioni; i voli della Compagnia interessati direttamente o indirettamente dalla situazione sono stati 44 e i clienti coinvolti circa 8.000, a cui la Società ha fornito costante assistenza e informativa.

2.3.3. Ritardata consegna A320

Nel corso dei mesi di luglio e agosto la ritardata consegna di due aeromobili A320 ha richiesto un maggior ricorso a contratti temporanei di *wet lease*. Si precisa che il ritardo della consegna degli aeromobili è anche legato allo slittamento del processo di integrazione tra Meridiana ed Eurofly, per cui solo a partire dal mese di marzo 2010 è stato possibile riattivare il processo di selezione e negoziazione dei contratti di noleggio che era stato sospeso nei mesi precedenti.

La stima dei costi differenziali dovuti ai *wet lease* addizionali e ai costi ad esso legati nel periodo di riferimento (luglio/agosto) ammonta a circa Euro 600 migliaia.

2.3.4. Inefficienze operative

Come anticipato nella Informativa mensile ex art 144, 5° comma del D. Lgs. N. 58/98, nei mesi di giugno e luglio - a causa di scioperi dei gestori del traffico aereo di Francia e Spagna, del personale di scalo di varie società aeroportuali e della congestione sia del traffico aereo sia delle operazioni di scalo sui principali aeroporti italiani - Meridiana fly ha subito inefficienze operative e cancellazioni con effetti economici negativi sui risultati di breve periodo.

2.3.5. Esame dei dati previsionali e approvazione Forecast a giugno 2011

Gli eventi non ricorrenti avvenuti nel corso del primo semestre - citati ai precedenti paragrafi 2.1.1., 2.1.2., - unitamente agli eventi citati nei precedenti paragrafi 2.3.2., 2.3.3, 2.3.4., nonché a nuove previsioni di fonti terze specializzate sull'andamento del cambio Euro/Dollaro e delle quotazioni del *jet fuel*, nonché sui traffici aeroportuali nel breve e nel medio termine, hanno indotto gli Amministratori della Società a richiedere al *management* un aggiornamento dei dati previsionali dei prossimi 12 mesi - redigendo un *Forecast* fino al 30 giugno 2011 - allo scopo di corroborare le considerazioni sulla continuità aziendale della Società e del Gruppo.

In tale contesto, il *management* della Società ha proceduto allo sviluppo del richiesto aggiornamento dei dati prospettici con riferimento all'arco temporale dei prossimi 12 mesi, incorporando oltre agli effetti negativi dei citati eventi, (i) nuove assunzioni di evoluzione delle variabili esogene (cambio Euro/Dollaro, prezzo del carburante, ricavi unitari medi) sulla base delle previsioni aggiornate nel luglio 2010 da fonti terze specializzate (ii) i benefici attesi da azioni tattiche di breve periodo nella offerta commerciale e nella gestione delle *operations* definite dal nuovo *management* per fare fronte alle necessità operative manifestatesi negli ultimi mesi, (iii) una revisione dei tempi di incasso e pagamento dei crediti verso clienti e dei debiti verso fornitori (iv) lo spostamento al marzo 2011 della cessione dell'immobile di via Bugatti, Milano, per consentire di massimizzare gli introiti attesi pur nel contesto recessivo del comparto immobiliare.

Tali revisioni delle assunzioni del Piano Industriale con riferimento all'arco temporale di 12 mesi oggetto di analisi non modificano, peraltro, le strategie di base del piano stesso né le attese di realizzazione di sinergie ritenute ragionevolmente ottenibili e quantificabili nell'originario ammontare di 70 milioni, lungo l'intero arco di piano, dichiarato nelle comunicazioni finanziarie precedenti e nel Prospetto Informativo predisposto in dipendenza della soprarichiamata operazione di aumento di capitale in natura e in denaro. In particolare, il *management* della Società ritiene che nel complesso il peggioramento di redditività e di posizione finanziaria netta risultante dal *Forecast* fino a giugno 2011 potrà comunque essere riassorbito nell'orizzonte temporale del Piano Industriale senza precludere quindi - ma al limite ritardando - il raggiungimento di condizioni di stabile redditività e di equilibrio finanziario di lungo termine della Società e del Gruppo che il Piano Industriale stesso prefigurava a partire dal 2012. Alla luce di quanto sopra, gli Amministratori, pur non ravvisando le ragioni per una rivisitazione del Piano Industriale e, anzi, confermando il giudizio positivo sulla meritevolezza dell'operazione di integrazione in particolare sotto il profilo delle sinergie dalla stessa derivanti, hanno invitato il nuovo *management* a presentare al Consiglio di Amministrazione le azioni strategiche atte a meglio posizionare la Società e il Gruppo in relazione all'attuale scenario di mercato e competitivo.

Dalla revisione dei dati prospettici contenuta nel *Forecast* al 30 giugno 2011, approvato dagli Amministratori in data odierna, è emersa la previsione di una completa erosione del patrimonio netto della Società e del Gruppo oltre ad un temporaneo squilibrio di cassa – ulteriore rispetto a quello originariamente previsto nel Piano Industriale - di circa Euro 27 milioni destinato, come già anticipato, ad essere recuperato nel corso del periodo esplicito del Piano Industriale in quanto dipendente da eventi e trend evolutivi delle variabili di scenario non destinate a stabilizzarsi nel lungo termine; tale fabbisogno integrativo è stato garantito dal AKFED con lettere di impegno irrevocabile datate 26 agosto 2010 ed il cui contenuto è meglio esplicitato nel successivo paragrafo 2.3.6. - Nuovi impegni di AKFED.

Per effetto di tali impegni irrevocabili integrativi, il *Forecast* al 30 giugno 2011 prefigura ancora una condizione di equilibrio patrimoniale e finanziario di breve termine, pur in presenza di un peggioramento della redditività e dei flussi di cassa attesi dalle *operations* nel breve periodo.

2.3.6. Nuovi impegni di AKFED

In data 26 agosto 2010, AKFED (istituzione finanziaria controllata dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan) ha riconfermato il proprio supporto finanziario e patrimoniale alla Società sulla base dei nuovi fabbisogni risultanti dal *Forecast* al 30 giugno 2011 assumendo nuovi impegni di sostegno nei seguenti termini:

- a fronte dell'originario impegno di sottoscrizione da parte di Meridiana S.p.A. (anch'essa controllata dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan) della quota inoptata dal mercato dell'aumento di capitale sociale sino ad un importo massimo di Euro 40 milioni, AKFED ha comunicato agli Amministratori di Meridiana fly la volontà di non ridurre l'impegno finanziario complessivo di AKFED nella misura corrispondente al controvalore sottoscritto dal mercato sino all'importo di Euro 8,5 milioni. Essendo stato sottoscritto dal mercato un controvalore pari a circa Euro 9,1 milioni, l'importo di Euro 8,5 milioni sarà erogato sotto forma di finanziamento infruttifero postergato da parte di AKFED ovvero da parte di Meridiana S.p.A., con scadenza fissata nel 31 dicembre 2016. Tale impegno, che consentirà a Meridiana fly di ricevere in totale nel 2010 risorse finanziarie complessive per Euro 48,5 milioni, è assunto con l'obiettivo di facilitare le negoziazioni in corso tra Meridiana fly e il sistema bancario;
- con l'obiettivo di garantire l'equilibrio patrimoniale e finanziario proprio della gestione in continuità aziendale per un periodo di almeno 12 mesi, AKFED ha comunicato agli Amministratori di Meridiana fly di assumere l'impegno irrevocabile di fornire risorse finanziarie alla Società – direttamente, ove la stessa sia azionista della Società, ovvero tramite Meridiana S.p.A. - per un ammontare di Euro 19 milioni. Tale impegno irrevocabile potrà essere adempiuto con adesione a una eventuale nuova operazione di aumento di capitale sociale deliberata dalla Società, o in qualsiasi altra forma che consenta alla Società di potere raggiungere l'equilibrio patrimoniale e finanziario proprio della condizione di continuità aziendale. Le risorse finanziarie potranno essere erogate alla Società a richiesta ovvero, qualora deliberato, in occasione di una nuova operazione di aumento di capitale sociale. Nell'ipotesi in cui l'erogazione assumesse la forma di finanziamento è previsto che lo stesso debba essere rimborsato entro il 31 agosto 2016 o parzialmente o totalmente prima di tale data ma comunque dopo il 31 dicembre 2011, qualora la Società abbia eccedenze di cassa strutturali rispetto alla condizione di equilibrio finanziario; gli interessi saranno determinati al tasso Euribor maggiorato di 200 *basis point* con regolazione trimestrale.

2.4. Prevedibile evoluzione della gestione

L'andamento economico generale e della domanda delle principali economie si prevede permanga su livelli ancora bassi, influenzando in larga misura la capacità di spesa delle famiglie. In questo scenario non positivo, caratterizzato da condizioni di mercato difficili e da elevata competizione tra gli operatori del settore, l'esercizio in corso rappresenta per la Società un importante periodo di transizione dopo il conferimento del ramo *Aviation* da parte di Meridiana.

La Società, come anticipato nel precedente Paragrafo 2.3.5 - Esame dei dati previsionali ed approvazione del *Forecast* al 30 giugno 2011, in linea con quanto previsto nel Piano Industriale che risulta confermato nelle sue linee strategiche fondamentali, ha in programma di conseguire nei prossimi esercizi significativi risparmi e sinergie rese possibili dall'integrazione del ramo *Aviation* ammontanti complessivamente, come già comunicato al mercato, ad Euro 70 milioni. Ad oggi i suddetti risparmi e sinergie sono stati conseguiti in misura assai ridotta, coerentemente peraltro con le previsioni incluse nel Piano Industriale stesso, anche a causa degli eventi imprevisi e degli andamenti effettivi delle variabili di scenario di cui si è dato conto nel soprammenzionato paragrafo 2.3.5. e che hanno determinato la scelta di redigere il *Forecast* al 30 giugno 2011. A ciò si aggiungono le difficoltà iniziali tipiche della realizzazione di un progetto di tale portata, in considerazione anche della complessità delle due aziende aventi tradizioni, procedure e sistemi utilizzati non pienamente omogenei, oltre che le problematiche e le tensioni emerse sul fronte sindacale.

In tale contesto, tenuto conto della perdita realizzata a tutto il 30 giugno 2010 (superiore a quella originariamente prevista nei dati prospettici) e di quella attesa al 31 dicembre 2010 (superiore a quella risultante dal bilancio individuale al 31 dicembre 2009) nonché al 30 giugno 2011, così come risultanti dal *Forecast* al 30 giugno 2011 approvato in data odierna (cfr. paragrafo 2.3.5.- Esame dei dati previsionali ed approvazione del *Forecast* al 30 giugno 2011), gli Amministratori ritengono che la Società e il Gruppo operino in continuità aziendale nel prevedibile futuro in considerazione, tra l'altro, del permanente supporto dell'Azionista di riferimento confermato con le lettere di impegno del 26 agosto 2010 (cfr. paragrafo 2.3.6 – Nuovi impegni di AKFED).

A tale proposito, è da considerare che i risultati prospettici e, conseguentemente, l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario, evidenziano una spiccata sensibilità (i) nei confronti dell'andamento delle variabili esogene non controllabili (ad esempio la volatilità del costo del carburante, dei rapporti di cambio e dei tassi di interesse, nonché il fattore di riempimento degli aeromobili) la cui evoluzione è difficilmente prevedibile, come dimostrato anche dalle significative fluttuazioni risultanti dagli studi pubblicati a breve distanza temporale dalle agenzie di rating e terzi specializzati e presi a riferimento per la redazione dei dati prospettici, (ii) e/o nei confronti dell'andamento negativo dei contenziosi, della solvibilità delle controparti, ovvero di un possibile peggioramento delle condizioni di credito, di fornitura e di gestione degli scaduti. Pertanto, il venir meno in futuro del supporto dell'Azionista di riferimento – sin qui sempre confermato – potrebbe determinare una situazione di seria difficoltà di riassorbimento dello squilibrio economico e finanziario derivante da andamenti delle citate componenti difformi dalle aspettative riflesse nei dati previsionali.

L'assenza di equilibrio economico e finanziario, tra l'altro, oltre a comportare il venir meno del presupposto della continuità aziendale, implicherebbe anche il rischio del deprezzamento di alcune specifiche attività della Società e del Gruppo (e, in particolare, dell'avviamento rilevato per effetto del conferimento del ramo *Aviation*).

Come già anticipato, in tale contesto di incertezza gli Amministratori ritengono peraltro che non sussistano incertezze tali da ingenerare dubbi sulla continuità aziendale della Società e del Gruppo nel prevedibile futuro di almeno 12 mesi in considerazione (i) dell'ammontare delle risorse patrimoniali e finanziarie reperite con successo per effetto della finalizzazione della operazione di aumento di capitale sociale in denaro, (ii) dei nuovi impegni assunti da AKFED per il sostegno della Società sulla base delle previsioni di breve termine contenute nel *Forecast* al 30 giugno 2011, (iii) della ragionevolezza delle assunzioni di andamento delle variabili non controllabili il cui *trend* – al fine della redazione del citato *Forecast* al 30 giugno 2011 – è stato rideterminato sulla base delle migliori conoscenze disponibili provenienti da fonti terze accreditate, nonché (iv) della evidenza che nei casi di necessità motivata verificatesi nei precedenti esercizi

l'Azionista di riferimento ha fornito il sostegno patrimoniale e finanziario atto a ristabilire condizioni di equilibrio temporaneamente compromesse da andamenti imprevedibili delle variabili di scenario.

2.5. Principali rischi e incertezze per l'anno in corso

Nell'effettuazione delle proprie attività, la Società e il Gruppo sono esposti a rischi e incertezze, derivanti da fattori esogeni connessi al contesto macroeconomico generale o specifico dei settori operativi in cui vengono sviluppate le *operation*, nonché rischi derivanti da scelte strategiche e a rischi interni di gestione.

L'individuazione e mitigazione di tali rischi è stata sistematicamente effettuata dalle funzioni interessate, consentendo un presidio tempestivo delle rischiosità manifestatesi.

Al riguardo è opportuno considerare che, da un punto di vista qualitativo, l'attività di aggiornamento della matrice dei rischi di Gruppo svolta nel 2010 non ha condotto all'individuazione di nuovi rischi rispetto a quelli evidenziati nel 2009, ad eccezione di quello inerente l'implementazione dell'integrazione con il ramo *Aviation* di Meridiana; per contro, va rilevato il positivo effetto sul patrimonio netto e sull'indebitamento delle operazioni sul capitale e degli impegni di finanziamento / garanzie garantiti dall'Azionista di riferimento, ai fini della valutazione dei rischi legati alla gestione e continuità finanziaria.

Nell'ambito dei rischi di impresa, i principali rischi identificati, monitorati e gestiti dal Gruppo Meridiana fly sono i seguenti:

1. Rischio legato alla implementazione della integrazione

La Società e il Gruppo sono oggetto di una profonda riorganizzazione in seguito alla integrazione delle attività del trasporto aereo di Meridiana e di Eurofly. L'unione delle due realtà dal punto di vista organizzativo, di procedure, di personale ecc. comporta dei rischi legati a problematiche industriali e gestionali che possono emergere nella fase attuativa e, rallentando il processo di unificazione delle due entità, determinare una parziale o incompleta implementazione delle attività di sviluppo con effetti significativi sui risultati attesi. Il Piano Industriale prevede la realizzazione di importanti sinergie di gruppo. La mancata o incompleta realizzazione delle sinergie derivanti dal Piano Industriale potrebbe determinare effetti significativi sui risultati attesi e sul valore di recupero delle attività che risulteranno iscritte in bilancio per effetto della metodologia di contabilizzazione dell'aumento di capitale in natura (Cfr. paragrafo 4.6).

2. Rischi connessi al conferimento del ramo *Aviation* e alla recuperabilità dell'avviamento

Un importo significativo dell'attivo nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010 è costituito dall'avviamento (pari a circa Euro 56,4 milioni), contabilizzato a fronte del conferimento del ramo *Aviation* da parte di Meridiana. Il valore attribuito all'avviamento dipende dal conseguimento dei flussi di cassa incrementali rispetto ai flussi di cassa attesi sulla base dei piani industriali *stand-alone* di Meridiana e della Società, dovuti alle sinergie attese sulla base del Piano Industriale.

Gli Amministratori hanno ravvisato che le motivazioni che li hanno indotti a sviluppare una revisione dei dati prospettici di breve termine (cfr. paragrafo 2.3.5. – Esame dei dati previsionali ed approvazione del Forecast al 30 giugno 2011) costituiscano indicatori endogeni ed esogeni tali da rendere necessaria l'effettuazione di un test di *impairment* dell'avviamento connesso alle attività di Meridiana fly secondo le modalità previste dai principi IFRS.

Si rimanda al successivo paragrafo 4.7. – Analisi delle variazioni della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2010 – rif 1 "Attività immateriali", per le considerazioni specifiche sulla recuperabilità dell'avviamento.

3. Rischi connessi a nuovi contratti di solidarietà

Nel corso del 2009 sia Meridiana fly che Meridiana hanno sottoscritto con le principali organizzazioni sindacali / associazioni professionali contratti di solidarietà con il personale navigante (sia di condotta che di cabina). Questi accordi, di durata annuale, prevedono scadenze variabili nel corso della seconda metà del 2010.

Il Piano Industriale prevede un ulteriore triennio di ricorso ai benefici connessi a tali contratti di solidarietà sia per il personale di condotta che per il personale di cabina, strutturato secondo modalità già in vigore per i dipendenti Eurofly, subordinatamente al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali / associazioni professionali. Qualora non venisse raggiunta un'intesa per i suddetti nuovi accordi di solidarietà del personale navigante, la Società si troverebbe verosimilmente a (i) dover affrontare un incremento dei costi relativi al personale e (ii) dover individuare soluzioni alternative per la gestione del personale in esubero.

4. Rischio relativo alla continuità territoriale.

Alcuni collegamenti effettuati dalla Società tra gli aeroporti di Olbia, Cagliari, Lampedusa e Pantelleria ed altri aeroporti italiani sono regolati dal regime della c.d. continuità territoriale, strumento legislativo finalizzato a garantire, per specifiche categorie di utenti, condizioni favorevoli di accesso ai servizi di trasporto aereo su determinate tratte, anche a fronte di contributi pubblici erogati alle compagnie che effettuano tali collegamenti.

Il rinnovo delle gare (solitamente svolte annualmente) 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 sulla attività e sui risultati di Meridiana fly .

5. Rischio legato alla gestione finanziaria

Attualmente la Società e il Gruppo presentano una situazione finanziaria caratterizzata dalla presenza di un indebitamento finanziario corrente molto superiore a quello a lungo termine. Questo, insieme alla presenza di un capitale circolante netto negativo e di un ammontare significativo dei debiti scaduti, può determinare situazioni di tensione finanziaria. Inoltre, difficoltà specifiche delle controparti commerciali (*tour operator*, intermediari finanziari che si occupino dell'incasso dei pagamenti tramite carte di credito, etc) possono comportare il mancato o ritardato incasso del credito. Infine fabbisogni finanziari aggiuntivi derivanti da variazioni negative delle variabili esogene non controllabili - quali la volatilità del costo del carburante, i rapporti di cambio / tassi di interesse, il *load factor*, i ricavi unitari medi per passeggero (linea), nonché i proventi per ora volo (*charter*) – potrebbero comportare un impatto negativo sulla capacità della Società e del Gruppo di far fronte alle proprie obbligazioni.

Si ricorda che grazie all'aumento di capitale in denaro di Euro 40 milioni concluso nel mese di agosto 2010, all'impegno irrevocabile di AKFED di erogare a Meridiana fly un finanziamento ponte fruttifero fino a massimi Euro 30 milioni e ai nuovi impegni AKFED descritti nel precedente paragrafo 2.3.6 per coprire le eventuali ulteriori esigenze finanziarie, la Società e il Gruppo hanno acquisito o sono in grado di ottenere nuovi mezzi finanziari per garantire la continuità aziendale e per procedere con il processo di integrazione in atto.

6. 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, come già avvenuto nel corso del primo semestre 2010 a seguito dell'integrazione del ramo *Aviation* di Meridiana in Eurofly e il contemporaneo *spin-off* delle attività di manutenzione (MRO) in una nuova società. Il settore è storicamente soggetto a ripetuti periodi di tensione sindacale. 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 e del Gruppo, in particolare alla luce del ridimensionamento e riorganizzazione del personale che il Piano Industriale prevede sia posto in essere a seguito dell'integrazione.

7. Rischi dipendenti da variabili esogene

I risultati di Meridiana fly sono condizionati dall'andamento di alcune variabili macro economiche (andamento del ciclo economico, tassi di cambio, tassi di interesse, costo del petrolio), che non sono direttamente controllabili. La Società, pur disponendo di alcuni meccanismi contrattuali e commerciali (per esempio adeguamenti tariffari previsti negli accordi con i *tour operator* o *fuel surcharge*) volti a contenere tali rischi, risulta comunque in parte esposta agli effetti derivanti dallo sfavorevole andamento delle suddette variabili. Il verificarsi di queste circostanze, unita alla prevalenza dei costi fissi rispetto a quelli variabili, può comportare una pressione sui margini e sulla redditività complessiva, come già verificatosi nell'esercizio 2009 e nel primo semestre 2010. In considerazione di ciò, la Società pone in essere azioni di efficientamento della leva operativa volte a mitigare l'effetto della riduzione dei ricavi sui margini, monitorando gli impatti sulla continuità aziendale per attivare tempestive azioni necessarie per il mantenimento della continuità aziendale.

8. Rischio legato alla competitività

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. Nel contesto attuale di ciclo economico negativo 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. La Società fronteggia tale situazione attraverso l'intensificazione dell'offerta su specifiche destinazioni, su cui rafforza la propria posizione, ponendosi quindi come interlocutore privilegiato dei *tour operator* e dei passeggeri di linea su queste specifiche tratte e migliorando contestualmente la qualità dei servizi a bordo in modo da garantire un posizionamento in linea con tariffe più elevate.

9. Rischi legati ad attentati / calamità / eventi politici o incidenti gravi

Il verificarsi di calamità naturali, epidemie, attentati o altri eventi politici negativi, specialmente in Paesi fuori dall'Europa, luoghi che, per loro particolare rilievo turistico sono oggetto di rilevante domanda di trasporto aereo, può determinare, in genere nel breve-medio periodo (a seconda della gravità degli accadimenti), una significativa contrazione della domanda di trasporto aereo da parte dei consumatori. La Società, che pur diversifica la propria offerta in termini di aree geografiche raggiunte, è esposta al rischio che il manifestarsi di tali eventi possa comportare effetti negativi da un punto di vista economico/finanziario.

Esiste per ultimo, connesso all'attività del trasporto aereo, l'eventualità, seppur remota, del verificarsi di incidenti più o meno gravi relativi alla flotta, il cui verificarsi potrebbe compromettere la continuità aziendale.

10. Rischi di natura commerciale

In considerazione della forte esposizione verso il *tour operating*, verso cui tradizionalmente si rivolgeva Eurofly e che rimane un importante interlocutore per l'attività *charter* di Meridiana fly, la Società risulta esposta a eventuali evoluzioni negative di tale settore (come la tendenza alla disintermediazione del business del turismo verso logiche "fai da te" o alla concentrazione degli operatori, diventati progressivamente meno numerosi). Meridiana fly comunque 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 sempre 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, si deve evidenziare il rischio legato alla possibile interruzione dei rapporti con uno di questi clienti, diventati numericamente inferiori ma relativamente più significativi per la Società.

11. Rischio legati al verificarsi di 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 - che alla mancata o parziale esecuzione di servizi / forniture da terzi operatori. Si ricorda a tale proposito che la Società 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. L'insorgere di ulteriori complicazioni operative e commerciali, che possono essere accentuate dalla stagionalità della attività, può rendere difficoltosa la gestione dell'evento, anche i termini di costi di riprotezione dei passeggeri. La Società, al fine di ridurre questi rischi, ha sviluppato accordi con altri vettori e fornitori che garantiscono il loro supporto in casi di eventi operativi, soprattutto negli aeroporti esteri.

12. Rischio di gestione delle operations

Il Gruppo è esposto a una serie di rischi che riguardano, tra gli altri: 1) la possibilità di frodi legate agli incassi delle vendite effettuate tramite carta di credito, che vengono gestiti attraverso una adeguata conoscenza dei fenomeni stessi, così come alla eliminazione del canale di incasso nei casi più problematici, o ad accordi con soggetti specializzati nella gestione di tali eventi; 2) il mancato rispetto delle regolamentazioni, nel caso di modifiche o di inesatta interpretazione delle stesse, sia in ambito prettamente di business, che più generico riguardante lo status di società quotata, gestito attraverso i sistemi di controllo interno e esterno anche con l'ausilio di consulenti che garantiscono il rispetto delle normative vigenti; 3) l'importante dipendenza dai sistemi informativi per la garanzia di una adeguata ed efficiente continuità del servizio di trasporto aereo per la quale il Gruppo ha implementato procedure di *back up* e assistenza continua anche con l'ausilio di *provider* specializzati; 4) la rilevanza dei rapporti con le organizzazioni sindacali, particolarmente attive nella categoria del personale navigante, che, nel caso di tensioni sindacali, anche connesse a possibili piani di ristrutturazione, possono condizionare l'operatività dell'azienda e i suoi risultati attesi. Da questo punto di vista, il Gruppo ha instaurato dei percorsi di dialogo con le organizzazioni sindacali volti a garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori nell'ambito della gestione efficace ed efficiente dei processi di generazione di valore per il Gruppo.

13. Rischi finanziari

Per quanto riguarda i rischi finanziari non precedentemente trattati, si evidenzia che la Società, pur monitorandoli e gestendoli nelle modalità maggiormente efficaci, è esposta ai seguenti rischi finanziari connessi alla sua operatività:

- il rischio di credito: riferibile alla possibilità di insolvenza di una controparte o l'eventuale deterioramento del merito creditizio assegnato;
- i rischi di mercato: derivante dall'esposizione alle fluttuazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio;
- il rischio di liquidità: in termini di riduzione delle disponibilità di risorse finanziarie e di accesso al mercato del credito.

Tali rischi finanziari hanno diretto impatto sulla capacità di gestione nel prevedibile futuro delle attività in condizione di equilibrio patrimoniale e finanziario proprio della continuità aziendale il cui mantenimento rappresenta quindi un significativo rischio per il Gruppo.

14. Rischi ambientali e di sicurezza

Per quanto riguarda il rischio ambientale si rimanda al successivo paragrafo 2.7 - Ambiente.

Relativamente ai temi della sicurezza sul lavoro, la Società tutela tale aspetto sia ai sensi dell'art. 81/2008 (Testo Unico sulla Sicurezza), sia delle normative specifiche, anche attraverso l'avvio del modello di organizzazione, gestione e controllo previsto dal D.Lgs 8 giugno 2001 n. 231. Per quanto riguarda specificatamente i temi di salute e sicurezza dei

lavoratori nei luoghi di lavoro, la Società e il Gruppo monitorano costantemente tutti i potenziali rischi, le modalità di effettuazione della valutazione dei rischi e le caratteristiche che debbono possedere i modelli di organizzazione e gestione al fine di garantire la prevenzione e la protezione dei lavoratori. Questo anche attraverso riunioni periodiche, così come previsto dal legislatore, dove si esaminino i documenti di valutazione dei rischi, l'andamento degli infortuni e delle malattie professionali, i criteri di scelta, le caratteristiche tecniche e l'efficacia dei dispositivi individuali nonché i programmi di informazione e formazione dei Dirigenti, dei Preposti e dei Lavoratori.

2.6. Personale

Come evidenziato nella tabella sottostante, il confronto tra la forza media retribuita nel primo semestre 2010 e l'analogo periodo del 2009 non appare significativo a causa del conferimento del ramo *Aviation*, che ha comportato un rilevante trasferimento di rapporti di lavoro da Meridiana (circa 1.070 addetti), oltre che, del trasferimento di dipendenti della Società in conseguenza dello *spin-off* del ramo di manutenzione in Meridiana Maintenance (circa 80 addetti).

A miglior chiarimento è riportata la forza media del solo primo bimestre 2010 della Società *ante* integrazione (confrontabile con il semestre 2009), unitamente al dato medio dell'organico del periodo marzo – giugno 2010 *post* integrazione (dati espressi in FTE - *full time equivalent*), da cui si rilevano 973 addetti FTE in più (di cui 349 per la categoria "personale di terra" e 624 come "personale navigante").

Dalla comparazione tra il primo bimestre 2010 e il primo semestre 2009 si evidenzia una sostanziale riduzione del Personale di Terra e degli Assistenti di Volo (rispettivamente in 19 e 55 unità), in parte connessa alla stagionalità e in parte correlata alla riduzione di organico non oggetto di sostituzione nell'ambito del processo di ristrutturazione.

Al 30 giugno 2010 il numero puntuale dei dipendenti (FTE) è pari a 1.632, di cui 1.070 nella categoria del personale navigante.

	I semestre 2010 (media FTE) consolidato	Mar-giu 2010 consolidato	Gen-feb 2010 individuale	I semestre 2009 individuale
Dirigenti	19	23	11	12
Impiegati	442	554	217	235
Tot. Terra	461	577	228	247
Piloti	282	354	140	144
Assistenti di volo	574	711	301	352
Tot. Volo	856	1.065	441	496
Tot. Azienda	1.317	1.642	669	743

Si ricorda che la Società, secondo gli accordi sindacali, ha applicato nel primo semestre 2010 contratti di solidarietà per il Personale Navigante, riguardanti anche gli addetti trasferiti da Meridiana tramite il conferimento del ramo *Aviation*, contratti che scadono tra luglio e settembre 2010.

Riguardo ai contratti di lavoro (Terra, Piloti e Assistenti di Volo), si evidenzia che il contratto aziendale di lavoro dei piloti della Società era stato prorogato, di comune accordo con le organizzazioni sindacali di categoria, fino ad agosto 2010, mentre il contratto aziendale di lavoro degli assistenti di volo è prorogato, di comune accordo con le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative, fino al 2014.

Nel corso del semestre è proseguito il confronto con le Organizzazioni Sindacali e le rappresentanze dei lavoratori a livello aziendale, con l'obiettivo di mantenere un clima interno disteso ed individuare soluzioni condivise per la gestione delle specifiche problematiche sia di carattere ordinario che connesse all'integrazione delle compagnie aeree Eurofly e Meridiana.

Tuttavia sono da segnalare alcune tensioni sindacali e problematiche nell'utilizzo degli assistenti di volo avvenuti nel semestre dopo l'integrazione delle attività di trasporto aereo di Meridiana in conseguenza dell'applicazione, in base alla normativa, del contratto di lavoro della Società al posto di quello analogo di Meridiana, che hanno comportato nel semestre inefficienze operative e minore produttività del personale navigante, con effetti sul servizio a bordo e sulle performance economiche.

Per quanto attiene alle iniziative di formazione, la negativa congiuntura economica, oltre che il periodo straordinario di integrazione delle attività *Aviation*, non ha consentito di sviluppare interventi formativi significativi sul personale di *staff*.

E' invece proseguito l'addestramento obbligatorio di tipo "tecnico" sia per il Personale di Terra che per il Personale Navigante (ad esempio Corsi Base per Assistenti di Volo non certificati, corsi di Security aeroportuale, sessioni di simulatore per i Piloti), con particolare focus sull'addestramento all'utilizzo delle macchine Airbus da parte degli addetti trasferiti da Meridiana al fine di iniziare a sviluppare le sinergie operative previste dal Piano Industriale.

Il costo complessivo sostenuto per i corsi esterni di formazione e addestramento è risultato nel semestre di Euro 695 migliaia.

Riguardo alla normativa sulla sicurezza del lavoro (D.lgs. 81/2008), la Società ha provvedendo ad aggiornare il Documento di Valutazione dei Rischi delle varie sedi ai sensi della predetta normativa, tenuto conto dell'integrazione avvenuta e degli specifici rischi dell'attività aeronautica, nonché della regolamentazione speciale in tema di *Safety & Security* sull'attività medesima.

La riorganizzazione societaria conseguente l'integrazione delle attività del trasporto aereo di Meridiana in Eurofly, ferma restando la necessità di mantenere alcuni presidi operativi e commerciali presso le sedi di Milano e Malpensa, ha comportato il trasferimento delle principali attività amministrative e gestionali, di staff e di Direzione presso la sede di Olbia, con l'obiettivo di ottenere i risparmi di personale previsti dal Piano.

2.7. Ambiente

La flotta Airbus impiegata dalla Società, in considerazione anche del grado di modernità che la caratterizza, è adeguata ai requisiti ambientali attuali, sia in termini di inquinamento atmosferico che acustico. La Società, pertanto, non ritiene che sussistano significativi rischi connessi al rispetto dell'ambiente che possano influire sull'utilizzo degli aeromobili da parte della Società.

Si segnala che la Società sta monitorando la normativa specifica in via di applicazione in tema di *Emission Trading* (Direttiva comunitaria 2008/101/CE) per la quale le compagnie aeree dovranno ottemperare nel prossimo futuro ad alcune prescrizioni da un punto di vista organizzativo e procedurale al fine di contribuire a livello globale alle limitazioni delle emissioni di gas a effetto serra. In particolare sono in corso le attività connesse alla unificazione della reportistica sul monitoraggio prevista dalla normativa a seguito della integrazione delle attività *Aviation* conferite da Meridiana.

Per quanto riguarda le problematiche attinenti all'inquinamento acustico, gli aeromobili della Flotta sono in possesso del certificato acustico, disciplinato dal Codice della Navigazione, al Titolo V della Parte Seconda "Della Navigazione Aerea" e il R.D. 11 gennaio 1925 n. 356, che certifica il rispetto della normativa sia europea che americana.

2.8. Andamento delle società partecipate

La Società controlla al 30 giugno 2010 il 100% del capitale sociale di Wokita e Sameitaly, (quote del 50% conferite da Meridiana S.p.A. nell'ambito dell'aumento di capitale in natura perfezionato a febbraio 2010), il 100% del capitale di EF

USA Inc (non operativa), il 100% di Meridiana express (costituita a marzo 2010, non ancora operativa), nonché una partecipazione di collegamento in Meridiana Maintenance pari al 16,38% (società controllata da Meridiana S.p.A.).

L'andamento delle società partecipate Sameitaly e Wokita, oggetto di consolidamento da marzo 2010, è stato influenzato nel periodo dal perdurare della crisi economica, dalla conseguente stagnazione della domanda, tra cui quella dei servizi legati al turismo.

Sameitaly, costituita a fine settembre 2007, svolge il ruolo di agente generale (*General Sales Agent*) per l'Italia e per gli USA di Meridiana fly e del *tour operator* Wokita, sul segmento delle agenzie di viaggio, enti e aziende con l'obiettivo di creare forti sinergie di gruppo e ottimizzare i costi di distribuzione commerciale.

Sameitaly presenta nel semestre 2010 un fatturato caratteristico di circa Euro 1,9 milioni (in linea con il precedente semestre), e un EBIT in lieve perdita (-Euro 41 migliaia) comunque in miglioramento sul primo semestre 2009 e sostanzialmente in linea con i dati previsionale.

Si segnala che il segmento delle agenzie di viaggio continua ad avere andamenti difficili a causa della domanda ridotta e sempre più attenta alla componente prezzo, il che riduce volumi e margini per tutti i soggetti interessati; inoltre si sono verificati eventi straordinari esterni (effetto nube vulcanica ad aprile e maggio), oltre che interni al Gruppo (problematiche derivanti dallo *start-up* dell'integrazione di Meridiana in Eurofly) che hanno limitato le performance di tale società.

Sameitaly ha continuato nel periodo a svolgere iniziative commerciali, promozionali e di marketing, ampliando il proprio mercato di riferimento agli USA, cercando nel contempo di acquisire nuovi clienti anche in segmenti limitrofi al settore di trasporto aereo.

Wokita, costituita nel febbraio 2006 per promuovere lo sviluppo del business del *tour operating* tramite internet nell'ambito del gruppo Meridiana, opera nella creazione e commercializzazione dei pacchetti turistici e nella vendita, diretta al consumatore finale, di servizi singoli attraverso il proprio portale. Meridiana fly ha attualmente in essere rapporti commerciali con Wokita per la vendita di biglietti e di pacchetti on-line.

Wokita presenta nel primo semestre 2010 un fatturato complessivo non particolarmente elevato (Euro 1,9 milioni nel primo semestre) a causa della stagionalità e della minore domanda, nonché della minore disponibilità di *allotment* sui voli *charter*; in considerazione di tali fattori, al 30 giugno 2010 l'EBIT risulta in leggera perdita (-Euro 338 migliaia) e in peggioramento sul primo semestre 2009, senza tuttavia che tale andamento negativo, alla data odierna, sia da considerarsi tale da compromettere la realizzabilità del piano a lungo termine.

Alla luce dei risultati intermedi calcolati al 31 marzo 2010, si segnala che Wokita aveva riportato una perdita netta stimata nel trimestre 2010 di Euro 430 migliaia, determinando, tenuto conto del capitale e riserve esistenti nel bilancio al 31 dicembre 2009, un patrimonio netto negativo per Euro 391 migliaia e in tal modo facendo ricadere la Società nella fattispecie di cui all'art. 2482-ter del cod.civ. (capitale inferiore al minimo legale).

A fronte di tale situazione patrimoniale, la Società ha provveduto ad effettuare un versamento in conto capitale di Euro 500 migliaia utilizzabile anche per copertura perdite.

La situazione economica della società è di particolare sofferenza, in linea con la situazione contingente di mercato penalizzante nei confronti dell'attività di *tour operating*, insieme alla generale stagnazione dei consumi che ha portato alla riduzione della domanda di prodotti turistici, con maggiore sensibilità alla componente prezzo dei consumatori e alla concorrenza dei vari operatori, con correlata riduzione di margini già limitati. Inoltre, il fallimento di marchi storici come I Viaggi del Ventaglio ha creato un'ulteriore incertezza negli italiani che percepiscono un maggior rischio nell'affidarsi al *tour operating*.

Si ricorda inoltre che la domanda di prodotti turistici in Italia è caratterizzata da una rilevante stagionalità compresa nei mesi tra giugno e settembre che influenza anche i risultati intermedi di Wokita.

Wokita sta facendo fronte allo scenario non positivo descritto riorganizzando le vendite *on-line* e *off-line* anche tramite il rafforzamento operativo dei servizi ai consumatori, nonché ottimizzando l'offerta del prodotto insieme a nuove o rinnovate iniziative di marketing e di promozione dei prodotti offerti (es. *newsletter*).

2.9. Sedi sociali

In seguito al conferimento delle attività del trasporto aereo di Meridiana in Eurofly, la sede legale e amministrativa della società (ora denominata Meridiana fly) è stata trasferita, con effetto dal 28 febbraio 2010, a Olbia, presso il Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda, anche sede della controllante Meridiana S.p.A..

In pari data è stata anche soppressa la sede secondaria di New Delhi (India), in quanto non più operativa.

La Società mantiene, oltre alla sede secondaria a New York (USA), le unità locali di Milano in via Ettore Bugatti 15 e Malpensa presso il Terminal T1.

2.10. Attività di ricerca e sviluppo

Anche per la natura dell'attività svolta, la Società non ha effettuato nel periodo 2010 attività significative di ricerca e sviluppo in senso stretto.

2.11. Investimenti

Durante il primo semestre 2010 sono stati effettuati nuovi investimenti in immobilizzazioni tecniche per un importo complessivo di Euro 5.678 migliaia (contro Euro 6.039 migliaia del bilancio individuale nel primo semestre 2009), così formati :

- manutenzione straordinaria su motori e cellule di aeromobili di proprietà per Euro 2.121 migliaia (segmento di Medio Raggio)
- materiali di rotazione relativi alla flotta di proprietà per Euro 840 migliaia (segmento di Medio Raggio)
- migliorie e lavori vari di riconfigurazione operati su aeromobili in leasing operativo per Euro 2.339 migliaia (segmento di Medio Raggio)
- nuovi acquisti di *hardware* IT per Euro 160 migliaia
- nuovi mobili e arredi per la sede centrale di Olbia per Euro 62 migliaia correlati all'integrazione
- attrezzature e altri beni per Euro 58 migliaia.

Si ricorda che in conseguenza dell'integrazione del ramo *Aviation* conferito da Meridiana al 28 febbraio 2010 è stato iscritto tra i beni immateriali un valore provvisorio di avviamento di Euro 56.371 migliaia.

2.12. Quadro macroeconomico

Nei primi mesi del 2010 il prezzo del petrolio ha confermato le tendenze rialziste di fine 2009 per tornare a scendere nei mesi di maggio e giugno. Mediamente nel periodo i valori sono stati di oltre il 50% superiori rispetto al primo semestre del 2009.

Crude Oil

Importi espressi in dollari al barile

Crude Oil	I sem 10	I sem 09	giu-10	giu-09
WTI - USA	78,22	51,20	75,34	69,60
Brent - Europa	77,38	49,90	74,76	68,60

Fonte: Energy information administration - US Government

Il tasso di cambio medio dell'USD verso l'Euro nel primo semestre 2010 è allineato al dato medio del primo semestre 2009. Tra fine dicembre 2009 e fine giugno 2010 l'Euro ha registrato un indebolimento, passando da un cambio di 1,4406 a 1,2271.

Cambio

	I sem 10	I sem 09	30-giu-10	31-dic-09
EUR/USD	1,3286	1,3322	1,2271	1,4406

Fonte: Il sole 24 ore

I tassi di interesse evidenziano un significativo calo in termini di valori medi nel primo semestre 2010 in confronto all'analogo periodo del 2009 conseguente alle politiche monetarie messe in atto dalle Banche Centrali per fronteggiare la crisi economica.

Tassi di interesse (3 m)

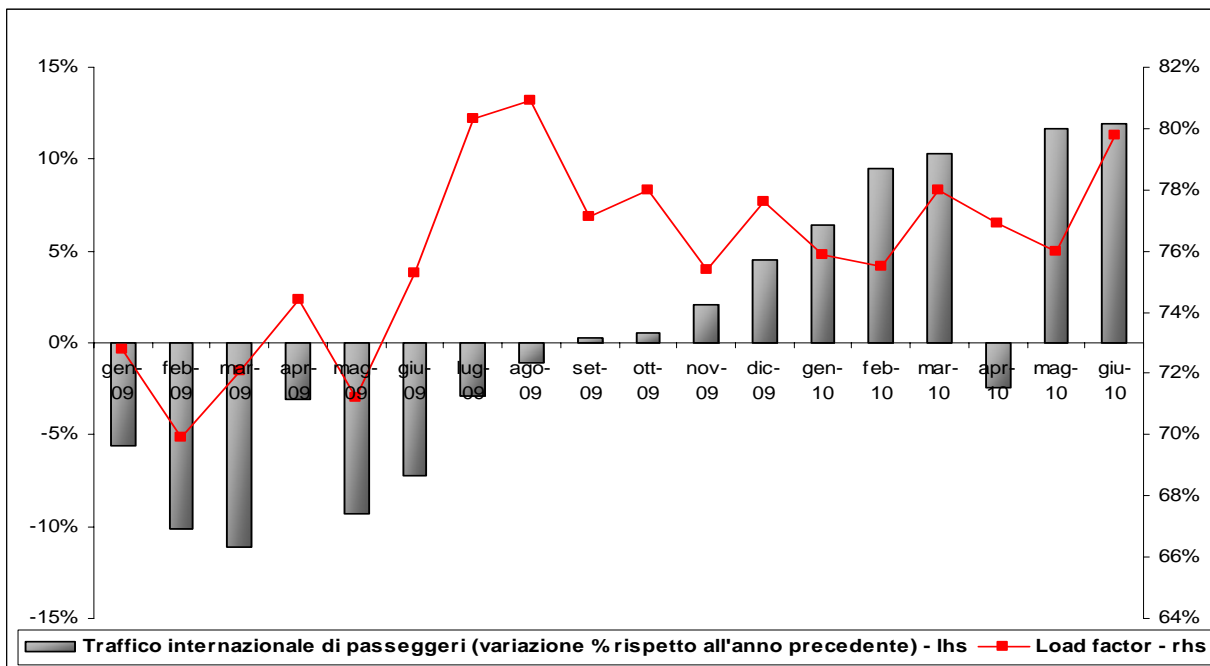
	I sem 10	I sem 09	giu-10	giu-09
EURIBOR	0,683	1,714	0,732	1,261
LIBOR (US\$)	0,346	1,044	0,537	0,621

Fonte: British Bankers Association

2.13. Scenario di settore

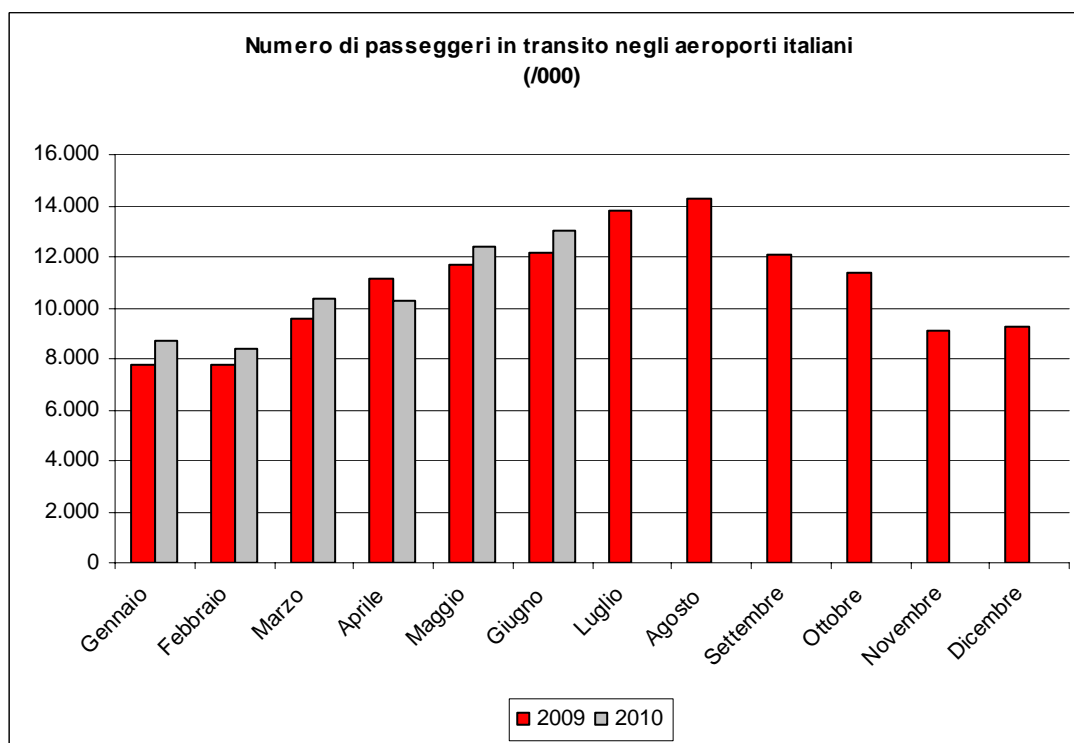
Nel primo semestre dell'esercizio il numero di passeggeri trasportati a livello mondiale ha manifestato tendenze di recupero anche superiori al 10% rispetto agli stessi mesi del 2009, con l'eccezione del mese di aprile 2010, penalizzato dall'eruzione del vulcano islandese.

Anche il *load factor* ha manifestato segnali di miglioramento sfiorando a giugno l'80%.



Fonte: International Air Transport Association

Dati analoghi di recupero nel semestre si evidenziano anche esaminando il traffico nei principali aeroporti italiani, come riportato dal seguente grafico. Le statistiche di Assaeroporti evidenziano nel semestre un incremento del numero dei passeggeri medio dell'8,3% (escludendo aprile che riporta un calo del 7,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, a causa del già ricordato evento dell'eruzione vulcanica in Islanda).



Fonte: Assaeroporti

2.14. Attività di direzione e coordinamento e rapporti con parti correlate

Meridiana fly S.p.A. è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Meridiana S.p.A., che, in seguito all'aumento di capitale liberato mediante conferimento del ramo *Aviation* con efficacia 28 febbraio 2010, controlla la Società con una quota pari al 78,91% al 30 giugno 2010.

A seguito dell'aumento di capitale in danaro concluso nel mese di agosto, che verrà perfezionato per l'iscrizione al Registro Imprese, Meridiana ha sottoscritto nuove azioni per n. 500.879.400 per un controvalore di Euro 28.049 migliaia (di cui Euro 10 milioni mediante utilizzo del versamento in conto capitale già effettuato il 14 maggio 2010, Euro 10 milioni mediante compensazione del finanziamento infruttifero erogato il 24 febbraio 2010 e la restante parte in danaro); inoltre Meridiana, nell'ambito dell'impegno in precedenza assunto di sottoscrivere l'offerta non esercitata dal mercato, libererà nuove azioni per n. 50.600.970 (per un controvalore di Euro 2.834 migliaia), modificando la quota finale di controllo al 78,05% circa (in precedenza era 78,91%).

Dopo la suddetta operazione di aumento di capitale, il nuovo capitale sociale di Meridiana fly risulterà pari a Euro 20.901.419,34, rappresentato da n. 1.394.086.688 azioni ordinarie, prive dell'indicazione del valore nominale (di cui n. 1.088.276.395 in quota Meridiana).

Le operazioni compiute da Meridiana fly con parti correlate riguardano essenzialmente prestazioni di servizi e operazioni di natura finanziaria con la controllante Meridiana e con AKFED (istituzione finanziaria controllata dall'Azionista di riferimento di Meridiana), con imprese controllate (Sameitaly, Wokita, consolidate nella presente Relazione Semestrale dal 28 febbraio 2010) e con le altre imprese controllate da Meridiana S.p.A. (Meridiana Maintenance e Geasar S.p.A.), oltre ad altre parti correlate del Gruppo (tra cui Air Mali, Air Uganda, Air Burkina).

Le operazioni suddette, concluse a valori di mercato, rientrano nell'ordinaria gestione della Società e sono state compiute nell'interesse della Società e del Gruppo Meridiana fly.

Si segnala che nel primo semestre 2010 Meridiana fly, unitamente alle controllate Sameitaly e Wokita, ha esercitato l'opzione di aderire al consolidato fiscale nazionale (di cui agli articoli 117-129 del TUIR) di Meridiana S.p.A. (consolidante) per il triennio 2010-2012.

Per ulteriori informazioni sui rapporti con parti correlate, si rimanda al paragrafo 4.15 - Rapporti con parti correlate incluso nelle Note Illustrative.

2.15. Contenziosi rilevanti

Il Gruppo è coinvolto in alcuni contenziosi commerciali attivi e passivi, nonché in contenziosi fiscali a fronte dei quali, come meglio esplicitato nelle Note Illustrative, i fondi per svalutazione crediti, per rischi ed oneri e i debiti iscritti nel bilancio individuale consolidato semestrale abbreviato, pur nell'incertezza insita in qualsiasi procedimento di stima come meglio descritto al paragrafo 4.1.3 – Uso di stime, sono ritenuti congrui.

Si segnala peraltro che, ai sensi dell'atto di conferimento stipulato il 25 febbraio 2010, eventuali carenze dei fondi stimati ricompresi nel ramo *Aviation*, relative a contenziosi afferenti al medesimo ramo e rilevate entro la data di definizione del conguaglio previsto dal medesimo atto, risulterebbero a carico di Meridiana. Per maggiori informazioni in merito al meccanismo di conguaglio si rinvia al paragrafo 4.5 - Situazione patrimoniale di conferimento del ramo *Aviation*.

I contenziosi più significativi sono di seguito descritti.

Essevi Srl (già Teorema Tour S.p.A.)

Con riferimento al procedimento arbitrale dalla Società nei confronti di Teorema Tour S.p.A. per il recupero di un credito di circa Euro 3 milioni e USD 3 milioni per voli, nonché di un credito per multe penitenziali dovute a fronte della

cancellazioni di voli, complessivamente pari a Euro 14,7 milioni (che peraltro non risulta iscritto in bilancio), il collegio arbitrale in data 25 novembre 2009 ha emesso lodo a favore della Società condannando Essevi S.r.l. (già Teorema Tour S.p.A.) al pagamento di una somma complessiva pari a oltre Euro 11,8 milioni. A seguito del fallimento, intervenuto in data 24 settembre 2009, di Teorema S.a.s. e del suo socio accomandatario Essevi S.r.l., tutte le azioni in corso avviate dalla Società per tutelare le proprie ragioni creditorie sono state interrotte, ivi compresa l'azione revocatoria relativa alla vendita di un immobile da parte di Essevi S.r.l.. In data 23 dicembre 2009 è stata depositata istanza di ammissione al passivo. All'udienza del 28 aprile 2010 il credito è stato ammesso per Euro 11.983 migliaia. Con decreto del 16 giugno 2010 il Giudice Delegato ha dichiarato l'esecutività dello stato passivo.

MG Viaggi S.r.l.

A seguito della procedura arbitrale avviata dalla Società 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 della Società della somma complessiva di Euro 1,1 milioni e del 75% delle spese di giudizio. Il lodo è stato dichiarato esecutivo e 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. Il 25 settembre 2009, la Società ha depositato istanza per la dichiarazione di fallimento di MG Viaggi S.r.l. All'udienza del 15 giugno 2010 fissata per la dichiarazione del fallimento il Giudice, preso atto del ricorso per l'ammissione alla procedura di concordato preventivo presentato da MG Viaggi, ha rinviato all'udienza del 26 ottobre 2010.

Air Comet

All'esito della procedura arbitrale avviata dalla Società, nel mese di agosto 2008, per il recupero del credito vantato nei confronti della compagnia aerea Air Comet Inc. a fronte di mancati pagamenti di canoni per il sub-lease di un A330 (USD 2.763 migliaia ed Euro 580 migliaia), l'International Chamber of Commerce, sede di Londra, in data 30 settembre 2009 ha emesso lodo arbitrale accogliendo tutte le richieste della Società e condannando Air Comet Inc. al pagamento della somma complessiva pari a Euro 1.411 migliaia. Con provvedimento del 25 marzo 2010 il Tribunale di Prima Istanza di Madrid ha disposto l'esecutività del lodo e autorizzato l'esecuzione sulle attività di Air Comet Inc.. In data 20 aprile 2010 è stato dichiarato il fallimento di Air Comet Inc..

Ministero della Difesa

Contenzioso avviato dalla Società per il recupero del credito vantato nei confronti del Ministero della Difesa per circa Euro 4,2 milioni, derivante da un accordo 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 Meridiana fly ha ottenuto dal Tribunale di Roma l'emissione di un decreto ingiuntivo avverso il Ministero, da quest'ultimo opposto. È fissata per il 29 aprile 2011 udienza di precisazione delle conclusioni.

Per il residuo importo del credito vantato dalla Società nei confronti del Ministero della Difesa (circa Euro 3,1 milioni) Unicredit Factoring S.p.A. – alla quale la Società ha ceduto tale credito con contratto di factoring dell'11 luglio 2005 - ha ottenuto l'emissione, da parte del Tribunale di Roma, di decreto ingiuntivo poi opposto dal Ministero della Difesa. La causa è rinviata all'udienza del 24 novembre 2010 per il giuramento del consulente d'ufficio nominato dal Tribunale.

EF-USA (società partecipata al 100% da Meridiana fly)

Contenzioso avviato dalla Società, 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 di servizi di trasporto aereo di Meridiana fly effettuate da EF-USA sul mercato americano nel corso del 2009 e al saldo delle vendite effettuate nel 2008 ai sensi del contratto "Service Agreement" in essere con la Società.

In data 19 ottobre 2009 EF-USA si è costituita in giudizio proponendo domanda riconvenzionale di risarcimento danni per complessivi USD 935 migliaia. Tale giudizio, a seguito di contrasti sorti tra gli azionisti di EF-USA, in particolare tra Meridiana fly e GCVA, è stato sospeso dal giudice al fine di permettere ulteriori azioni legali riguardanti la proprietà e il controllo su EF-USA.

Meridiana fly, che deteneva il 49% del capitale sociale di EF-USA, infatti, con lettera del 4 febbraio 2010 – a seguito delle dimissioni dai rispettivi incarichi dei soggetti apicali di EF-USA anche detentori attraverso GCVA di una percentuale pari al 51% del capitale sociale di EF-USA – ha esercitato nei confronti di GCVA il diritto di opzione previsto dal patto parasociale in essere con quest'ultima, al fine di divenire socio unico di EF-USA. Ad oggi GCVA ha contestato la suddetta acquisizione e in data 8 aprile 2010 Meridiana fly ha pertanto avviato a New York un procedimento innanzi all'American Arbitration Association, chiedendo di essere dichiarata proprietaria del 100% del capitale sociale di EF-USA e di ingiungere alla GCVA di cooperare per garantire il pieno controllo sul patrimonio e sui beni di EF-USA da parte della nuova gestione di EF-USA, sotto la direzione di Meridiana fly.

Si segnala che nel frattempo i soggetti apicali di EF-USA hanno avviato una procedura arbitrale contro EF-USA per l'ottenimento rispettivamente di USD 639.587 e USD 351.093 in virtù dei propri contratti di lavoro con EF-USA. Meridiana fly è stata chiamata in giudizio quale garante degli obblighi assunti da EF-USA

Maxitraveland S.p.A.

Contenzioso avviato dalla Società 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 2008, il Tribunale di Milano ha emesso due decreti ingiuntivi 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 di fallimento di Maxitraveland S.p.A., intervenuta in data 15 ottobre 2008, la Società 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 del 13 febbraio 2009, il Giudice Delegato ha ammesso al passivo quale credito chirografario della Società l'importo di circa Euro 2,97 milioni. In data 27 marzo 2009 la Società ha presentato opposizione allo stato passivo e il 21 dicembre 2009 è stato notificato alla Società un atto di citazione per revocatoria fallimentare della somma di Euro 426 migliaia ricevuta da Maxitraveland S.p.A. nei 6 mesi antecedenti la dichiarazione di fallimento.

All'udienza del 8 aprile 2010, il giudice ha concesso i termini per il deposito delle memorie, rinviando al causa all'udienza del 2 dicembre 2010 per l'esame delle istanze istruttorie..

Intermediari finanziari per vendite con carte di credito in USA

Contenzioso avviato dalla Società per il recupero di un credito di circa USD 2,2 milioni (a titolo di vendite di biglietteria aerea) vantato nei confronti di intermediari finanziari coinvolti nella gestione delle vendite con carta di credito sul mercato americano. Nel 2007 la Società ha notificato un atto di citazione contro FIB/USBC/BOA e alcune persone fisiche coinvolte ed è attualmente in corso la fase istruttoria della causa.

Società Aertre - Aeroporto di Treviso S.p.A.

Contenzioso avviato dalla Società per il risarcimento dei danni dalla stessa subiti a causa di un sinistro verificatosi nel 2002 presso l'aeroporto di Aertre (TV). Il Tribunale di Venezia, in data 25 luglio 2008, ha condannato in solido Aertre – Aeroporto di Treviso S.p.A. e il Ministero della Difesa a risarcire alla Società danni per Euro 1.290 migliaia. In relazione a tale sentenza, in data 3 ottobre 2008 Aertre ha provveduto a versare alla Società la somma di Euro 700 migliaia e in data 15 giugno 2009 l'ulteriore somma di Euro 700 migliaia per la parte del Ministero della Difesa. Nel mese di ottobre 2008 il Ministero della Difesa ha promosso appello avverso la sentenza del Tribunale di Venezia. La Società, Aertre – Aeroporto di Treviso S.p.A., ENAC e Assicurazioni Generali si sono costituite in giudizio. Con

provvedimento del 17 marzo 2009, il Giudice ha rigettato l'istanza di sospensione della provvisoria esecutività della sentenza, proposta dal Ministero della Difesa, e ha rinviato l'udienza all'11 febbraio 2015 per la precisazione delle conclusioni.

Società Esercizi Aeroportuali - SEA S.p.A.

Contenzioso avviato dalla Società nel 2008 per ottenere la condanna di SEA S.p.A. alla restituzione del 35% dei corrispettivi pagati in eccesso dal 2001 al 2006 per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. L'importo richiesto in restituzione dalla Società è pari a Euro 1.938 migliaia. La prossima udienza è stata fissata per il 25 novembre 2010.

Per effetto del conferimento del ramo *Aviation*, si devono considerare altresì:

Mare Club S.r.l.:

Meridiana ha ottenuto, ai danni di Mare Club S.r.l., ingiunzione di pagamento per Euro 328 migliaia per il mancato e/o parziale pagamento di fatture relative a contratti di trasporto aereo speciale sottoscritti prima del conferimento. Mare Club S.r.l. ha opposto il decreto, chiedendo in via riconvenzionale il pagamento in proprio favore dell'importo di Euro 277 migliaia. Meridiana si è costituita in giudizio chiedendo la conferma dell'ingiunzione di pagamento. All'udienza tenutasi il 14 maggio 2010, la causa è stata dichiarata interrotta, avendo il legale di controparte dato atto del fatto che Mare Club S.r.l. (ora Incoming & Outgoing Tour Operating Group S.r.l.) è stata dichiarata fallita con provvedimento del Tribunale di Bergamo in data 7 maggio 2010. Sono pertanto in corso di valutazione le azioni più opportune da intraprendere al fine del recupero del credito vantato, che a seguito del fallimento si prospetta difficoltoso.

Alitalia Servizi S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

Meridiana ha chiesto di essere ammessa al passivo della procedura concorsuale di Alitalia Servizi per Euro 65 migliaia in chirografo, per crediti derivanti da fatture insolute. Ha altresì richiesto al Commissario Straordinario, con azione di rivendica, la restituzione di alcuni componenti aerei in forza del contratto di assistenza tecnica componenti MD82 stipulato in data 27 aprile 2007, con il quale Alitalia Servizi S.p.A. si era impegnata a fornire prestazioni di manutenzione e revisione di componenti aerei di proprietà di Meridiana. La procedura sta facendo i dovuti accertamenti per verificare la fondatezza di tale ultima richiesta.

Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

In data 14 novembre 2008, Meridiana ha depositato domanda di insinuazione al passivo di Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, per un importo pari a Euro 30.624 migliaia o per l'eventuale maggiore somma derivante dal comportamento pregiudizievole tenuto da Alitalia relativamente al rilascio di alcuni Slot sull'aeroporto di Milano Linate. A seguito di dichiarazione di esecutività dello stato passivo di Alitalia, si attende la comunicazione circa l'esito della domanda da parte del Commissario Straordinario.

In relazione ai principali contenziosi passivi verso fornitori e altre controparti, si segnala quanto segue:

Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. in amministrazione straordinaria

Il contenzioso riguarda 10 decreti ingiuntivi emessi in favore di Alitalia in amministrazione straordinaria per un ammontare complessivo di Euro 2,6 milioni. In seguito all'avvio della procedura di amministrazione straordinaria, tutte le cause di opposizione a decreto ingiuntivo promosse dalla Società sono state interrotte e poi riassunte nella seconda metà del 2009. Le nove cause pendenti avanti il Tribunale di Roma sono state rinviate ad udienze previste tra i mesi di giugno e novembre 2010, mentre la causa pendente avanti il Tribunale di Milano è stata rinviata al mese di ottobre 2010.

Per quanto concerne la domanda di insinuazione al passivo di Alitalia per la somma complessiva di Euro 7,3 milioni, la discussione sull'ammissione della stessa è stata rinviata per esame e ulteriori accertamenti all'udienza del 16

dicembre 2009, in cui il Giudice Delegato ha dichiarato che provvederà in merito a ciascuna istanza solo al termine dell'esame di tutte le domande presentate

Myair.com S.p.A.

Con atto di citazione notificato alla Società in data 18 aprile 2008, Myair.com S.p.A. ha chiesto il pagamento di Euro 500 migliaia a titolo di penali per i ritardi di Meridiana fly nelle comunicazioni relative alla disponibilità di aeromobili nell'ambito di un contratto di Wet Lease. Con decreto emesso dal Tribunale di Vicenza nel mese di gennaio 2010 Myair.com S.p.A. è stata dichiarata fallita e conseguentemente il procedimento è stato interrotto senza che la curatela abbia ad oggi riassunto la causa.

Corporate Aircraft

Atto di citazione notificato da Corporate Aircraft alla Società nel mese di novembre 2007, per ottenere il pagamento di circa 1 milione di Euro a titolo di corrispettivo per 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. All'udienza del 17 giugno u.s. è stata espletata parte della prova testimoniale ed il Giudice ha rinviato all'udienza del 3 marzo 2011 per la prosecuzione dell'assunzione della prova testimoniale, nonché per l'interrogatorio formale del legale rappresentante della Corporate Aircraft.

ENI S.p.A.

Con atto di citazione notificato alla Società e ad altre compagnie aeree ENI S.p.A. ha chiesto il pagamento di un importo pari a Euro 242 migliaia a fronte del canone concessorio che essa è tenuta a versare ai gestori aeroportuali (c.d. "royalties carburante"). In data 20 aprile 2007, la Società si è costituita chiedendo il rigetto di tutte le domande formulate da ENI S.p.A. e, in via riconvenzionale, la condanna di quest'ultima a restituire le somme ricevute a far data dal 1997, a titolo di sovrapprezzo per la fornitura di carburante in ambito aeroportuale, complessivamente pari a circa Euro 3,5 milioni. All'udienza del 3 febbraio 2010, il giudice, su richiesta di ENI S.p.A., ha rinviato la causa all'udienza del 10 giugno 2010 per l'esibizione di documenti e l'ammissione di consulenza tecnica richiesta.

Per effetto del conferimento del ramo *Aviation*, si deve considerare altresì il procedimento - per la medesima causa petendi - con cui ENI S.p.A. ha richiesto di condannare Meridiana al pagamento di Euro 352 migliaia. All'udienza del 10 giugno 2010, fissata per l'ammissione dei mezzi istruttori, il Giudice ha ammesso la consulenza tecnica per le verifiche contabili e ha rinviato all'udienza del 1° dicembre 2010.

Exxonmobil Petroleum&Chemical S.p.A.

Atto di citazione notificato alla Società nel mese di maggio 2008 da parte della compagnia petrolifera, relativo a *royalties* carburante per un importo pari a circa Euro 173 migliaia. La Società si è costituita in giudizio chiedendo al Tribunale di rigettare tutte le domande formulate da Exxonmobil Petroleum & Chemical S.p.A. e, in via riconvenzionale, di condannare quest'ultima a restituire le somme ricevute, a far data dal 1998, a titolo di sovrapprezzo per la fornitura di carburante in ambito aeroportuale e pari a circa Euro 927 migliaia. Il Giudice Istruttore si è riservato in merito all'ammissione dei mezzi istruttori richiesti e ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni.

Per effetto del conferimento del ramo *Aviation*, si segnala altresì il procedimento per la medesima causa petendi con cui la società petrolifera ha chiesto di condannare Meridiana al pagamento di circa Euro 244.678. Meridiana si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto della domanda attorea e, in via riconvenzionale, la restituzione della somma già corrisposta di circa Euro 230.001. All'udienza dell'11 giugno 2010 la causa è stata trattenuta in decisione.

Servair AirChef S.r.l.

Decreto ingiuntivo notificato da Servair AirChef S.r.l. alla Società nel mese di gennaio 2008 per il recupero di un importo di circa Euro 55 migliaia a titolo di *royalties catering*. Meridiana fly ha depositato atto di citazione in opposizione, chiedendo al Tribunale di rigettare tutte le domande formulate dall'attrice. All'udienza del 26 maggio 2010, fissata per la precisazione delle conclusioni, le parti hanno richiesto breve rinvio per trattative in corso e il giudice ha fissato l'udienza al 7 aprile 2011.

Per effetto del conferimento del ramo *Aviation*, si devono considerare altresì i seguenti contenziosi trasferiti:

Sogaer S.p.A.

Sogaer S.p.A. ha convenuto in giudizio Meridiana in quattro procedimenti, di cui tre avviati nel corso del 2006 e uno il 22 gennaio 2010, per il parziale mancato pagamento dei corrispettivi per l'utilizzazione delle infrastrutture centralizzate nell'Aeroporto di Cagliari, per un ammontare totale di Euro 2.315 migliaia. Con l'atto di citazione relativo al quarto procedimento in corso, notificato nel gennaio 2010, Sogaer S.p.A. ha contestato a Meridiana il parziale inadempimento nel pagamento di ulteriori fatture inerenti corrispettivi per l'utilizzo di infrastrutture centralizzate, oltre al mancato pagamento di interessi ex D.Lgs. 231/2002 per un importo totale di Euro 322 migliaia. Meridiana fly si è costituita in giudizio in data 19 marzo 2010.

Tali controversie sono state chiuse in data 21 luglio 2010 tramite apposito accordo transattivo tra le parti.

Sagat S.p.A.

Sagat S.p.A. ha ottenuto ingiunzione ai danni di Meridiana per il pagamento di Euro 610 migliaia a fronte della pretesa differenza di corrispettivi per l'utilizzazione di infrastrutture centralizzate nell'aeroporto Torino Caselle. Meridiana ha opposto il decreto ingiuntivo eccependo l'illegittimità dei corrispettivi pretesi da Sagat S.p.A.. L'istanza avversaria di concessione della provvisoria esecuzione al decreto opposto è stata respinta, come richiesto da Meridiana, mentre è stata ammessa una consulenza tecnica d'ufficio. La causa è rinviata al 27 ottobre 2010.

Aironjet Travel S.r.l.

Aironjet Travel S.r.l. ha convenuto in giudizio, tra gli altri, Meridiana per sentirsi manlevare e garantire dal pagamento di Euro 210 migliaia, richiesto con l'azione revocatoria promossa dalla Curatela del Fallimento della Società Sportiva Calcio Napoli S.p.A. Non risultando in atti la prova dell'avvenuta notifica, il Giudice ha concesso termine ad Aironjet Travel S.r.l. al 29 aprile 2010 per consentire una nuova notifica dell'atto, successivamente fissando una nuova udienza per l'integrazione del contraddittorio al 28 ottobre 2010.

Contenzioso giuslavoristico

Con riferimento al contenzioso di natura giuslavoristica, si segnala che, oltre alla presenza di fondi accantonati per riflettere in bilancio la miglior stima della passività - pur essendo lo stato di avanzamento del contenzioso in essere estremamente diversificato e in continua evoluzione - che si ritiene potrebbe derivare per la Società in caso di soccombenza nelle controversie in corso (effettuata sulla base dell'attuale normativa in materia di riconoscimento alle controparti delle competenze derivanti dalla qualifica di lavoratore a tempo indeterminato secondo il corrispondente grado di anzianità) risultano in essere contenziosi giuslavoristici di natura sindacale il cui rischio di soccombenza non risulta alla data odierna valutabile, dal momento che in relazione a tali fattispecie, sulla base del parere dei consulenti legali della Società, sussistono contrastanti interpretazioni giurisprudenziali che richiedono apprezzamenti in fatto collegati a specifiche e non prevedibili valutazioni del giudice.

Contenziosi con passeggeri

Infine, sono da segnalare altre cause legali, relative anche al ramo *Aviation*, riguardanti azioni legali di richiesta danni da parte di passeggeri, per le quali la Società, pur nell'alea di incertezza propria di qualsiasi giudizio, ha stanziato fondi rischi che ritiene adeguati a fronteggiare le passività stimate.

Si segnala che la società ha in essere una serie di contenziosi in sede amministrativa tra i quali si citano:

- Ricorso al TAR della Lombardia avverso SEA S.p.A. per la sub concessione per l'utilizzo di un *hangar* a Lufthansa Technik Milan.
- Ricorso al TAR del Lazio avverso ENAC, insieme a altri vettori aerei, riguardo l'applicazione del regolamento sui tempi di volo e di servizio del personale navigante.
- Ricorsi al TAR del Lazio avverso ENAC, insieme ad altri vettori, riguardo alle *royalties* sul carburante e sulle attività di *catering*.

2.16. Altre informazioni

Alla data della presente Relazione Semestrale non risultano azionisti con partecipazioni superiori al 2% del capitale oltre alla controllante Meridiana S.p.A..

Ai sensi della Comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 si precisa che nel primo semestre 2010 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

Non sono state effettuate nel corso del semestre né direttamente, né indirettamente operazioni di acquisto o di vendita di azioni proprie. Al 30 giugno 2010 la Società e le controllate non detengono azioni proprie. A seguito dell'integrazione del ramo *Aviation* e della costituzione di Meridiana express, le partecipazioni detenute in società non quotate (non incluse nell'area di consolidamento) si sono modificate e sono riepilogate nella tabella seguente.

Denominazione	Sede Legale	Capitale sociale	Percentuale posseduta	Tipo di possesso	Patrimonio netto (Euro/000)	Risultato ultimo esercizio (Euro/000)	Valore contabile (Euro/000)
31-dic-09							
EF USA Inc (1)	New Jersey (USA)	\$1.000	100,00%	Diretto	\$(141)	\$(141)	\$0,49
Meridiana Maintenance S.p.A. (2)	Olbia	€ 12.015.000	16,38%	Diretto	9,6	-0,4	1.968
Meridiana express S.r.l. (3)	Olbia	€ 10.000	100,00%	Diretto	na	na	10

(1) per tale società indicati ultimi dati disponibili relativi al 2008 sul patrimonio netto e risultato economico, essendo in corso una causa legale

(2) società operativa dal 28 febbraio 2010. Il capitale indicato è quello effettivamente versato e sottoscritto al 28 febbraio 2010

(3) società costituita il 9 marzo 2010, attualmente inoperativa

Olbia, 27 agosto 2010

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Marco Rigotti

3. PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI DEL PRIMO SEMESTRE 2010

3.1. Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2010 (*)

Note	€000	30.06 2010 <i>Dati consolidati</i>	31.12 2009 <i>Dati individuali</i>	Variazione
1	Attività immateriali	64.978	1.568	63.411
2	Flotta	31.139	2.500	28.639
3	Altri immobili, impianti e macchinari	20.778	15.239	5.539
4	Imposte anticipate	9.631	8.680	951
5	Partecipazioni	1.978	7.120	(5.142)
6	Altre attività finanziarie non correnti	21.723	13.552	8.171
7	Altri crediti non correnti	1.074	1.774	(700)
	Attività non correnti	151.301	50.433	100.868
8	Rimanenze	1.108	3.902	(2.794)
9	Crediti commerciali e altre attività correnti	119.619	65.879	53.739
10	Attività finanziarie correnti	1.333	-	1.333
11	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17.110	6.647	10.463
	Attività correnti	139.170	76.428	62.742
	TOTALE ATTIVITA'	290.471	126.861	163.610
12	Capitale sociale	13.761	11.084	2.677
13	Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	2.153	19.828	(17.675)
14	Risultato del periodo	(27.460)	(34.059)	6.599
	Patrimonio netto	(11.546)	(3.146)	(8.399)
15	Finanziamenti non correnti	1.871	2.184	(313)
16	TFR e altri fondi a benefici definiti	12.653	2.478	10.175
17	Fondo rischi ed oneri non correnti	18.261	6.274	11.987
18	Passività per imposte differite	3.957	86	3.871
	Passività non correnti	36.742	11.023	25.719
19	Finanziamenti correnti	15.000	13.500	1.500
20	Finanziamenti correnti da controllante	13.310	10.000	3.310
21	Quota corrente dei finanziamenti non correnti	603	574	29
22	Fondi rischi ed oneri correnti	15.228	3.872	11.356
23	Debiti commerciali e altre passività correnti	221.134	91.038	130.096
	Passività finanziarie correnti	-	-	-
	Passività correnti	265.275	118.984	146.290
	Totale Passività correnti e non correnti	302.017	130.008	172.009
	TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	290.471	126.861	163.610

(*) La situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2009, presentata a fini comparativi, è quella risultante dal bilancio individuale di Meridiana fly S.p.A. al 31 dicembre 2009; si rimanda al paragrafo 4.2. - Comparabilità dei dati contabili per maggiori chiarimenti sulla comparabilità dei dati presentati nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010. Il patrimonio netto della Società al 30 giugno 2010 è negativo per Euro 4.938 migliaia; la riconciliazione tra il patrimonio netto del Gruppo Meridiana fly, risultante dal presente bilancio consolidato semestrale abbreviato e il patrimonio netto della Società al 30 giugno 2010 è presentata al paragrafo 4.10 - Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato.

3.2. Conto economico consolidato complessivo del primo semestre 2010 e del secondo trimestre 2010 (*)

Note	€000	1° Semestre 2010		1° Semestre 2009		Variazione
		Dati consolidati	% su ricavi di vendita	Dati individuali	% su ricavi di vendita	
24	Ricavi di vendita	245.357	100,0%	143.065	100,0%	102.291
25	Altri Ricavi	14.709	6,0%	3.036	2,1%	11.673
	Totale ricavi	260.066	106,0%	146.102	102,1%	113.964
26	Carburante	(64.864)	-26,4%	(33.464)	-23,4%	(31.400)
27	Materiali e servizi di manutenzione	(36.099)	-14,7%	(25.099)	-17,5%	(11.000)
28	Noleggi operativi	(25.526)	-10,4%	(22.751)	-15,9%	(2.775)
29	Costi commerciali di vendita	(9.323)	-3,8%	(1.933)	-1,4%	(7.390)
30	Altri costi operativi e wet lease	(87.787)	-35,8%	(49.863)	-34,9%	(37.924)
31	Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(15.125)	-6,2%	(10.644)	-7,4%	(4.481)
32	Costo del personale	(38.951)	-15,9%	(20.160)	-14,1%	(18.791)
33	Ammortamenti e svalutazioni	(5.425)	-2,2%	(1.623)	-1,1%	(3.802)
34	Stanziamiento fondi rischi e oneri	(2.978)	-1,2%	(1.307)	-0,9%	(1.671)
35	Altri accantonamenti rettificativi	(2.056)	-0,8%	(1.145)	-0,8%	(911)
	Risultato Operativo	(28.068)	-11,4%	(21.887)	-15,3%	(6.181)
36	Oneri finanziari Netti	916	0,4%	(732)	-0,5%	1.648
	Risultato prima delle imposte	(27.152)	-11,1%	(22.619)	-15,8%	(4.533)
37	Imposte del periodo	(308)	-0,1%	(659)	-0,5%	351
	Risultato netto	(27.460)	-11,2%	(23.278)	-16,3%	(4.182)
	Utili/(Perdite) da valutazioni attuariali (IAS 19)	-	0,0%	-	0,0%	-
	Effetto fiscale relativo ad utili/ (perdite) derivanti da valutazioni attuariali	-	0,0%	-	0,0%	-
	Risultato Complessivo	(27.460)	-11,2%	(23.278)	-16,3%	(4.182)

(*) Il conto economico complessivo del primo semestre 2009, presentato a fini comparativi, è quello risultante dal bilancio semestrale abbreviato redatto su base individuale al 30 giugno 2009; si rimanda al paragrafo 4.2. - Comparabilità dei dati contabili per maggiori chiarimenti sulla comparabilità dei dati presentati nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010.

€000 - dati non soggetti a revisione contabile	2° Trimestre 2010		2° Trimestre 2009		Variazione
	<i>Dati consolidati</i>	<i>% su ricavi di vendita</i>	<i>Dati individuali</i>	<i>% su ricavi di vendita</i>	
Ricavi di vendita	157.172	100,0%	63.508	100,0%	93.663
Altri Ricavi	10.482	6,7%	767	1,2%	9.715
Totale ricavi	167.654	106,7%	64.276	101,2%	103.378
Carburante	(41.537)	-26,4%	(15.470)	-24,4%	(26.067)
Materiali e servizi di manutenzione	(22.084)	-14,1%	(12.842)	-20,2%	(9.242)
Noleggi operativi	(14.575)	-9,3%	(11.599)	-18,3%	(2.976)
Costi commerciali di vendita	(6.437)	-4,1%	(964)	-1,5%	(5.473)
Altri costi operativi e wet lease	(60.347)	-38,4%	(23.145)	-36,4%	(37.202)
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(8.962)	-5,7%	(4.987)	-7,9%	(3.975)
Costo del personale	(25.145)	-16,0%	(11.046)	-17,4%	(14.099)
Ammortamenti e svalutazioni	(3.969)	-2,5%	(874)	-1,4%	(3.095)
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(2.662)	-1,7%	(915)	-1,4%	(1.747)
Altri accantonamenti rettificativi	(1.414)	-0,9%	(642)	-1,0%	(772)
Risultato Operativo	(19.478)	-12,4%	(18.208)	-28,7%	(1.270)
Oneri finanziari Netti	229	0,1%	(662)	-1,0%	891
Risultato prima delle imposte	(19.249)	-12,2%	(18.870)	-29,7%	(379)
Imposte del periodo	(109)	-0,1%	(351)	-0,6%	242
Risultato delle attività operative	(19.358)		(19.221)		(137)
Risultato netto	(19.358)	-12,3%	(19.221)	-30,3%	(137)
Utili/(Perdite) da valutazioni attuariali (IAS 19)	-	0,0%	-	0,0%	-
Effetto fiscale relativo ad utili/ (perdite) derivanti da valutazioni attuariali	-	0,0%	-	0,0%	-
Risultato Complessivo	(19.358)	-12,3%	(19.221)	-30,3%	(137)

3.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato al 30 giugno 2010 (*)

€/000	Capitale Sociale	Riserva sovrapprezzo azioni	Altre riserve	Perdite ripianate in corso d'anno	Versamenti c.to aumenti capitale	Riserve e utili (perdite) a nuovo	Risultato dell'esercizio	Patrimonio Netto
Saldo al 31 dicembre 2008	6.503	16.958	(555)	-	29.974	(5.943)	(18.498)	28.438
- Risultato esercizi precedenti						(18.498)	18.498	-
- Versamenti conto aumento di capitale sociale	29.974				(29.974)			-
- Completamento aumento di capitale gennaio 2009	2.701		(267)					2.435
- Copertura perdite a nuovo	(8.305)	(16.958)	822			24.441		-
- Ripianamento perdite gen-ago 2009	(19.789)			19.789				-
- Utili/(perdite) attuariali (IAS19)			39					39
- Risultato dell'esercizio							(34.059)	(34.059)
Saldo al 31 dicembre 2009	11.084	-	39	19.789	-	-	(34.059)	(3.146)
- Risultato esercizi precedenti				(19.789)		(14.270)	34.059	-
- Copertura perdite a nuovo	(3.828)					3.828		-
- Aumento capitale in natura per conferimento	6.505	46.055						52.560
- Variazione Patrimonio Netto per rilevazione effetti contabili del conferimento		(42.711)						(42.711)
- Costi connessi all'aumento di capitale			(789)					(789)
- Versamenti conto aumento di capitale sociale					10.000			10.000
- Risultato del periodo							(27.460)	(27.460)
Saldo al 30 giugno 2010	13.761	3.344	(750)	-	10.000	(10.442)	(27.460)	(11.546)

(*) Le variazioni di patrimonio netto dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, presentate a fini comparativi, sono quelle risultanti dal bilancio individuale di Meridiana fly S.p.A. al 31 dicembre 2009; si rimanda al paragrafo 4.2. - Comparabilità dei dati contabili per maggiori chiarimenti sulla comparabilità dei dati presentati nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010. Il patrimonio netto della Società al 30 giugno 2010 è negativo per Euro 4.938 migliaia; la riconciliazione tra il patrimonio netto del Gruppo Meridiana fly, risultante dalla presente bilancio consolidato semestrale abbreviato, e il patrimonio netto della Società al 30 giugno 2010 è presentata al paragrafo 4.10. - Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato.

3.4. Rendiconto finanziario consolidato del primo semestre 2010

1° Semestre 2009	€000	1° Semestre 2010	Esercizio 2009
8.849	Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di inizio periodo	(6.854)	8.849
	Effetti del conferimento Ramo Aviation		
-	Avviamento provvisorio da Conferimento ramo Aviation	56.371	-
-	Altre attività non correnti	41.969	-
-	Attività correnti	67.583	-
-	Passività non correnti	(22.439)	-
-	Passività correnti	(123.206)	-
-	Debito per conguaglio da conferimento	(3.310)	-
-	Aumento di capitale in natura	(52.560)	-
-	Variazione patrimonio netto per rilevazione effetti contabili del conferimento	35.592	-
-	Flussi finanziari da conferimento del Ramo Aviation	-	-
	Effetto consolidamento Sameitaly e Wokita		
-	Avviamento provvisorio da consolidamento Sameitaly e Wokita	(6.876)	-
-	Eliminazione del valore delle partecipazioni	7.630	-
-	Altre attività non correnti	(131)	-
-	Attività correnti	1.775	-
-	Passività non correnti	109	-
-	Passività correnti	(1.313)	-
-	Flussi finanziari connessi alla variazione di perimetro di Wokita e Same	1.194	-
(22.619)	Perdita prima delle imposte	(27.152)	(31.208)
	Rettifiche per:		
1.623	- Ammortamenti dell'esercizio	5.425	3.222
732	- oneri finanziari netti	(916)	1.005
14.462	Variazione crediti commerciali ed altre attività correnti	12.208	14.024
(496)	Variazione del magazzino	(92)	(686)
6.543	Variazione dei debiti commerciali ed altri debiti (incl . fondi rischi)	22.813	(3.106)
(763)	Pagamento interessi e altri oneri finanziari	(401)	(1.037)
	Svalutazioni di attività non correnti	-	891
(518)	Flussi finanziari generati (assorbiti) dall'attività operativa	11.884	(16.895)
	Variazione netta immobilizzazioni:		
(845)	* immateriali	(2)	(895)
(5.194)	* materiali	(5.678)	(7.234)
(843)	* finanziarie	(6.593)	(1.740)
-	* partecipazioni	(1.977)	(1)
32	Interessi incassati	-	32
279	Valore di cessione altre immobilizzazioni	-	(871)
(6.572)	Flussi finanziari generati (assorbiti) dall'attività di investimento	(14.250)	(10.710)
(254)	Rimborso rate del mutuo	(313)	(533)
	Incasso derivati di copertura	1.238	-
-	Finanziamento soci	10.000	10.000
(254)	Flussi finanziari generati (assorbiti) dall'attività finanziaria	10.925	9.467
2.435	Aumento capitale sociale	(789)	2.435
2.435	Flussi finanziari generati (assorbiti) da operazioni sul capitale	(789)	2.435
(4.910)	Incremento (decremento) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	8.964	(15.703)
3.939	Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di fine periodo	2.110	(6.854)

4. NOTE ILLUSTRATIVE

4.1. Principi contabili e criteri di valutazione

4.1.1. Considerazioni Generali

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010 è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IAS / IFRS emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC").

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato è presentato in migliaia di Euro (tranne dove esplicitamente indicato) ed è costituito (Capitolo 3) dalla Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2010, dal Conto Economico Consolidato Complessivo del primo semestre 2010, dal Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato al 30 giugno 2010 e dal Rendiconto Finanziario Consolidato del primo semestre 2010, nonché dalle Note Illustrative (Capitolo 4).

Si precisa, in merito ai Prospetti Contabili, che non sono stati inseriti specifici schemi di conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario con evidenza dei rapporti con parti correlate, in quanto ritenuti non significativi. Il prospetto riepilogativo dei rapporti patrimoniali ed economici con parti correlate relativi al primo semestre 2010 è riportato al successivo paragrafo 4.15 - Rapporti con parti correlate, con evidenza dell'incidenza di tali rapporti rispetto alla voce di bilancio complessivamente considerata.

Rispetto alla esposizione delle voci patrimoniali del bilancio individuale di Meridiana fly, l'integrazione ha determinato alcune riclassificazioni di voci che sono state riflesse anche nei dati comparativi; in particolare:

- Esposizione separata della voce "Flotta", divenuta significativa a seguito del conferimento degli aeromobili e parti in proprietà, determinando la riclassificazione di Euro 2.500 migliaia dalle "Attività materiali" di migliorie su aeromobili in locazione operativa.
- Accorpamento della voce "Attività finanziarie verso controllante" nella voce "Altre attività finanziarie non correnti" per l'azzeramento della relativa posta al 30 giugno 2010.
- Accorpamento delle voci "Crediti commerciali e altri crediti verso controllante" e "Altre attività" nella voce "Crediti commerciali e altri crediti" per la scarsa significatività delle stesse a seguito del conferimento.
- Esposizione separata della voce "TFR e altri fondi a benefici definiti" rispetto alla voce "Fondi per rischi e oneri non correnti" per maggiore significatività della stessa a seguito del conferimento.
- Accorpamento della voce "Debiti commerciali e altri debiti verso controllante" nella voce "Debiti commerciali e altri debiti" per la scarsa significatività della stessa a seguito del conferimento.

Tali riclassificazioni non hanno ovviamente determinato effetti sul deficit patrimoniale al 31 dicembre 2009 e sulla perdita del primo semestre 2009 figurate nei dati comparativi ed approvate dai competenti organi sociali.

Come anticipato nel paragrafo Introduzione, a seguito dell'esecuzione del conferimento del ramo *Aviation* con effetto 28 febbraio 2010, la Società controlla al 100% le due partecipazioni Sameitaly e Wokita, in precedenza possedute al 50% e controllate da Meridiana S.p.A. Pertanto il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010 è predisposto su base consolidata, con effetto economico dalla data di efficacia del conferimento.

Si precisa che il bilancio consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dai principi contabili sul bilancio di esercizio annuale ed è oggetto di revisione contabile limitata da parte di Deloitte & Touche S.p.A..

4.1.2. Principi contabili e criteri di valutazione

Nella predisposizione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato, redatto secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi, sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del bilancio individuale al 31 dicembre 2009 - cui si rimanda per una puntuale disamina - integrati dai principi di consolidamento e dai criteri di valutazione adottati nella valutazione delle poste patrimoniali ed economiche la cui applicazione si è resa necessaria per effetto del conferimento del ramo *Aviation*. I principi e criteri di valutazione che integrano quelli adottati in sede di redazione del bilancio individuale al 31 dicembre 2009 sono di seguito descritti.

Flotta e altri beni di proprietà

La flotta e gli altri beni di proprietà sono iscritti nell'attivo 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 incorsi 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. Tutti gli altri costi sostenuti successivamente sono rilevati nel conto economico nell'esercizio 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 un'analoga verifica futura è utilizzato come indicazione di quale fosse il costo della revisione del componente esistente quando l'elemento fu acquistato o costruito.

Ammortamento

Gli "immobili, impianti e macchinari" sono esposti al netto dei relativi ammortamenti accumulati e di eventuali perdite di valore determinate in base alle modalità descritte nel seguito. L'ammortamento, che ha inizio quando il bene è disponibile all'uso, è calcolato in quote costanti in base alla residua vita utile stimata per la società e tenendo conto del valore residuo dei beni alla data di presunta dismissione. La vita utile è riesaminata con periodicità annuale ed eventuali cambiamenti, laddove necessari, sono apportati con applicazione prospettica. Qualora parti significative di immobili, impianti o macchinari abbiano differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente.

La vita utile degli aeromobili e dei suoi componenti è stimata in relazione della data di presunta dismissione della flotta di proprietà che, in base alle attuali previsioni, avverrà alla fine del 2015.

Le vite utili stimate per la flotta sono le seguenti:

- Manutenzioni motori	8 anni
- Manutenzione cellule	15 anni
- Manutenzione carrelli	4 anni

Strumenti finanziari derivati

Nell'esercizio della propria attività la Società è esposta ai rischi di variazione dei tassi di cambio (prevalentemente Euro/USD) e dei prezzi del carburante. Per minimizzare tali rischi, sono in essere contratti derivati a copertura sia di specifiche operazioni, sia di esposizioni complessive, avvalendosi degli strumenti offerti dal mercato.

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

- all'inizio della copertura esiste la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura;
- la copertura è altamente efficace;
- 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 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 sono rilevate a conto economico. In presenza di trattamenti alternativi consentiti dallo IAS 39 per la classificazione di tali operazioni, la Società ha definito che la variazione di *fair value* di contratti su *commodities* è classificata nel conto economico a rettifica dei costi operativi.

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.

Benefici per i dipendenti

La passività relativa ai benefici riconosciuti ai dipendenti ed erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro e relativa a programmi a benefici definiti (TFR) è determinata sulla base di ipotesi attuariali stimando l'ammontare dei benefici futuri che i dipendenti hanno maturato alla data di riferimento. La passività è rilevata per competenza lungo il periodo di maturazione del diritto. La valutazione della passività è effettuata da professionisti attuari indipendenti. In base allo IAS 19, il diritto attribuito ai dipendenti ed agli ex dipendenti di acquistare un biglietto aereo a prezzi scontati rispetto al valore di listino rappresenta un beneficio a lungo termine, da valutare con appropriate

tecniche attuariali. Il fondo appositamente costituito viene rilasciato periodicamente ad incremento del valore dei ricavi da vendita di biglietti ordinari. Gli utili e le perdite attuariali derivanti da variazioni delle ipotesi attuariali utilizzate o da modifiche delle condizioni del piano sono rilevate sempre a conto economico. Alla data del 30 giugno 2010 non è stato effettuato uno specifico ricalcolo attuariale dei fondi del personale e assimilati ai sensi dello IAS 19, in considerazione della sostanziale stabilità delle variabili attuariali in essere al 30 giugno 2010 rispetto a quelle utilizzate al 31 dicembre 2009 per la stima dei fondi del personale e assimilati rispettivamente nel bilancio individuale di Meridiana fly S.p.A. e separato di Meridiana S.p.A.

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.

Nelle note illustrative al bilancio individuale al 31 dicembre 2009 sono state indicate le evoluzioni dei principi contabili internazionali IAS/IFRS applicabili nella redazione dei bilanci individuali a partire dall'1 gennaio 2010, cui si rimanda per ulteriori dettagli. Con riferimento a tali evoluzioni dei principi contabili e criteri di valutazione, non si rilevano impatti sulla Relazione Finanziaria Semestrale.

Gli altri principi IAS/IFRS oggetto di revisione e applicabili dal 1° gennaio 2010, non hanno determinato effetti sulla presentazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato o sulla valutazione delle grandezze patrimoniali e finanziarie ed economiche dello stesso.

4.1.3. Uso di stime

La redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data infrannuale di riferimento. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Ciò è in particolare riferibile ai seguenti processi estimativi:

- Valutazione del rischio di esigibilità dei crediti e del rischio di soccombenza nei contenziosi commerciali e del lavoro.
- Stima del provento per mancata fruizione da parte dei passeggeri di biglietti pagati in anticipo ed utilizzabili su voli in partenza in periodi successivi alla data di riferimento; la mancata fruizione del biglietto, in particolare, determina la rilevazione di un provento al momento in cui viene meno il diritto di utilizzo del biglietto stesso. Per potere riconoscere, per competenza temporale, nell'ambito delle rendicontazioni infrannuali, il provento per mancata fruizione del biglietto pagato anticipatamente, che altrimenti verrebbe riconosciuta solo nell'ultimo trimestre dell'esercizio, nelle rendicontazioni periodiche trimestrali e semestrali viene rilevata una attività potenziale determinata sulla base dei trend storici di mancato utilizzo applicati al debito residuo per incassi anticipati a ciascuna data di riferimento.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, inclusa la recuperabilità delle imposte anticipate e dell'avviamento risultante dalla operazione di conferimento, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio consolidato annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi

siano indicatori di *impairment* che richiedano una immediata valutazione di eventuali perdite di valore. Nel caso di specie (come meglio indicato nel successivo paragrafo 4.7. – Analisi delle variazioni della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2010 – rif 1 “Attività immateriali”) in occasione della redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010 e dell'aggiornamento del *Forecast* al 30 giugno 2011 è stato sviluppato uno specifico *test di impairment* sull'avviamento rilevato in relazione alla operazione di conferimento. Tale test ha consentito anche di effettuare la verifica di recuperabilità delle attività materiali e delle altre attività immateriali non correnti afferenti il Medio e Lungo Raggio. Non sono stati per contro individuati specifici indicatori interni ed esterni che abbiano implicato la necessità di sviluppo analitico di test di recuperabilità del valore di iscrizione delle partecipazioni Sameitaly e Wokita e del relativo avviamento derivante dal loro consolidamento.

Infine, anche le valutazioni attuariali necessarie per la determinazione dei Fondi per benefici ai dipendenti sono normalmente elaborate in occasione della predisposizione del bilancio annuale.

Con riferimento al presente bilancio consolidato semestrale abbreviato è da rilevare infine come la determinazione del conguaglio da riconoscere ai sensi dell'atto di conferimento a Meridiana S.p.A. sia stata effettuata per l'ammontare citato nel successivo paragrafo 4.5 – Situazione patrimoniale di conferimento Ramo *Aviation*, sulla base delle migliori conoscenze disponibili al *managemet* della Società che implicano comunque l'effettuazione di processi di stima soprattutto con riferimento all'area dei fondi per rischi ed oneri e dell'accertamento del provento per mancata fruizione di biglietti prepagati. La ricognizione del conguaglio in contraddittorio con il conferente non è ancora avvenuta, essendo il termine ultimo per la sua effettuazione scadente il 30 settembre 2010. Una differente quantificazione del conguaglio non avrebbe effetti sul patrimonio netto e sul risultato del Gruppo Meridiana fly in quanto sarebbe rilevata in contropartita delle attività e passività rideterminate per effetto della procedura di ricognizione ma modificherebbe l'ammontare del debito finanziario ad oggi riconosciuto a favore di Meridiana S.p.A. nella situazione patrimoniale e finanziaria al 30 giugno 2010; tale debito è da regolarsi al massimo entro il 30 giugno 2011 e costituisce quindi un impiego di cassa di breve termine del Gruppo Meridiana fly considerato nelle previsioni degli assorbimenti di liquidità del *Forecast* al 30 giugno 2011 utilizzato per le considerazioni sulla ricorrenza del presupposto della continuità aziendale.

4.1.4. Continuità aziendale

Si rimanda al paragrafo 2.4. “Evoluzione prevedibile della gestione” della presente Relazione Semestrale per una articolata analisi delle considerazioni sulla base delle quali gli Amministratori, pur in presenza di varie incertezze, hanno ritenuto che la Società e il Gruppo operino in continuità aziendale nel prevedibile futuro di almeno 12 mesi e, conseguentemente, considerando pertanto appropriata la redazione dell'informativa finanziaria adottando criteri di funzionamento.

4.2. Comparabilità dei dati contabili

Come anticipato nel paragrafo Introduzione della presente Relazione Semestrale, i prospetti contabili, esposti nel precedente Capitolo 3 - Prospetti contabili consolidati del primo semestre 2010 comparano le grandezze patrimoniali consolidate al 30 giugno 2010 e quelle economiche consolidate del primo semestre 2010 con i dati individuali di Meridiana fly S.p.A. rispettivamente al 31 dicembre 2009 e per il semestre comparativo chiuso al 30 giugno 2009. Tale fattispecie è applicabile anche ai prospetti di variazione del patrimonio netto consolidato al 30 giugno 2010 ed al rendiconto finanziario alla stessa data.

La comparabilità dei dati esposti nei citati prospetti contabili è ovviamente inficiata dalla operazione di conferimento del ramo *Aviation*, avvenuta con efficacia 28 febbraio 2010, che ha comportato una modifica dimensionale della Società e,

per effetto della acquisizione del controllo delle partecipazioni Wokita S.r.l. e Sameltaly S.r.l., l'obbligo di redigere la rendicontazione infrannuale su base consolidata e non più individuale.

E' da rilevare peraltro come, ai fini degli adempimenti informativi connessi all'esecuzione dell'operazione di conferimento ed alla successiva realizzazione della operazione di aumento di capitale sociale in natura ed in denaro, siano stati predisposti bilanci pro-forma al 30 giugno 2009 ed al 31 dicembre 2009 rispettivamente inclusi nel Documento informativo redatto ai fini di quanto richiesto dagli articoli 70 4° comma e 71-bis del Delibera Consob 11971/99 e nel Prospetto Informativo ai fini di quanto richiesto dal Regolamento CE 809/2004. Tali dati pro-forma sono stati assoggettati rispettivamente a revisione contabile limitata e a revisione contabile completa secondo le disposizioni normative di riferimento.

Nelle presenti note illustrative, per una migliore disamina dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo, i commenti alle variazioni della situazione patrimoniale- finanziaria consolidata contenuti nel paragrafo 4.7. sono effettuati comparando il dato consolidato al 30 giugno 2010 esposto nel Capitolo 3 con il dato consolidato pro-forma al 31 dicembre 2009, mentre i commenti alle variazioni economiche contenute nel paragrafo 4.9 sono effettuati comparando il dato consolidato esposto nel Capitolo 3 con il dato consolidato pro-forma del semestre chiuso al 30 giugno 2009.

Riguardo alla posizione finanziaria netta, i dati consolidati al 30 giugno 2010 sono confrontati con i dati desumibili dal bilancio individuale al 31 dicembre 2009, evidenziando, ove del caso, gli effetti sulle attività e passività consolidate del conferimento del ramo *Aviation* e del consolidamento delle controllate totalitarie Wokita e Sameitaly con effetto 28 febbraio 2010.

In particolare, la situazione patrimoniale- finanziaria consolidata pro-forma al 31 dicembre 2009 utilizzata per le finalità sopra citate è di seguito esposta.

€000	31.12 2009 Proforma
Attività immateriali	62.071
Flotta	30.090
Altri immobili, impianti e macchinari	20.181
Imposte anticipate	9.111
Partecipazioni	1
Altre attività finanziarie non correnti	15.075
Altri crediti non correnti	1.774
Attività non correnti	138.303
Rimanenze	4.207
Crediti commerciali e altre attività correnti	117.841
Attività finanziarie correnti	3.849
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14.476
Attività correnti	140.373
TOTALE ATTIVITA'	278.676
Patrimonio netto	4.749
Finanziamenti non correnti	2.184
TFR e altri fondi a benefici definiti	12.688
Fondo rischi ed oneri non correnti	19.437
Passività per imposte differite	3.989
Passività non correnti	38.298
Finanziamenti correnti	20.384
Finanziamenti correnti da controllante	13.136
Quota corrente dei finanziamenti non correnti	1.574
Fondi rischi ed oneri correnti	13.905
Debiti commerciali e altre passività correnti	186.630
Passività correnti	235.629
Totale Passività correnti e non correnti	273.927
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	278.676

Per contro, il conto economico consolidato pro-forma al 30 giugno 2009 utilizzato per le finalità sopra citate è di seguito esposto.

€000	1° Semestre 2009 Dati proforma
Ricavi di vendita	306.169
Altri Ricavi	18.051
Totale ricavi	324.220
Carburante	(58.413)
Materiali e servizi di manutenzione	(47.379)
Noleggi operativi	(33.713)
Costi commerciali di vendita	(10.752)
Altri costi operativi e wet lease	(108.064)
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(29.027)
Costo del personale	(56.416)
Ammortamenti e svalutazioni	(6.396)
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(4.916)
Altri accantonamenti rettificativi	(2.022)
Risultato Operativo	(32.878)
Oneri finanziari Netti	(1.093)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-
Risultato prima delle imposte	(33.971)
Imposte del periodo	(1.134)
Risultato netto	(35.105)

Con riferimento ai commenti del paragrafo 4.9, è da rilevare altresì come la comparazione dell'andamento del conto economico consolidato del primo semestre 2010 con quello pro-forma del primo semestre 2009 sopra riportato, risulta comunque inficiata dal fatto che, poiché il conferimento del ramo *Aviation* è avvenuto con effetto 28 febbraio 2010, il conto economico del primo semestre riflette l'operatività del citato ramo per il periodo di 4 mesi (dal 1° marzo al 30 giugno 2010) a fronte di un dato comparativo pro-forma 2009 che è stato determinato considerando un semestre intero di operatività del citato ramo *Aviation*. Come anticipato nel precedente paragrafo 2.1.2 – Risultati del primo semestre 2010, la comparazione in termini assoluti perde significatività e gli andamenti dei costi e ricavi sono analizzati comparando, ove rilevanti, le incidenze su base percentuale rispetto ai ricavi.

Si ricorda che l'obiettivo della redazione dei dati pro-forma è quello di rappresentare, secondo criteri di valutazione coerenti con i dati storici e conformi alla normativa di riferimento, gli effetti dell'operazione di conferimento sull'andamento economico e sulla situazione patrimoniale del Gruppo Meridiana fly S.p.A., come se esso fosse virtualmente avvenuto il 31 dicembre 2009 ovvero il 1° gennaio 2009 rispettivamente per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria e per il Conto Economico. Tuttavia, va rilevato che qualora il conferimento fosse realmente avvenuto alla data ipotizzata, non necessariamente si sarebbero ottenuti gli stessi risultati rappresentati nei dati pro-forma.

Si rileva inoltre che la predisposizione di dati pro-forma 2009 non inclusivi dei primi due mesi di attività del ramo *Aviation* e di quella delle controllate Wokita e Sameitaly non sarebbe stata possibile se non con impiego non economico di risorse sproporzionato rispetto alle finalità informative proprie della rendicontazione semestrale.

4.3. Stagionalità dell'attività

La domanda di trasporto aereo, soprattutto nel segmento *leisure/vacanze*, è caratterizzata da una rilevante stagionalità. Per quanto riguarda il Gruppo Meridiana fly, l'attività è concentrata nel terzo trimestre dell'anno ed è più limitata nel secondo e nel quarto trimestre, fatta eccezione per i periodi in prossimità a festività (Natale/Capodanno, Pasqua e ponti). L'attività di Medio Raggio è particolarmente rilevante nel periodo estivo, mentre quella *leisure* di Lungo Raggio verso mete esotiche e tropicali è ad inversa stagionalità, essendo concentrata nel periodo invernale (novembre – aprile). Tale stagionalità dell'attività tende a limitare la rappresentatività dell'andamento del primo semestre dell'anno quale tendenza per l'intero esercizio.

4.4. Area e criteri di consolidamento

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010 include i dati della capogruppo Meridiana fly e quelli delle imprese da essa controllate Sameitaly e Wokita, predisposti alla medesima data,

L'elenco delle società consolidate, unitamente alle relative informazioni indicate dall'art. 38 del D. Lgs n. 127/91, è il seguente:

Denominazione	Sede Legale	Capitale sociale	Percentuale posseduta			Interessenza complessiva
			Diretta	Indiretta	Totale	
Capogruppo:						
Meridiana fly S.p.A.	Olbia	€ 13.760.975,40	-	-	-	-
Controllate consolidate integralmente:						
Wokita S.r.l.	Olbia	€ 35.000	100,00%	-	100,00%	100,00%
Sameitaly S.r.l.	Olbia	€ 95.000	100,00%	-	100,00%	100,00%
Controllate non consolidate:						
EF USA Inc	New Jersey (USA)	\$1.000	100,00%	-	100,00%	100,00%
Meridiana express S.r.l.	Olbia	€ 10.000	100,00%	-	100,00%	100,00%

Si precisa che EF USA Inc non viene consolidata in quanto la controllata non è più operativa e pertanto il suo consolidamento integrale non determinerebbe effetti significativi. Come indicato nelle Note Illustrative, con la stessa era stata avviata causa legale di recupero del credito nella seconda parte del 2009 quando la stessa era collegata al 49%.

Si precisa inoltre che Meridiana express S.r.l. non è stata consolidata essendo stata costituita a marzo 2010 e tuttora non operativa. Anche in tale caso il consolidamento integrale dei dati della controllata non determinerebbe effetti significativi sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010.

Per società controllate si intendono tutte le società su cui il Gruppo Meridiana fly ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie ed operative al fine di ottenere i benefici derivanti dalle sue attività.

Nel valutare l'esistenza del controllo, si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili, nonché le posizioni di "controllo di fatto" sulla base del potere di voto, e non solo, effettivamente esercitabile in assemblea.

I dati delle società controllate sono consolidati a partire dalla data in cui la controllante ne acquisisce il controllo e sino alla data in cui tale controllo cessa di esistere. I dati utilizzati per il consolidamento sono i bilanci predisposti dagli Amministratori delle singole società, eventualmente già approvati dalle rispettive Assemblee dei Soci, opportunamente riclassificati e rettificati al fine di uniformarli ai principi contabili e ai criteri di valutazione del Gruppo Meridiana fly.

Tutti i saldi e le transazioni infragruppo, inclusi eventuali utili non realizzati derivanti da rapporti intrattenuti tra società del Gruppo, sono eliminati. Le perdite non realizzate sono eliminate a eccezione del caso in cui esse non possano essere in

seguito recuperate.

Il consolidamento viene effettuato con il metodo integrale linea per linea. I criteri adottati per l'applicazione di tale metodo includono, fra l'altro:

- l'eliminazione del valore contabile delle partecipazioni nelle società consolidate contro il relativo patrimonio netto e la concomitante assunzione di tutte le loro attività e passività;
- l'eliminazione delle partite di debito e credito e delle operazioni intersocietarie, compresi gli utili e le perdite infragruppo non ancora realizzati;
- alla data del 30 giugno 2010 la differenza tra il valore della partecipazione e il relativo patrimonio netto a valore corrente alla data di acquisto è provvisoriamente iscritta come avviamento come consentito dall'IFRS 3.

Alla data del 30 giugno 2010 tutte le controllate consolidate con il metodo integrale sono detenute al 100% e non vi sono pertanto quota di patrimonio netto di competenza di azionisti terzi da iscriversi in un'apposita voce del patrimonio netto, né vi è una quota di terzi del risultato netto di tali società da evidenziare separatamente nel conto economico consolidato.

Si rimanda al successivo paragrafo 4.10 - Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato per una dettagliata analisi delle modalità di consolidamento della quota del 50% di Wokita e Sameitaly derivate dal conferimento del ramo *Aviation*, in applicazione combinata dell'IFRS 3 e dell'OPI 4.

4.5. Situazione patrimoniale di conferimento ramo *Aviation*

Prima di passare al commento della Situazione Patrimoniale e Finanziaria al 30 giugno 2010 e alle relative variazioni rispetto alla chiusura dell'esercizio 2009, si ricorda che in data 28 febbraio 2010, per effetto del conferimento del ramo *Aviation*, la Società è divenuta titolare dei diritti, rapporti attivi e passivi relativi al suddetto ramo di azienda, come puntualmente identificati nell'atto di conferimento del 25 febbraio 2010. A miglior chiarimento, tali diritti e rapporti si sostanziano in:

- rapporti di lavoro del personale (circa 1.070),
- la flotta in proprietà e leasing (n. 17 aeromobili MD-80 e 4 Airbus A319) e le altre immobilizzazioni strumentali,
- i contratti derivati di copertura del costo del fuel,
- i contratti passivi di locazione immobiliare (sede di Olbia),
- i contratti di licenza d'uso dell'IT,
- i domini Web e i marchi registrati,
- gli *slot*,
- le partecipazioni al 50% in Sameitaly e Wokita,
- le altre attività e passività attribuiti al ramo di azienda,
- tutti gli altri contratti e diritti afferenti il ramo di azienda.

Non sono state oggetto di conferimento alcune attività e passività, tra cui i crediti e debiti di natura fiscale, le altre partecipazioni, le disponibilità verso le banche e i rapporti di finanziamento.

In termini contabili, è stata predisposta in via provvisoria una situazione patrimoniale di conferimento al 28 febbraio 2010 (nel seguito la "Situazione Patrimoniale") da parte della conferente Meridiana S.p.A..

Tale Situazione Patrimoniale è stata successivamente oggetto di rettifiche e integrazioni da parte del *management* della

Società determinate dagli Amministratori sulla base delle stime provvisorie effettuate ai fini della redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato meglio descritte nel precedente paragrafo 4.1.3 - Uso di stime, alla rilevazione di un debito di natura finanziaria verso la controllante Meridiana a titolo di conguaglio provvisorio di Euro 3.310 migliaia, differente da quello che sarebbe derivato dalla Situazione Patrimoniale determinata in prima istanza dalla conferente Meridiana, pari a Euro 8.931 migliaia.

Si riporta di seguito la Situazione Patrimoniale provvisoriamente rettificata, unitamente a quella utilizzata dall'esperto in sede di redazione della perizia alla data del 31 agosto 2009.

€000	28.02 2010 <i>Conferimento da Meridiana S.p.A.</i>	31.08 2009 <i>Perizia ramo Aviation</i>
Attività immateriali	584	706
Flotta	27.441	26.306
Altri immobili, impianti e macchinari	4.656	2.585
Imposte anticipate	591	591
Partecipazioni	7.119	7.123
Altre attività finanziarie non correnti	1.578	1.589
Attività non correnti	41.969	38.900
Rimanenze	161	219
Crediti commerciali e altre attività correnti	64.851	63.218
Attività finanziarie correnti	2.571	2.154
Attività correnti	67.583	65.591
TOTALE ATTIVITA'	109.552	104.491
Finanziamenti non correnti		
TFR e altri fondi a benefici definiti	10.273	9.816
Fondo rischi ed oneri non correnti	8.295	18.132
Passività per imposte differite	3.871	3.699
Passività non correnti	22.439	31.647
Quota corrente dei finanziamenti non correnti	29	101
Fondi rischi ed oneri correnti	11.624	-
Debiti commerciali e altre passività correnti	111.553	102.504
Passività finanziarie correnti	-	7.330
Passività correnti	123.206	109.935
Totale Passività correnti e non correnti	145.645	141.582
Patrimonio netto	(36.093)	(37.091)
Stima ammortamenti 31 agosto 2009-28 febbraio 2010 non considerati ai fini del conguaglio	2.312	
Debito provvisorio per conguaglio	3.310	

Come previsto dall'atto di conferimento, tale Situazione Patrimoniale provvisoria potrà essere soggetta a ulteriori modifiche e revisioni nelle prossime settimane, anche in considerazione delle specifiche verifiche in corso da parte degli Amministratori della Società e della conferente Meridiana S.p.A., supportate in tale attività dalle società di revisione incaricate del controllo contabile dei bilanci di Meridiana fly S.p.A. e di Meridiana S.p.A. ed eventualmente, in caso di mancata definizione concordata tra le parti, da una terza società di revisione, che sarebbe allo scopo nominata in qualità di arbitro.

A seguito della definizione della Situazione Patrimoniale finale, da effettuare entro il termine contrattuale del 30 settembre 2010, è previsto un meccanismo di conguaglio finanziario basato sulla differenza tra il deficit patrimoniale del ramo *Aviation* al 28 febbraio 2010 e quello esistente al 31 agosto 2009 così come determinato nella perizia dell'esperto nominato ai sensi dell'art.2343-ter del Codice Civile, al netto dell'effetto degli ammortamenti del ramo *Aviation* del periodo e tenuto conto della manleva di Meridiana S.p.A. che tiene indenne Meridiana fly S.p.A. per eventuali scostamenti negativi sul patrimonio netto contabile intervenuti tra il 31 agosto 2009 e il 31 dicembre 2009.

Il debito per conguaglio, rilevato nel presente bilancio consolidato semestrale abbreviato in via provvisoria per Euro 3.310 migliaia quale debito finanziario di Meridiana fly verso la conferente Meridiana, dovrà essere regolato secondo i termini previsti nell'atto di conferimento, ossia entro il 31 dicembre 2010 ovvero qualora la Situazione Patrimoniale di conferimento divenga definitiva dopo tale data, entro e non oltre il 30 giugno 2011.

4.6. Metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation*

Il conferimento del ramo *Aviation* si configura come un'operazione di "*business combination of entities under common control*" detenendo Meridiana S.p.A., già prima del conferimento in oggetto, il 59,58% delle azioni della Società.

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 rilevazione della operazione nel bilancio consolidato semestrale abbreviato 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 conferimento.

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* della Società e di Meridiana è significativamente inferiore al risultato e al *cash flow* risultante dal Piano Industriale.

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 Wokita e Sameitaly, che svolgono attività commerciale, dall'integrazione emergono flussi incrementali reddituali e di *cash-flow* connessi allo sviluppo dell'attività o nuove strategie commerciali.

Sotto altro profilo, con riferimento all'identificazione delle attività e passività acquisite, appare rilevante identificare quale tra il ramo *Aviation* e la Società sia l'acquirente nell'ambito dell'operazione di conferimento. 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 alla Società 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 previsto successivamente alla operazione di conferimento.

La metodologia di contabilizzazione applicata per la rilevazione degli effetti del conferimento ha comportato, quindi, la

rilevazione al *fair value* delle attività nette della Società, iscrivendo in continuità di valori le passività nette conferite del ramo *Aviation*. Conseguentemente, l'incremento del patrimonio netto della Società rilevato ai fini della redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato di Euro 17 milioni (al lordo degli oneri accessori dell'operazione) corrisponde alla differenza tra il plusvalore derivante dalla rilevazione al *fair value* delle attività nette della Società al 28 febbraio 2010, pari a Euro 56,4 milioni e le passività nette conferite relative al ramo *Aviation*, come determinate dagli Amministratori alla data del 31 agosto 2009, pari Euro 37,1 milioni, rettificate degli ammortamenti del ramo *Aviation* maturati nel periodo secondo quanto stabilito nell'atto di conferimento ed il cui *fair value*, pur non determinando riflessi contabili in ragione della metodologia adottata, è stato determinato ai fini del conferimento in Euro 52,56 milioni.

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 Meridiana fly 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 che potranno essere rilevate a rettifica del valore provvisoriamente determinato nel presente bilancio consolidato semestrale abbreviato sino a tutte le prossime comunicazioni finanziarie inclusa quella al 31 dicembre 2010.

4.7. Analisi delle variazioni della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2010

Attività non correnti

Le attività non correnti al 30 giugno 2010 ammontano a Euro 151.301 migliaia, in aumento di Euro 12.998 migliaia rispetto al valore del 31 dicembre 2009 pro-forma, pari a Euro 138.303 migliaia.

Rif 1- Attività immateriali

Le attività immateriali ammontano a Euro 64.978 migliaia e si incrementano di Euro 2.907 migliaia rispetto al dato del 31 dicembre 2009 pro-forma (Euro 62.071 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma). La composizione delle attività immateriali è di seguito dettagliata.

L'"Avviamento", stimato per circa Euro 63.249 migliaia, include gli effetti del conferimento del ramo *Aviation* e del consolidamento di Sameitaly e Wokita secondo modalità che al riguardo hanno previsto:

- La rilevazione di un avviamento provvisorio pari a Euro 56,4 milioni derivante (i) dalla contabilizzazione al *fair value* e non "in continuità di valori" (ossia a "valori storici") della citata operazione di conferimento in applicazione di quanto previsto dal documento OPI 1 in tema di operazioni di business "*combination of entities or businesses under common control*" e (ii) dall'identificazione del ramo *Aviation* quale acquirente nell'ambito della Integrazione, in quanto avente maggiore dimensione rispetto a Meridiana fly sia in termini dell'ammontare dei ricavi che di valore corrente delle attività nette. Per maggiori dettagli circa la metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation* si rimanda al precedente paragrafo 4.6.
- La rilevazione di un avviamento provvisorio pari a Euro 6,8 milioni derivante dal consolidamento integrale di Sameitaly e Wokita.

Gli Amministratori hanno ravvisato che le motivazioni che li hanno indotti a sviluppare una revisione dei dati prospettici di breve termine (cfr. paragrafo 2.3.5. – Esame dei dati previsionali ed approvazione del Forecast al 30 giugno 2011) costituiscano indicatori endogeni ed esogeni tali da rendere necessaria l'effettuazione di un test di *impairment* dell'avviamento connesso alle attività di Meridiana fly secondo le modalità previste dai principi IFRS. Il documento di supporto al test di *impairment* è stato approvato dal consiglio di Amministrazione in data odierna in concomitanza con la approvazione della presente Relazione Semestrale.

In particolare il valore recuperabile dell'avviamento è stato stimato attraverso la determinazione del valore d'uso, mediante l'attualizzazione dei flussi di cassa attesi. Tali flussi di cassa operativi attesi derivano dalle previsioni insite nel *Forecast* al 30 giugno 2011 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data odierna e nel Piano Industriale, opportunamente rettificato ai soli fini dell'effettuazione del test in oggetto per tener conto delle variazioni nelle assunzioni di base relativi ai parametri macro-economici di riferimento.

Le stime sono state elaborate tenendo in considerazione le indicazioni sui trend di evoluzione delle variabili macro-economiche desumibili da agenzie di rating e fonti terze specializzate e operando previsioni ragionevoli circa l'andamento futuro del settore di riferimento. In particolare, con riferimento al nuovo scenario macroeconomico sono stati sviluppati due diversi scenari sulla base di altrettante autorevoli fonti esterne (ovvero *Economist Intelligence Unit*, nel seguito "EIU" e Bloomberg) in base alle diverse proiezioni sull'andamento futuro del tasso di cambio Euro/Dollaro. In particolare è stato ipotizzato che l'incremento del costo dovuto al rafforzamento della valuta statunitense sia ribaltato interamente sull'attività charter al 100% a partire dal primo anno (2011), così come consentito dai contratti in essere e effettuato in passato; in riferimento all'attività di linea, è stato ipotizzato di recuperare gradualmente in tre anni l'impatto della variazione del tasso di cambio in quanto il meccanismo automatico descritto per l'attività *charter* non è applicabile alla attività di linea. Nell'ottica di conferire alle previsioni un carattere di maggiore ragionevolezza è stata ipotizzata infine una riduzione dei ricavi dovuta ad una potenziale perdita della quota di mercato della Società a seguito di un incremento dello *yield* (attività di linea) e del provento (attività *charter*) per recuperare i maggiori costi dovuti al rafforzamento del Dollaro nei confronti dell'Euro.

A tali flussi è stato sommato il cosiddetto valore terminale, espressivo dei flussi operativi che il Gruppo sarà in grado di generare a partire dal quinto anno, determinato sulla base della rendita perpetua. Tale valore terminale è stato stimato sulla base delle previsioni formulate per l'ultimo anno di previsione esplicita (2015), opportunamente rettificato per le dinamiche precedentemente evidenziate. Per la stima del valore terminale è stato ipotizzato un tasso di crescita pari al 2%, sostanzialmente allineato al tasso di inflazione.

Si rileva che il valore terminale così determinato rappresenta una porzione significativa del "valore d'uso", calcolato sulla base di un tasso di sconto pari al 9,83%.

Il "valore d'uso" determinato sulla base delle assunzioni e delle tecniche valutative sopra citate, non ha evidenziato la necessità di rilevazione di alcun *impairment*, sia con riferimento allo scenario EIU, sia con riferimento allo scenario Bloomberg.

L'uso di tassi di sconto e di tassi di crescita inferiori o superiori avrebbe determinato un differente valore d'uso, come evidenziato nella tabella seguente (espressa in milioni di Euro) che mostra in dettaglio le variazioni sulla differenza positiva tra valore d'uso e capitale investito netto.

Scenario EIU	Tasso di sconto		
	9,3%	9,8%	10,3%
	27,7	19,3	11,9
Tasso di crescita			
1,5%	35,1	25,7	17,5
2,0%	43,7	33,1	23,9

Scenario Bloomberg	Tasso di sconto		
	9,3%	9,8%	10,3%
	36,3	27,9	20,4
Tasso di crescita			
1,5%	43,8	34,3	26,0
2,0%	52,3	41,7	32,4

Come risulta dalle analisi di sensitività svolte con riferimento ad entrambi gli scenari ipotizzati, in nessun caso si evidenzia una differenza negativa tra valore d'uso e valore del capitale investito netto di Gruppo.

La significativa sensibilità del valore d'uso alla variazione del tasso di sconto o del tasso di crescita (e conseguentemente della differenza tra quest'ultimo e il valore del capitale investito netto di Gruppo), in un contesto nel quale l'andamento dei ricavi (a volume ed a valore) e dei costi operativi, oltre che del tasso di attualizzazione stesso, risultano dipendenti dall'evoluzione di variabili di scenario macroeconomico non controllabili da parte della Società e del Gruppo, porta il Consiglio di Amministrazione a non potere escludere che, in futuro, andamenti difforni di tali variabili rispetto a quelli ragionevolmente prevedibili sulla base delle attuali conoscenze e previsioni evolutive delle variabili di scenario desumibili da fonti terze, utilizzate per le assunzioni sottostanti i dati prospettici, possano determinare necessità di rilevare svalutazioni del valore di carico dell'avviamento provvisorio rilevato.

Come già anticipato, si ricorda infine che 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 Meridiana fly 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 ed alla determinazione definitiva del conguaglio secondo quanto previsto nell'atto di conferimento.

Inoltre, con riferimento all'avviamento connesso al consolidamento delle attività di Sameitaly e Wokita, si osserva che il sostanziale allineamento delle perdite consuntive dalle controllate Sameitaly e Wokita nel semestre ai dati prospettici illustrato nel precedente paragrafo 2.8 - Andamento delle società partecipate non induce a ritenere necessaria una svalutazione del valore di iscrizione delle partecipate (e conseguentemente dell'avviamento allocato alle medesime nel presente bilancio consolidato semestrale abbreviato), determinato sulla base dei dati di perizia del conferimento del ramo

Aviation; permane comunque elevata l'attenzione del *management* sull'andamento delle società e sulle azioni correttive di breve termine per potere identificare in modo tempestivo eventuali segnali che inducano a ritenere non più confermate le previsioni di sviluppo che motivano i valori di iscrizione delle partecipazioni nel bilancio della Società e del relativo avviamento iscritto nel bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

Le "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", pari a 810 migliaia (di cui apportate con il conferimento Euro 583 migliaia), sono diminuite di Euro 253 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 pro-forma (Euro 1.063 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma).

Esse includono il valore del marchio della Società, costi sostenuti per l'uso delle licenze *software*, l'implementazione/aggiornamento della piattaforma sito *web* e l'acquisizione di *software*.

I "Costi di impianto e ampliamento", pari a 47 migliaia (Euro 183 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma), includono principalmente costi di addestramento piloti il cui onere è garantito da fidejussione a beneficio di Meridiana fly in caso di dimissioni del personale nei tre anni successivi alla fruizione del corso medesimo.

Le "Altre immobilizzazioni immateriali", pari a Euro 874 migliaia (Euro 1.026 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma), sono prevalentemente relative al valore netto residuo degli oneri accessori sostenuti per l'entrata in Flotta degli aeromobili della tipologia A320 e A330 acquisiti attraverso contratti di locazione operativa.

Rif 2 Flotta

All'interno del ramo *Aviation* sono stati conferiti in Meridiana fly dieci aeromobili MD-82 di proprietà. A seguito di ciò il valore netto contabile della flotta al 30 giugno 2010 risulta pari a Euro 31.139 migliaia (Euro 30.090 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma). I nuovi investimenti sostenuti dalla Società nel primo semestre 2010 per manutenzioni straordinarie e acquisti di materiale di rotazione sono stati Euro 2.961 migliaia.

Con riferimento alla voce "Flotta", esposta in bilancio come voce separata a seguito del conferimento del ramo *Aviation* e derivante prevalentemente da tale operazione, si osserva - sulla base delle assunzioni incluse nel Piano Industriale - che la data di dismissione (il cosiddetto "*phase-out*") degli aeromobili è stabilita al 2015. A fronte degli oneri di *phase-out* sono stati stanziati i relativi fondi rischi ed oneri in ottemperanza ai principi contabili IAS / IFRS. Si ritiene di confermare il valore recuperabile di tali aeromobili, identificato dagli Amministratori nel valore d'uso per la durata del piano e nel valore finale (valore di *phase out*) al termine dello stesso.

Rif 3 Altri immobili, impianti e macchinari

Gli "Altri immobili, impianti e macchinari" ammontano a Euro 20.778 migliaia con un incremento di Euro 597 migliaia in confronto al 31 dicembre 2009 pro-forma (Euro 20.181 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma). Gli investimenti nel semestre sono risultati pari a Euro 2.717 migliaia.

Tale voce include:

- "Terreni e fabbricati" (Euro 7.546 migliaia), relativi in larga misura al fabbricato civile di via Ettore Bugatti n. 15, Milano, per il quale è presente una ipoteca complessiva di Euro 10.000 migliaia a favore della banca mutuante. Anche in considerazione del trasferimento della sede legale ad Olbia, avvenuto nel corso dei primi mesi del 2010, e dei cambiamenti organizzativi in corso, che prevedono lo spostamento ad Olbia delle strutture generali ed amministrative attualmente presenti nella sede di Milano, la recuperabilità del valore di carico dell'immobile è stata verificata dagli Amministratori con riferimento al suo valore di mercato sulla base di una stima del *fair value*, al netto dei costi di vendita, effettuata con il supporto del parere di un terzo. Da tale verifica non sono emerse perdite di valore, anche tenuto conto delle valutazioni tuttora in corso circa la destinazione dell'immobile nell'attuale contesto del mercato immobiliare.

- “Impianti su aeromobili di terzi” (Euro 8.982 migliaia), che si riferiscono al valore netto delle migliorie apportata alla flotta detenuta in leasing operativo, nonché al valore netto dei fondi di manutenzione per ripristino e rilascio degli aeromobili (*phase-out*) portati ad incremento del valore delle immobilizzazioni e sistematicamente ammortizzate.
- “Impianti e Macchinari” (Euro 910 migliaia) che comprendono componenti rotabili, migliorie su aeromobili di terzi in flotta e costi di manutenzione capitalizzate.
- “Attrezzature industriali” (Euro 1.326 migliaia), che riguardano in prevalenza le attrezzature operative in uso presso le basi della Società.
- “Altri beni” (Euro 1.898 migliaia), che includono il valore netto contabile di complessi elettronici (circa Euro 1,1 milioni), oltre che il valore netto residuo di mobili, arredi, autoveicoli e altri beni in uso.

Di seguito si riporta il prospetto dei movimenti delle attività immateriali e materiali tra il 31 dicembre 2009 su base individuale e il 30 giugno 2010 su base consolidata, dove la “Variazione di perimetro” include i valori del conferimento del ramo *Aviation*, oltre che lo scorporo dei beni immobilizzati a Meridiana Maintenance, entrambe operazioni perfezionate a fine febbraio 2010.

Prospetto riepilogativo dei movimenti delle attività immateriali e materiali (dal dato individuale del 31 dicembre 2009 al dato consolidato del 30 giugno 2010):

(€/000)	Costo Storico					Ammortamenti					Svalutazioni/ Rivalutazioni			Valore netto contabile			
	31.12 2009	Incrementi	Decrementi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06 2010	31.12 2009	Incrementi	Decrementi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06 2010	31.12 2009	Variazione di perimetro	30.06 2010	31.12 2009	30.06 2010
Attività Immateriali																	
Avviamento	-	63.247	-	-	-	63.247	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63.247
Costi di impianto e ampliamento	5.673	-	-	(169)	-	5.504	(5.490)	(33)	-	66	-	(5.457)	-	-	-	183	47
Costi di sviluppo	463	-	-	-	-	463	(459)	(4)	-	-	-	(463)	-	-	-	4	-
Concessioni, licenze, marchi e diritti similari	2.161	2	-	5.035	-	7.198	(1.712)	(224)	-	(4.452)	-	(6.388)	-	-	-	449	810
Altre immobilizzazioni immateriali	1.694	-	-	276	-	1.970	(763)	(117)	-	(216)	-	(1.096)	-	-	-	931	874
Totale	9.991	63.249	-	5.142	-	78.382	(8.424)	(378)	-	(4.602)	-	(13.404)	-	-	-	1.567	64.978

(€/000)	Costo Storico					Ammortamenti					Svalutazioni/ Rivalutazioni			Valore netto contabile			
	31.12 2009	Incrementi	Decrementi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06 2010	31.12 2009	Incrementi	Decrementi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06 2010	31.12 2009	Variazione di perimetro	30.06 2010	31.12 2009	30.06 2010
Flotta																	
Aeromobili	-	-	-	211.479	-	211.479	-	(561)	-	(175.170)	-	(175.731)	-	(24.810)	(24.810)	-	10.938
Manutenzione	-	2.121	-	32.557	-	34.678	-	(618)	-	(20.731)	-	(21.349)	-	-	-	-	13.329
Materiale di rotazione	4.565	840	-	31.990	-	37.395	(2.065)	(584)	-	(27.301)	-	(29.950)	-	(573)	(573)	2.500	6.872
Totale	4.565	2.961	-	276.026	-	283.552	(2.065)	(1.763)	-	(223.202)	-	(227.030)	-	(25.383)	(25.383)	2.500	31.139

(€/000)	Costo Storico					Ammortamenti					Svalutazioni/ Rivalutazioni			Valore netto contabile			
	31.12 2009	Incrementi	Decrementi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06 2010	31.12 2009	Incrementi	Decrementi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06 2010	31.12 2009	Variazione di perimetro	30.06 2010	31.12 2009	30.06 2010
Altri immobili, impianti e macchinari																	
Impianti su aeromobili di terzi	12.727	2.339	-	11.707	10.444	37.217	(7.246)	(2.629)	-	(9.465)	(8.895)	(28.235)	-	-	-	5.481	8.982
Terreni, fabbricati e lavori su immobili di terzi	8.881	10	-	1.606	-	10.497	(1.210)	(188)	-	(1.553)	-	(2.951)	-	-	-	7.671	7.546
Impianti e macchinari	1.245	104	-	1.291	-	2.640	(599)	(74)	-	(1.057)	-	(1.730)	-	-	-	646	910
Attrezzature industriali	1.675	65	-	6.384	6	8.130	(715)	(83)	-	(6.006)	-	(6.804)	-	-	-	960	1.326
Altri beni	2.455	199	-	11.343	-	13.997	(1.987)	(310)	-	(9.802)	-	(12.099)	-	-	-	468	1.898
Immobilizzazioni in corso	14	-	-	126	(24)	116	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	116
Totale	26.997	2.717	-	32.457	10.426	72.597	(11.757)	(3.284)	-	(27.883)	(8.895)	(51.819)	-	-	-	15.240	20.778

Rif 4 Imposte anticipate

Tale voce ammonta a Euro 9.631 migliaia e si incrementa di Euro 520 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 pro-forma (Euro 9.111 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma), in prevalenza per le imposte anticipate connesse alle differenze temporanee originate dalla contabilizzazione a patrimonio netto delle spese accessorie all'aumento di capitale in natura e in denaro.

I crediti per imposte anticipate includono il beneficio relativo allo stimato recupero delle perdite fiscali pregresse degli esercizi 2006-2007-2008-2009 per un importo di Euro 7,3 milioni corrispondente a imponibili futuri di Euro 33,4 milioni previsti nel periodo di riporto delle perdite (fino al 2014) dal Piano Industriale *stand-alone* della ex Eurofly.

Nessuna iscrizione in bilancio di ulteriori crediti per imposte anticipate sulle perdite fiscali pregresse è stata effettuata ai fini della redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato per tenere conto dei maggiori imponibili fiscali futuri previsti dal Piano Industriale, essendo la relativa valutazione tuttora in corso nell'ambito del processo di allocazione dell'avviamento provvisoriamente contabilizzato come consentito dall'IFRS 3.

Rif 5 Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano a Euro 1.978 migliaia a fine semestre contro Euro 1 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 pro-forma.

La voce si è incrementata rispetto al dato pro-forma per l'investimento in Meridiana Maintenance a seguito del conferimento del ramo di azienda di manutenzione (Euro 1.967 migliaia) e per l'investimento in Meridiana express (Euro 10 migliaia).

Rif 6 Altre attività finanziarie non correnti

Le attività finanziarie non correnti sono pari a Euro 21.723 migliaia rispetto al dato di fine 31 dicembre 2009 pro-forma pari a Euro 15.075 migliaia. Sono in prevalenza rappresentate da depositi cauzionali verso locatori (*lessor*) di aeromobili e altri depositi cauzionali verso altri fornitori (Euro 18.277 migliaia), oltre che il deposito bancario vincolato presso Intesa Sanpaolo S.p.A. per l'emissione di fidejussioni a favore di *lessor* di aeromobili (Euro 3.446 migliaia).

Rif 7 Altri crediti non correnti

L'importo di Euro 1.074 migliaia (Euro 1.774 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma) si riferisce alla parte di crediti di natura non corrente verso Airbus per acquisto di beni e servizi aeronautici in conseguenza dell'accordo di risoluzione del contratto di acquisto di tre aeromobili di Lungo Raggio A350 stipulato in esercizi precedenti.

Attività correnti

Le attività correnti al 30 giugno 2010 ammontano a Euro 139.170 migliaia, in decremento di Euro 1.203 migliaia rispetto al valore del 31 dicembre 2009 pro-forma ove era pari a Euro 140.373 migliaia.

Rif 8 Rimanenze

Le rimanenze ammontano a Euro 1.108 migliaia (Euro 4.207 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma).

Rif 9 Crediti commerciali e altre attività correnti

I "Crediti commerciali e altre attività correnti" ammontano a Euro 119.619 migliaia e registrano un incremento di Euro 1.778 migliaia in rapporto al 31 dicembre 2009 pro-forma (Euro 117.841 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma). Il dettaglio è riportato nella tabella seguente.

€000	30.06 2010	31.12 2009 pro-forma	Variazione
Crediti Commerciali	88.263	92.297	(4.034)
Fondo svalutazione crediti	(19.857)	(18.251)	(1.606)
Totale crediti commerciali	68.406	74.046	(5.640)
Credito fondo contratto "solidarietà"	13.936	11.721	2.215
Crediti per contributi ENAC	10.676	8.450	2.226
Ratei e risconti attivi	5.219	6.826	(1.607)
Crediti verso Controllante	3.789	1.327	2.462
Quota corrente credito AIRBUS	1.304	934	370
Altre attività correnti	16.289	14.537	1.752
Totale altre attività correnti	51.213	43.795	7.418
Totale crediti commerciali e altre attività correnti	119.619	117.841	1.778

I crediti commerciali si compongono principalmente dei crediti verso clienti *tour operator*, clienti privati, compagnie aeree e agenzie. Sono rettificati dal fondo svalutazione crediti, il cui movimento, partendo dal bilancio individuale al 31 dicembre 2009, è il seguente:

€000	31.12.2009	Accantonamenti	Utilizzi	Variazione di Perimetro	Altri movimenti	30.06.2010
Fondo svalutazione crediti commerciali	(12.844)	(2.000)	394	(5.407)	-	(19.857)
Totale fondo svalutazione crediti	(12.844)	(2.000)	394	(5.407)	-	(19.857)

I crediti commerciali includono i crediti verso parti correlate, che vengono esposti in dettaglio nel paragrafo 4.15 - Rapporti con parti correlate.

A fronte dei contenziosi esaminati – con riferimento alle fattispecie più rilevanti - nel paragrafo 2.15, gli Amministratori ritengono che gli stanziamenti al fondo svalutazione crediti riflessi nel bilancio consolidato semestrale abbreviato siano adeguati a rappresentare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie vantate verso le controparti. Si segnala comunque la presenza di garanzie rilasciate da controparti commerciali a beneficio del Gruppo Meridiana fly composte da depositi cauzionali e fidejussioni.

Il "Credito fondo contratto solidarietà" del personale fa riferimento alle somme maturate nel periodo e ancora da rimborsare dagli enti pubblici previdenziali competenti in base alla procedura prevista sugli accordi di solidarietà. Nel primo semestre 2010 sono stati incassati Euro 6,2 milioni per crediti di tale natura.

Nell'ambito della voce "Crediti per contributi ENAC" sono accolti i crediti vantati verso l'ENAC relativi ai saldi del contributo per la continuità territoriale Sardegna e Sicilia spettanti per i periodi 2007-2010, conferiti in gran parte con il ramo *Aviation*.

I "Ratei e risconti attivi" ammontano a Euro 5.219 migliaia e si sono ridotti di Euro 1.607 migliaia rispetto al valore al 31 dicembre 2009 pro-forma di Euro 6.826 migliaia per effetto del decremento dei risconti attivi sui costi operativi.

Il "Credito verso la controllante" di Euro 3.789 migliaia fa riferimento a incassi che la controllante Meridiana S.p.A. ha ricevuto per rimborsi *claim* da parte di *lessor* di aeromobili relativi a manutenzioni che la controllante medesima trasferirà alla Società, dal momento che la stessa è divenuta titolare della Flotta a seguito del conferimento del ramo *Aviation*.

La "Quota corrente credito Airbus" di Euro 1.304 migliaia si riferisce alla parte di crediti a breve termine per acquisto di beni e servizi aeronautici conseguente all'accordo di risoluzione del contratto di acquisto di tre aeromobili di Lungo Raggio A350.

La voce "Altre attività correnti" include principalmente le attività potenziali da sopravvenienze su biglietti prepagati iscritte in parte per la contabilizzazione dei saldi da conferimento del ramo *Aviation* (Euro 1.829 migliaia) e in parte quale contropartita patrimoniale della rilevazione a provento di conto economico del beneficio stimato relativo ai biglietti prepagati ma non utilizzati da parte dei clienti finali (Euro 3.657 migliaia), anticipi a fornitori (Euro 1.611 migliaia), crediti verso intermediari per vendite con carte di credito (Euro 5.019 migliaia), nonché crediti per imposte sul reddito (Euro 882 migliaia) (cfr. paragrafo 4.1.3. - Uso di stime).

Rif 10 Attività finanziarie correnti

Le "Attività finanziarie correnti" sono pari a Euro 1.333 migliaia (Euro 3.849 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma) e riguardano la valutazione a *fair value* dei contratti derivati sul *jet fuel* trasferiti da Meridiana in sede di conferimento del ramo *Aviation*.

Rif 11 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti al 30 giugno 2010 ammontano a Euro 17.110 migliaia rispetto al dato di Euro 14.476 migliaia del 31 dicembre 2009 pro-forma.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto consolidato alla data del 30 giugno 2010 risulta negativo per Euro 11.546 migliaia; come già anticipato anche il patrimonio netto della Società alla stessa data è negativo per Euro 4.938 migliaia (cfr paragrafo 4.10 per la riconciliazione tra il patrimonio netto del Gruppo Meridiana fly e il patrimonio netto della Società al 30 giugno 2010).

La Società pertanto ricade al 30 giugno 2010 nella fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale), successivamente superata per effetto dell'aumento di capitale in danaro conclusosi nel mese di agosto 2010 con un importo di Euro 40 milioni da rilevare nelle poste del Patrimonio Netto. Quindi alla data di approvazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato la Società non versa nella fattispecie di cui sopra.

Per i movimenti sul patrimonio netto si rimanda al paragrafo 4.10 - Analisi delle variazioni di Patrimonio netto consolidato.

Passività non correnti

Le passività non correnti al 30 giugno 2010 ammontano a Euro 36.742 migliaia, in diminuzione di Euro 1.556 migliaia rispetto al dato registrato al 31 dicembre 2009 pro-forma, che era pari a Euro 38.298 migliaia.

Rif 15 Finanziamenti non correnti

I "Finanziamenti non correnti" sono rappresentati dal debito verso Banca Profilo per il mutuo ipotecario acceso nel 2003. Il debito è garantito da ipoteca sull'immobile di Milano, Via Bugatti 15, per Euro 10 milioni. Le quote semestrali del mutuo suddetto sono tutte in scadenza entro cinque anni, essendo l'ultima a gennaio 2014. Al 30 giugno 2010 ammontano a Euro 1.871 migliaia (contro Euro 2.184 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma) e registrano un decremento rispetto al dato al 31 dicembre 2009 per Euro 313 migliaia per effetto del rimborso della rata semestrale del mutuo avvenuto a gennaio 2010.

Rif 16 TFR e altri fondi a benefici definiti

Tale posta ammonta a Euro 12.653 migliaia e subisce una variazione in diminuzione di Euro 35 migliaia rispetto al dato del 31 dicembre 2009 pro-forma. Il dettaglio è il seguente:

€000	30.06 2010	31.12 2009 pro-forma	Variazione
Fondo trattamento di fine rapporto	11.195	11.074	121
Fondo biglietti agevolati	1.458	1.614	(156)
Totale	12.653	12.688	(35)

Con il conferimento del ramo *Aviation* di Meridiana sono stati trasferiti in Meridiana fly i dipendenti (1.070 circa) e i relativi rapporti di lavoro, nonché il fondo dei biglietti agevolati.

Sono ivi inclusi il fondo TFR riconosciuto ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro e il fondo per biglietti agevolati concessi ai pensionati ex dipendenti di Meridiana (e relativi coniugi) con almeno dieci anno di servizio. Entrambe tali passività sono considerate “*defined-benefit plan*” e pertanto determinate a fine esercizio, utilizzando metodi attuariali in accordo con quanto previsto dallo IAS 19. Si ritiene che ai fini della redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato la stima di tali passività secondo quanto previsto dallo IAS 19 non avrebbe determinato significativi impatti sul Conto Economico Consolidato Complessivo e sul Patrimonio Netto di Gruppo.

Rif 17 Fondi rischi e oneri non correnti

I fondi per rischi e oneri non correnti ammontano a Euro 18.261 migliaia (Euro 19.437 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma), con decremento di Euro 1.176 migliaia rispetto al dato del 31 dicembre 2009 pro-forma.

Sono costituiti dai fondi di manutenzione per ripristino e rilascio (*phase-out*) degli aeromobili in leasing operativo.

Il movimento, partendo dal dato del bilancio individuale al 31 dicembre 2009, è riportato nella tabella seguente.

€000	31.12.2009	Accantonamenti	Utilizzi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06.2010
Fondo ripristino aeromobili Airbus in nolo	6.274	848	(231)	926	-	7.817
Fondo ripristino aeromobili MD in nolo	-	1.549		8.895	-	10.444
Totale Fondi rischi e oneri Non Correnti	6.274	2.397	(231)	9.821	-	18.261

Mentre gli utilizzi hanno riguardato l'uscita di un aeromobile Airbus A319 a giugno, gli incrementi si riferiscono alla contabilizzazione dei fondi relativi agli aeromobili inclusi nel conferimento del ramo *Aviation* di Meridiana (MD-82 e A319).

Rif 18 Passività per imposte differite

I fondi per imposte differite ammontano a Euro 3.957 migliaia e si decrementano dal dato al 31 dicembre 2009 di Euro 3.989 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma. Si compongono dei fondi ricevuti in conferimento dal ramo *Aviation*, relativi in particolare alla rivalutazione di attività (flotta MD-82) fiscalmente irrilevanti ed altre attività temporaneamente non riconosciute fiscalmente (tra cui la rettifica dei fondi TFR ai sensi dello IAS 19).

Passività correnti

Le passività correnti al 30 giugno 2010 ammontano a Euro 265.275 migliaia, in aumento di Euro 29.646 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 pro-forma (Euro 235.629 migliaia al 31 dicembre 2009 pro-forma).

Rif 19 Finanziamenti correnti

I “Finanziamenti correnti” ammontano a Euro 15.000 migliaia, in diminuzione di Euro 5.384 migliaia in confronto a fine 2009 pro-forma e riguardano il finanziamento di cassa del tipo *stand-by revolving* concesso da un *pool* di banche e soggetto a *covenant* finanziari, che alla data del bilancio al 31 dicembre 2009 e della presente Relazione Semestrale non risultano rispettati, con particolare riferimento alla circostanza che la Società presenta alle date di riferimento una situazione di *deficit* patrimoniale. Al riguardo gli istituti di credito finanziatori hanno la facoltà di richiedere il rimborso anticipato dell'importo finanziato, il cui rimborso è contrattualmente previsto per ottobre 2010. La Società ha in corso le

negoziazioni con le banche per il rinnovo delle linee di credito e delle garanzie nell'ambito del processo di integrazione con il ramo *Aviation*. In particolare, la Società ha chiesto formalmente alle banche medesime di rinunciare ad esercitare il diritto di rimborso anticipato. Peraltro, sulla base dell'impegno irrevocabile assunto da AKFED e Meridiana di erogare a Meridiana fly un finanziamento ponte fruttifero fino a massimi Euro 30 milioni (cfr. paragrafo 2.2.2), la Società dispone delle risorse finanziarie per ottemperare all'eventuale richiesta di rimborso della linee di credito attualmente in essere.

Rif 20 Finanziamenti correnti da controllante

I finanziamenti correnti da controllante ammontano a Euro 13.310 migliaia, in aumento di Euro 174 migliaia in confronto a fine 2009 pro-forma e riguardano:

- “Finanziamenti da controllante”, pari a Euro 10.000 migliaia, rappresentati dal finanziamento infruttifero concesso da Meridiana S.p.A. il 24 febbraio 2010 nell'ambito dell'operazione di aumento di capitale in natura e in denaro (cfr. paragrafo 2.2.7 - Esecuzione delega all'aumento di capitale in denaro).
- “Debito verso Meridiana S.p.A. per conguaglio da conferimento”, pari a Euro 3.310 migliaia, che fa riferimento alla posta di conguaglio a debito calcolato in via provvisoria secondo quanto concordato nell'atto di conferimento (cfr paragrafo 4.5. - Situazione patrimoniale di conferimento ramo *Aviation* e paragrafo 4.6 – Metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation*).

Rif 21 Quota corrente dei finanziamenti non correnti

La quota corrente dei finanziamenti non correnti, pari a Euro 603 migliaia, in diminuzione di Euro 971 migliaia in rapporto al dato al 31 dicembre 2009 pro-forma per la chiusura dei debiti per derivati di trading effettuata prima del conferimento da parte della conferente, include la quota a breve del mutuo ipotecario (Euro 596 migliaia) e alcuni canoni per locazioni finanziarie di complessi elettronici (Euro 7 migliaia).

Rif 22 Fondi rischi e oneri correnti

I “Fondi rischi e oneri correnti” ammontano a 15.228 migliaia, con incremento di Euro 1.323 migliaia rispetto al dato del 31 dicembre 2009 pro-forma. Il movimento, partendo dal dato del bilancio individuale al 31 dicembre 2009, è riportato nella tabella seguente.

€000	31.12.2009	Accantonamenti	Utilizzi	Variazione di perimetro	Altri movimenti	30.06.2010
Fondo rischi per vertenze legali	1.800	2.705	(738)	10.099	(490)	13.376
Fondo manutenzione	456	-	-	-	-	456
Altri fondi rischi	1.616	273	(493)	-	-	1.396
Totale Fondi rischi e oneri Correnti	3.872	2.978	(1.232)	10.099	(490)	15.228

Tali fondi si incrementano, oltre che per il trasferimento dei fondi relativi per il conferimento del ramo *Aviation* (variazione di perimetro per Euro 10.099 migliaia, prevalentemente per contenzioso giuslavoristico, per controversie passeggeri e altre cause legali di cui al paragrafo 2.15 Contenziosi rilevanti), anche per gli stanziamenti effettuati nel primo semestre 2010 di Euro 2.978 migliaia per fronteggiare i rischi derivanti della cause e controversie varie in corso con passeggeri, personale, fornitori e altre controparti. Tale accantonamento è connesso alla prudente valutazione dei rischi sui contenziosi in essere in base a un'analisi effettuata dal *management* con il supporto di pareri legali esterni. Si fa riferimento in particolare ai contenziosi dettagliati nel paragrafo 2.15, per i quali, pur nel contesto di incertezza valutativa intrinseca e meglio esplicitato nel precedente paragrafo 4.1.3 - Uso di stime, si ritiene che la Società e il Gruppo non possano incorrere in passività ulteriori rispetto a quelle già riflesse nei fondi rischi e oneri contabilizzati nel presente bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Rif 23 Debiti commerciali e altre passività correnti

I debiti commerciali e le altre passività correnti ammontano a Euro 221.134 migliaia, in aumento di Euro 34.504 migliaia in confronto al 31 dicembre 2009 pro-forma come di seguito illustrato.

€000	30.06 2010	31.12 2009 pro-forma	Variazione
Debiti verso fornitori	133.250	120.968	12.282
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	3.548	4.084	(536)
Ratei e risconti passivi	67.564	49.743	17.821
Acconti	899	845	54
Altri debiti	15.873	10.990	4.883
Totale Debiti commerciali e altre passività correnti	221.134	186.630	34.504

I “Debiti verso fornitori” includono i debiti verso parti correlate che vengono esposti in dettaglio nel paragrafo 4.15 - Rapporti con parti correlate.

I “Ratei e risconti passivi” riguardano prevalentemente la passività per biglietti prepagati e relative tasse di imbarco (Euro 66.527 migliaia), riferiti alle vendite realizzate e incassate ma con voli ancora da effettuare o, seppur effettuati, non usufruiti dai clienti stessi, a fronte dei quali è iscritto in bilancio un credito complessivo pari a Euro 5.486 migliaia (cfr. Rif 9 Crediti commerciali e altre attività correnti).

Gli “Acconti” si riferiscono a pagamenti ricevuti per servizi ancora da rendere.

La voce “Altri debiti” si riferisce principalmente a debiti per “debiti verso i dipendenti” relativi a debiti per ferie non godute e mensilità aggiuntive (Euro 7.832 migliaia), “debiti per ritenute fiscali e IVA ” (Euro 4.764 migliaia), “debiti per imposte sul reddito “ (Euro 260 migliaia), nonché depositi cauzionali ricevuti a garanzia, emolumenti ad Amministratori e Sindaci ed altri debiti minori.

Al 30 giugno 2010 sono pendenti decreti ingiuntivi per un ammontare pari a Euro 2,7 milioni, di cui Euro 2,6 milioni relativi ad Alitalia in a.s. e i rimanenti a tre controparti minori.

4.8. Andamento economico di Wokita S.r.l. e Sameitaly S.r.l.

Prima di commentare l’andamento economico consolidato del primo semestre 2010 (cfr. successivo paragrafo 4.9. - Analisi dei risultati economici consolidati), si segnala che, con il conferimento in data 28 febbraio 2010 del ramo *Aviation*, la Società controlla le partecipate Wokita e Sameitaly e, pertanto, predispose il bilancio consolidato semestrale abbreviato su base consolidata. Il conto economico consolidato del primo semestre 2010 riflette di conseguenza il contributo del consolidamento dei dati economici afferenti le attività sviluppate da dette controllate nel periodo marzo-giugno 2010.

Per una migliore informativa si fornisce un prospetto riepilogativo, elaborato ai fini gestionali, che riporta l’andamento economico di tali partecipate nel periodo marzo - giugno 2010 oggetto di consolidamento.

Conto Economico Riclassificato Marzo- Giugno 2010 (dati in €/000)	Sameitaly	Wokita
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.428	837
Altri ricavi	117	320
Totale ricavi	1.545	1.157
Costi commerciali diretti	(108)	(912)
Ricavi al netto dei costi comm.li diretti	1.437	245
Costi del personale	(897)	(141)
Materiali e servizi di manutenzione	(3)	(2)
Altri costi commerciali e di struttura	(375)	(172)
EBITDAR	162	(70)
Noleggi operativi aamm	0	0
EBITDA	162	(70)
Ammortamenti	(12)	(11)
Altri accantonamenti rettificativi	0	0
Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	0	0
EBIT	150	(81)

4.9. Analisi dei risultati economici consolidati

Rif 24 Ricavi di vendita

I ricavi di vendita sono pari Euro 245.357 migliaia (Euro 143.065 migliaia nel primo semestre 2009 su base individuale ed Euro 306.169 migliaia nel consolidato pro-forma dell'intero semestre 2009).

Sono inclusivi dei ricavi dei voli diretti (linea / *charter*), delle tasse di imbarco, dei proventi per attività in *code-sharing*, dei ricavi ACMI e degli altri ricavi accessori del traffico.

Si segnala che i ricavi di vendita da attività in *code-sharing* sono stati nel semestre circa Euro 3,6 milioni, in sensibile diminuzione per il ridimensionamento delle attività svolte con il vettore Lauda-Livingston sul Lungo Raggio.

La tabella sottostante fornisce la ripartizione dei ricavi del solo traffico volo per segmento (elaborazione interna a fini gestionali), al netto di tasse di imbarco e altri ricavi accessori.

<i>Ricavi solo volo per segmento - dati gestionali</i>						
€'000	I semestre 2010 - consolidato	%	I semestre 2009 - pro-forma	%	Variazione	Variazione %
Medio raggio	152.709	73,2%	185.861	71,8%	(33.152)	-17,8%
Lungo Raggio	55.782	26,8%	72.843	28,2%	(17.061)	-23,4%
Totale	208.491	100,0%	258.703	100,0%	(50.212)	-19,4%

In termini di segmento di attività, si evidenzia che i ricavi volo del Medio Raggio sono diminuiti del 17,8% in rapporto al primo semestre 2009 pro-forma; i ricavi volo del Lungo Raggio si sono decrementati del 23,4% in confronto al primo semestre 2009 pro-forma, oltre che la minore attività svolta in *code sharing* con Lauda-Livingston, anche per la minore disponibilità di aeromobili e la conseguente minore capacità offerta sul mercato di linea e *charter*.

Per una migliore informativa sulla comparazione dei ricavi volo tra i due semestri, si riportano di seguito i dati dei ricavi del volato pro-forma (dati gestionali interni) simulando l'integrazione delle compagnie a partire dal 1° gennaio di ogni esercizio.

<i>Ricavi solo volo per segmento - dati gestionali</i>						
€000	I semestre 2010 (*)	%	I semestre 2009 pro-forma	%	Variazione	Variazione %
Medio raggio	178.044	76,1%	185.861	71,8%	(7.817)	-4,2%
Lungo Raggio	55.782	23,9%	72.843	28,2%	(17.060)	-23,4%
Totale	233.826	100,0%	258.703	100,0%	(24.877)	-9,6%

(*) include l'intera attività del ramo Aviation Meridiana del semestre

In particolare si evidenzia che i ricavi volo del Medio Raggio rideterminati sull'intero semestre subirebbero un arretramento del 4,2% rispetto al primo semestre del precedente esercizio, mentre il Lungo Raggio presenta le medesime variazioni di cui sopra, essendo esercitato dalla sola ex Eurofly.

Rif. 25 Altri ricavi

Gli "Altri ricavi", pari a Euro 14.709 migliaia (Euro 3.036 migliaia nel primo semestre 2009 individuale), sono riepilogati nella tabella seguente e subiscono una variazione in diminuzione in confronto al primo semestre 2009 pro-forma di Euro 3.342 migliaia dove risultano pari a Euro 18.051 migliaia.

€000	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009 pro-forma	Variazione
Contributi in conto esercizio	6.329	7.937	(1.608)
Proventi prepagato	3.657	4.514	(857)
Altri proventi infragruppo	2.059	1.836	223
Sopravvenienze attive	471	169	302
Proventi AKFED	205	-	205
Noli attivi di aeromobili	33	2.064	(2.031)
Altri	1.955	1.531	424
Totale	14.709	18.051	(3.342)

I contributi in conto esercizio sono rappresentati da ricavi per la continuità territoriale Sicilia e Sardegna (dal ramo Aviation di Meridiana), mentre i proventi prepagato riguardano i ricavi derivanti dallo storno parziale del debito per la vendita anticipata di biglietti di linea non usufruiti dai clienti finali nei termini contrattuali.

Il decremento dei "Noli attivi di aeromobili" deriva principalmente dai minori proventi da *sub lease* di un aeromobile A330 (contratto terminato a marzo 2009).

Rif. 26 Carburante

Il costo del carburante, pari a Euro 64.864 migliaia contro Euro 58.413 migliaia del primo semestre 2009 pro-forma (Euro 33.464 migliaia nel primo semestre 2009 individuale), registra un peso sui ricavi del 26,4% (19,1% del primo semestre 2009 pro-forma) per il notevole incremento del prezzo del *jet fuel* al barile, di oltre il 50% più elevato in media in confronto al primo semestre 2009, oltre che minori proventi da *fair value* sui derivanti del *fuel* pari a Euro 368 migliaia nel primo semestre 2010 (Euro 2.888 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma).

Rif. 27 Materiali e servizi di manutenzione

I costi per materiali e servizi di manutenzione sono pari a Euro 36.099 migliaia rispetto a Euro 47.379 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 25.099 migliaia nel primo semestre 2009 individuale) e la loro incidenza sui ricavi risulta del 14,7% contro il 15,5% del primo semestre 2009 pro-forma.

La variazione è correlata, oltre che alla non piena comparabilità dei dati nel primo semestre 2010 che include i servizi di manutenzione svolte in outsourcing per soli 4 mesi da Meridiana Maintenance, anche agli oneri non ricorrenti sostenuti nel primo semestre 2009 per il ripristino e rilascio di due A330 al *lessor* (circa Euro 3,5 milioni).

Rif. 28 Noleggi operativi

I noleggi operativi, che ammontano a Euro 25.526 migliaia in confronto a Euro 33.713 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 22.751 migliaia nel primo semestre 2009 individuale) evidenziano un'incidenza sui ricavi del 10,4% contro l'11,0% del primo semestre 2009 pro-forma, grazie in particolare alla riduzione di due A330 (presenti quasi per tutto il primo semestre 2009) e al minor costo degli aeromobili a nolo conferiti da Meridiana.

Nel complesso i costi di noleggio di aeromobili relativi al ramo *Aviation* per il periodo marzo-giugno 2010 sono risultati pari a circa Euro 4,4 milioni.

Rif. 29 Costi commerciali di vendita

I costi diretti commerciali di vendita, composti da commissioni e altri costi di intermediazione dei vari canali distributivi, ammontano a Euro 9.323 migliaia, contro Euro 10.752 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 1.933 migliaia nel primo semestre 2009 individuale).

In termini di incidenza sul fatturato, tale posta mostra una sostanziale stabilità, passando dal 3,5% al 3,8% nei due semestri comparati.

Rif. 30 Altri costi operativi e di *wet lease*

I costi operativi e di *wet lease* sono pari a Euro 87.787 migliaia contro Euro 108.064 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 49.863 migliaia nel primo semestre 2009 individuale), con un decremento di Euro 20.277 migliaia, come da tabella seguente.

€000	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009 pro-forma	Variazione
Handling	51.706	67.439	(15.733)
Tasse di rotta	16.565	20.230	(3.665)
Wet lease e blocked space (acquisto posti da altri vettori)	11.255	15.749	(4.494)
Handling e wet lease v/parti correlate	2.800	2.145	655
Assistenza passeggeri e rimborso danni	601	1.890	(1.289)
Altri	4.860	611	4.249
Totale	87.787	108.064	(20.277)

La loro incidenza sul fatturato risulta pari al 35,8% contro 35,3% nel primo semestre 2009 pro-forma.

Vanno segnalati comunque i minori costi di *wet lease* soprattutto per acquisto di posti sui voli operati da Lauda-Livingston (Lungo Raggio), ridottisi in modo rilevante in confronto al primo semestre 2009 per una diversa operatività commerciale.

Rif. 31 Oneri diversi di gestione e altri servizi

Gli "Oneri diversi di gestione e altri servizi" sono pari a Euro 15.125 migliaia contro Euro 29.027 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 10.644 migliaia nel primo semestre 2009 individuale) e mostrano un decremento di Euro 13.902 migliaia rispetto al semestre precedente. La loro incidenza sui ricavi è pari al 6,2%, contro il 9,5% nel primo semestre 2009 pro-forma.

In tale posta sono inclusi i costi per consulenze e collaborazioni varie, pubblicità e promozione, assicurazioni, utenze, locazioni, noleggi diversi e altri servizi, nonché sopravvenienze passive varie.

Rif. 32 Costo del personale

Il costo del personale ammonta a Euro 38.951 migliaia (era pari a Euro 20.160 migliaia nel primo semestre 2009 individuale ed Euro 56.416 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma), evidenziando, per effetto dell'integrazione, un'incidenza sui ricavi del 15,9% contro il 18,4% nel primo semestre 2009 pro-forma per effetto del beneficio relativo all'applicazione dei contratti di solidarietà che nel 2010, a differenza di quanto avvenuto nel primo semestre 2009, ha interessato l'intero semestre 2010.

Per effetto dell'integrazione con il ramo *Aviation* e il contemporaneo *spin-off* del ramo di manutenzione MRO, i dipendenti sono saliti in termini di FTE di circa 1.000 unità, arrivando a 1.632 addetti a fine giugno 2010.

Rif 33 Ammortamenti e svalutazioni

Sono pari a Euro 5.425 migliaia contro Euro 6.396 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 1.623 nel primo semestre 2009 individuale). L'incremento è connesso al conferimento del ramo *Aviation* di Meridiana, che ha apportato un notevole valore di cespiti (flotta di aeromobili di proprietà e altre immobilizzazioni per oltre Euro 32 milioni).

Rif 34 Stanziamento fondi rischi e oneri

Tale posta è pari nel semestre a Euro 2.978 migliaia in confronto a Euro 4.916 migliaia del primo semestre 2009 pro-forma (1.307 migliaia nel primo semestre 2009 individuale) .Sono inclusi gli accantonamenti stanziati per far fronte alle controversie legali in essere con passeggeri, personale, fornitori e altre controparti in considerazione delle specifiche valutazioni fatte con il supporto di pareri legali, che hanno portato a maggiori prudenti stanziamenti nel semestre in parola.

Rif. 35 Altri accantonamenti rettificativi

Gli "Altri accantonamenti rettificativi" assommano nel semestre a Euro 2.056 migliaia in confronto a Euro 2.022 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 1.145 migliaia del primo semestre 2009 individuale). Includono in maggior misura le svalutazioni apportate ai crediti di dubbia esigibilità (Euro 2.000 migliaia) sulla base dell'esperienza storica e dell'analisi puntuale delle singole partite incagliate.

Rif 36 Oneri finanziari netti

Il saldo degli "Oneri finanziari netti" risulta positivo per Euro 916 migliaia in confronto a un saldo negativo di Euro 1.093 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (contro un saldo negativo di Euro 732 migliaia del primo semestre 2009 individuale). Il predetto valore deriva principalmente dalle differenze cambio nette positive (Euro 1.581 migliaia), al netto di interessi ed altri oneri finanziari (Euro 665 migliaia). Il dettaglio della voce è riportata nelle tabelle seguenti.

Proventi finanziari

€000	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009 pro-forma	Variazione
Interessi attivi bancari	6	47	(41)
Utili su cambi	5.591	411	5.180
Altri proventi	104	9	95
Totale	5.701	467	5.234

Oneri finanziari

€000	1° Semestre 2010	1° Semestre 2009 pro-forma	Variazione
Interessi passivi per finanziamento banche/scoperti	91	81	10
Perdite su cambi	4.010	955	3.055
Interessi passivi mutuo	29	63	(34)
Commissioni su fidejussioni	121	83	38
Altri	534	378	156
Totale	4.785	1.560	3.225

Oneri finanziari netti	916	(1.093)	2.009
-------------------------------	------------	----------------	--------------

Rif. 37 Imposte del periodo

Le imposte del periodo ammontano a Euro 308 migliaia contro Euro 1.134 migliaia nel primo semestre 2009 pro-forma (Euro 659 migliaia nel primo semestre 2009 individuale) e includono in prevalenza la componente relativa alle imposte correnti IRAP in conseguenza del risultato negativo di periodo ai fini IRES. Si ricorda che Meridiana fly ha in ogni caso in dote notevoli perdite pregresse riportabili a nuovo per circa Euro 90 milioni, la cui iscrivibilità sarà valutata al momento della allocazione definitiva dei plusvalori derivanti dalla contabilizzazione del conferimento del ramo *Aviation*.

4.10. Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato

A seguito dell'Assemblea Straordinaria del 21 dicembre 2009, che ha deliberato di coprire le perdite maturate nel periodo 1 settembre 2009 – 31 ottobre 2009 pari a Euro 3.828.247 mediante utilizzo per pari importo del capitale sociale, lo stesso è stato ridotto a Euro 7.256.024,92, senza modifica del numero delle azioni. Si precisa che tale ultima riduzione del capitale sociale è stata effettivamente iscritta presso il Registro delle Imprese di Milano in data 10 febbraio 2010.

Inoltre al 28 febbraio 2010 si è perfezionato l'aumento di capitale in natura con esclusione del diritto di opzione ex art 2441 cod. civ. deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 21 dicembre 2009 e liberato tramite conferimento del ramo *Aviation* da parte di Meridiana S.p.A..

In dettaglio sono state emesse 325.247.524 azioni 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, per un controvalore complessivo pari a circa Euro 52,56 milioni.

In conseguenza di tale operazione si è avuto un incremento netto a capitale e riserve di Euro 52.560 migliaia (rispettivamente di Euro 6.505 migliaia ed Euro 46.055 migliaia), rettificato degli effetti contabili del conferimento per Euro 42.711 migliaia (cfr. paragrafo 4.5 - Metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation*).

Peraltro nel primo semestre 2010 sono state sostenute spese direttamente connesse all'aumento di capitale in natura di cui sopra che assommano, al netto dell'effetto fiscale, a Euro 789 migliaia, contabilizzate a riduzione diretta dell'incremento del patrimonio netto.

Infine si segnala che, versando la Società nella fattispecie di cui all'art. 2446 del cod. civ. (perdite superiori a un terzo del capitale) alla data del 31 marzo 2010, Meridiana S.p.A. ha comunicato di convertire il finanziamento infruttifero di Euro 10

milioni erogato il 21 dicembre 2009 in versamento di pari importo in conto futuro aumento di capitale, incrementando in tal modo le riserve di patrimonio netto della Società.

In considerazione dei movimenti sopra commentati e della perdita netta consuntivata nel primo semestre 2010 di Euro 27.460 migliaia, il patrimonio netto al 30 giugno 2010 risulta essere negativo per Euro 11.546 migliaia (a livello della società individuale il patrimonio netto è negativo per Euro 4.938 migliaia).

La tabella seguente presenta il raccordo tra il patrimonio netto e la perdita di periodo della Capogruppo Meridiana fly S.p.A. e gli analoghi dati consolidati.

Riconciliazione Patrimonio Netto

€000	PN 30.06 2010	Risultato del periodo
Capogruppo Meridianafly	(4.938)	(27.970)
Utile delle società consolidate dal 28 febbraio 2010 al 30 giugno 2010	10	10
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(6.618)	500
Consolidato Meridianafly	(11.546)	(27.460)

La rettifica complessiva di Euro 6.608 migliaia - apportata in sede di consolidamento al valore delle partecipazioni - deriva dalla applicazione di quanto previsto dal Principio OIC 4 per rilevare in continuità di valori - rispettivamente con i bilanci separato e consolidato di Meridiana S.p.A. - il contributo della quota del 50% di Sameitaly e Wokita (conferite nel ramo *Aviation*), nonché dalla eliminazione della contabilizzazione del versamento in conto capitale in Wokita effettuato da Meridiana fly (Euro 500 migliaia a fine giugno 2010).

Come descritto al precedente paragrafo 4.5 - Metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation*, tale ramo è stato identificato come "acquirente" in sede di rilevazione degli effetti del conferimento ai sensi dell'IFRS 3.

Conseguentemente, i valori di iscrizione - nella rendicontazione finanziaria separata e consolidata della Società - devono avvenire in continuità di valori rispetto a quelli risultanti rispettivamente dalla rendicontazione separata e consolidata del ramo *Aviation* stesso; poiché, nella redazione del proprio bilancio consolidato, Meridiana S.p.A. neutralizza il beneficio rilevato sul patrimonio netto del proprio bilancio separato per effetto della valutazione a *fair value* delle citate partecipazioni (ammontante ad Euro 7,1 milioni), la stessa contabilizzazione deve essere effettuata dalla Società ai sensi del Principio OIC 4 nella propria rendicontazione separata e consolidata.

Quindi, a fronte dell'iscrizione delle partecipazioni in Wokita e Sameitaly nel bilancio separato della Società al valore risultante dal conferimento (corrispondente a quello esposto nel bilancio separato di Meridiana S.p.A. con l'applicazione della valutazione a *fair value*), ai fini della redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato neutralizzato l'effetto positivo sul patrimonio netto consolidato risultante dal conferimento per l'importo di 7,1 milioni di Euro, corrispondente al citato beneficio dell'iscrizione delle partecipazioni conferite a un valore di costo pari a quello risultante dalla valutazione a *fair value* nel bilancio della conferente Meridiana S.p.A..

Come già commentato in precedenza, il patrimonio netto individuale della Società è risultato negativo al 30 giugno 2010 per Euro 4.938 migliaia, versando la Società nella fattispecie di cui all'art. 2447 cod.civ. (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale). Tuttavia, in considerazione dell'aumento di capitale in denaro conclusosi nel mese di agosto 2010 per un importo complessivo di Euro 40 milioni da rilevare nelle poste del patrimonio netto, alla data di approvazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato la Società non versa nella fattispecie di cui sopra.

4.11. Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

Come evidenziato dallo schema del rendiconto finanziario, che illustra la variazione nell'esercizio della cassa e delle altre disponibilità liquide con metodo indiretto, il primo semestre 2010 è stato caratterizzato da un incremento di liquidità di Euro 8.964 migliaia.

Le principali variazioni dei flussi finanziari sono di seguito analizzate.

- **Effetti del conferimento del ramo *Aviation***

Tale conferimento non ha determinato effetti di natura finanziaria dal momento che l'atto di conferimento ha previsto l'esclusione delle poste di natura finanziaria – segnatamente le disponibilità liquide e l'indebitamento finanziario corrente - dalle voci oggetto di conferimento. Si rimanda altresì al paragrafo 4.6 per una più diffusa descrizione della metodologia di rilevazione dell'operazione di conferimento del ramo *Aviation*.

- **Effetti del consolidamento delle partecipazioni di *Sameitaly* e *Wokita***

Con il consolidamento delle partecipazioni di *Sameitaly* e *Wokita* a partire dal 28 febbraio 2010 si determina una variazione netta finale positiva di Euro 1.194 migliaia corrispondente alle disponibilità liquide derivanti dal consolidamento medesimo.

- **Flussi finanziari derivanti dell'attività operativa**

Nel semestre l'attività operativa ha determinato una variazione netta positiva di Euro 11.884 migliaia, in particolare dovuta alla variazione positiva del capitale netto, parzialmente compensata dalla perdita del periodo prima delle imposte.

- **Flussi finanziari assorbiti dall'attività di investimento**

Tale area ha determinato una variazione negativa per Euro 14.250 migliaia, prevalentemente dovuta alla variazione netta delle immobilizzazioni materiali e a nuovi depositi cauzionali verso i *lessor* a garanzia del passaggio dei contratti di leasing ex *Meridiana*.

- **Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria**

Nel periodo, i flussi di liquidità generati dall'attività finanziaria sono positivi per Euro 10.925 migliaia, derivanti in larga misura dall'ulteriore finanziamento di Euro 10 milioni concesso da *Meridiana* da convertire in capitale una volta perfezionato l'aumento di capitale in denaro.

- **Flussi finanziari derivanti da operazioni sul capitale**

Nel periodo si sono generati flussi negativi in relazione alla contabilizzazione a patrimonio netto delle spese connesse all'aumento di capitale in natura.

4.12. Posizione finanziaria netta consolidata

La posizione finanziaria netta consolidata al 30 giugno 2010 è negativa per Euro 12.341 migliaia. Le variazioni rispetto all'indebitamento finanziario di Euro 19.612 migliaia riportato nel bilancio individuale al 31 dicembre 2009 sono di seguito evidenziate.

€000		30.06.2010	31.12.2009	Variazione
		consolidato	individuale	
A	Cassa e c/c bancari attivi (1)	17.110	6.647	10.463
B	Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide (1)	-	-	-
C	Disponibilità liquide (A) + (B)	17.110	6.647	10.463
D	Crediti finanziari correnti	1.333	-	1.333
E	Debiti bancari correnti (1) (2)	15.000	13.501	1.499
F	Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche (1) (2)	-	-	-
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	603	574	29
H	Altri debiti finanziari correnti	13.310	10.000	3.310
I	Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)	28.913	24.075	4.838
J	Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)	10.470	17.428	(6.958)
K	Crediti finanziari non correnti	-	-	-
L	Debiti bancari non correnti	1.871	2.184	- 313
M	Obbligazioni emesse	-	-	-
N	Altri debiti non correnti	-	-	-
O	Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)	1.871	2.184	- 313
P	Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)	12.341	19.612	- 7.271

Riconciliazione con prospetto del rendiconto finanziario e con lo stato patrimoniale:

(1)	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti	2.110	(6.854)	8.964
(2)	Debiti verso banche	15.000	13.501	1.499

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

C - Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide al 30 giugno 2010 sono pari a Euro 17.110 migliaia e sono costituite dai valori in cassa e dai saldi di conti correnti bancari attivi.

D – Crediti finanziari correnti

E' stato inserito in tale linea il *fair value*, pari a Euro 1.333 migliaia al 30 giugno 2010, dei contratti derivati di *trading* attinenti ad operazioni di copertura sul prezzo del *jet fuel* espresso in USD.

I – Indebitamento finanziario corrente

Ammonta a Euro 28.913 migliaia ed è rappresentato da: i) debiti verso banche pari a Euro 15.000 migliaia, per finanziamenti a breve del tipo *revolving*; ii) la parte corrente dell'indebitamento non corrente per un importo di Euro 603 migliaia; (iii) il finanziamento infruttifero erogato da Meridiana alla Società in data 24 febbraio 2010 per complessivi Euro 10.000 migliaia (cfr. paragrafo 2.3.1. - Aumento di capitale); (iv) il debito finanziario verso la controllante Meridiana per conguaglio provvisorio del conferimento del ramo *Aviation* pari a Euro 3.310 migliaia.

O – Indebitamento finanziario non corrente

L'indebitamento finanziario non corrente è composto da debiti bancari non correnti per Euro 1.871 migliaia, rappresentati dalla quota oltre i 12 mesi del mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo per l'acquisto dell'immobile di proprietà sito a Milano.

4.13. Eventi significativi non ricorrenti

4.13.1. Contratto di solidarietà

Come già anticipato sono in essere contratti di solidarietà per il Personale Navigante (Piloti e Assistenti di Volo), in accordo con le Organizzazioni Sindacali di Categoria, previsti tra gli strumenti alternativi ai licenziamenti collettivi dalla legge 223/91.

Il risultato del primo semestre 2010 ha pertanto beneficiato di tale contributo positivo stimabile, al lordo dell'effetto fiscale, in circa Euro 6,5 milioni (Euro 2 milioni nel primo semestre 2009), non riflesso nella liquidità aziendale, in quanto ancora da rimborsare da parte degli enti preposti.

4.13.2. Eventi operativi di inizio marzo 2010

Facendo seguito a quanto commentato nella Relazione Intermedia sulla Gestione (cfr paragrafo 2.2.5), immediatamente dopo il perfezionamento a fine febbraio 2010 delle operazioni straordinarie societarie, si sono verificate a partire dal 1° marzo 2010 per circa 10 giorni significativi atti di protesta sindacale da parte dei lavoratori che hanno comportato oltre 80 cancellazioni dei voli programmati e ritardi sui voli in generale anche per effetti consequenziali e di rotazione, con peggioramenti sulla produttività e sugli indici di puntualità / regolarità.

La suddetta protesta ha avuto impatti negativi non ricorrenti sui risultati della Società nel primo semestre 2010 stimabili in circa Euro 1,5 milioni al lordo dell'effetto fiscale.

Per completezza si ricorda che, nel primo semestre 2009, a causa di un problema tecnico occorso a un aeromobile di Lungo Raggio, la Società aveva sostenuto costi non ricorrenti per riprotezioni e altri oneri connessi per Euro 0,8 milioni al lordo dell'effetto fiscale.

4.13.3. Eruzione del vulcano in Islanda

A causa della rilevante eruzione occorsa a metà aprile 2010 di un vulcano islandese sono state disposte chiusure degli spazi aerei prima nel Nord Europa e poi anche nel Sud Europa per circa 5 giorni, con riapertura completa dal 20 aprile 2010. Tale blocco ha comportato rilevanti perdite per le compagnie aeree, inclusa Meridiana fly, per gli aeroporti e per il settore del turismo in generale.

La Società ha dovuto cancellare oltre 350 voli, quasi esclusivamente di Medio Raggio, e riposizionare i voli sui vari aeroporti (senza ricavi), oltre a riproteggere i passeggeri. I mancati ricavi sono stimati nell'ordine di Euro 4,5 milioni, mentre il margine perso, al netto dei risparmi dei costi variabili ma al lordo dei costi stimati di rimborso e riprotezione passeggeri, può essere quantificabile in circa Euro 3 milioni.

4.13.4. Wet lease straordinari

Come già commentato nella Relazione Intermedia sulla Gestione, la Società ha dovuto fare ricorso alla fine del semestre a contratti temporanei di *wet lease* con vari operatori per far fronte alla indisponibilità di macchine, sia per problemi sindacali in Meridiana Maintenance (ove erano in manutenzione 2 aeromobili MD-82) che per il ritardato ingresso di due nuovi aeromobili A320 (dovuti anche al processo di integrazione), incorrendo in costi aggiuntivi non previsti, quantificabili per il solo mese di giugno in circa Euro 1 milione (Euro 0,6 milioni nei mesi di luglio e agosto) al lordo dell'effetto fiscale.

4.14. Informativa di settore

Come già evidenziato nel Bilancio individuale della Società al 31 dicembre 2009, in applicazione dell'IFRS 8 sull'informativa di settore, i segmenti operativi ritenuti necessari al *management* per valutare l'andamento della gestione e prendere conseguenti decisioni, sono individuati nelle attività di Medio Raggio e Lungo Raggio, mantenendo separatamente rilevati i costi centrali commerciali e di struttura che sono remunerati dalle citate attività operative senza possibilità di allocazione diretta a ciascuno dei segmenti operativi.

Di seguito i dati per segmento operativo relativi alle rendicontazioni semestrali effettive (1° semestre 2010 consolidato e 1° semestre 2009 individuale).

€/000	1° Semestre 2010				1° Semestre 2009			
	Medio raggio	Lungo raggio	Non allocato	Totale	Medio raggio	Lungo raggio	Non allocato	Totale
Ricavi di vendita	186.664	58.693		245.357	64.810	78.255		143.065
Altri Ricavi	13.519	1.190		14.709	1.214	1.822		3.036
Totale ricavi	200.183	59.883	-	260.066	66.024	80.077	-	146.101
Carburante	(44.185)	(20.679)		(64.864)	(13.534)	(19.930)		(33.464)
Materiali e servizi di manutenzione	(27.620)	(8.479)		(36.099)	(9.835)	(15.264)		(25.099)
Costi commerciali di vendita	(8.152)	(1.171)		(9.323)	(938)	(995)		(1.933)
Altri costi operativi e wet lease	(73.561)	(14.226)		(87.787)	(22.728)	(27.135)		(49.863)
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	-	-	(15.125)	(15.125)	-	-	(10.643)	(10.643)
Costo del personale	(30.018)	(8.933)		(38.951)	(10.288)	(9.872)		(20.160)
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(2.267)	(711)		(2.978)	-	-	(1.307)	(1.307)
EBITDAR	14.380	5.684	(15.125)	4.939	8.701	6.881	(11.950)	3.632
Noleggi operativi	(16.887)	(8.639)		(25.526)	(8.735)	(14.016)		(22.751)
EBITDA	(2.507)	(2.955)	(15.125)	(20.587)	(34)	(7.135)	(11.950)	(19.119)
Ammortamenti e svalutazioni	(3.743)	(1.682)		(5.425)	(767)	(856)		(1.623)
Altri accantonamenti rettificativi	(1.588)	(468)		(2.056)	(911)	(234)		(1.145)
EBIT	(7.838)	(5.105)	(15.125)	(28.068)	(1.712)	(8.225)	(11.950)	(21.887)

Tale struttura del *reporting* interno permane utilizzata anche se da un punto di vista organizzativo e funzionale l'attività *charter* viene gestita unitariamente senza strutture dedicate separate e centri decisionali distinti tra Medio e Lungo Raggio e prescindendo dalla considerazione che - nell'attuale contesto economico di riferimento delle attività *charter* (indirizzata al settore del *tour operating* che percorre da tempo una fase di crisi) - il Lungo Raggio riveste carattere di sostanziale accessorialità al Medio Raggio, costituendo un elemento di completamento dell'offerta di Medio Raggio ai *tour operator*.

4.15. Rapporti con parti correlate

Viene fornita di seguito la tabella riepilogativa dei rapporti del Gruppo Meridiana fly con parti correlate al 30 giugno 2010 identificate ai sensi dello IAS 24, oltre che alcuni dettagli sui principali rapporti operativi e commerciali con le parti correlate medesime.

€000	30.06.2010	
	Crediti	Debiti
Geasar S.p.A.	524	4.746
Meridiana S.p.A.	3.789	13.414
Cortesa S.r.l.	2	169
Eccelsa S.r.l.	19	32
Prima S.r.l.	3	-
Meridiana Maintenance S.r.l.	549	7.581
EF USA Inc.	2.468	441
AKFED	650	-
Finaircraft	3.633	850
Air Burkina	130	-
Air Uganda	486	-
CAM (Compagnie Aerienne Du Mali)	154	-
Totale	12.407	27.233

€000	1° Semestre 2010	
	Costi	Ricavi
Geasar S.p.A.	3.105	172
Meridiana S.p.A.	1.020	3.016
SameItaly S.r.l.	126	-
Alisarda S.r.l.	208	-
Cortesa S.r.l.	155	5
Eccelsa S.r.l.		2
Meridiana Maintenance S.r.l.	11.685	1.127
AKFED	-	205
Totale	16.299	4.527

€000	Totale	Verso parti correlate	%
Crediti commerciali e altre attività correnti	119.619	12.407	10%
Finanziamenti correnti da controllante	13.310	13.310	100%
Debiti commerciali e altre passività correnti	221.134	13.923	6%

€000	Totale	Verso parti correlate	%
Ricavi	245.357	2.514	1%
Altri ricavi	14.709	2.013	14%
Materiali e servizi di manutenzione	36.099	11.999	33%
Costi commerciali di vendita	9.323	182	2%
Altri costi operativi e wet lease	87.787	2.800	3%
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	15.125	1.318	9%

Rapporti con Meridiana S.p.A.

Dopo il conferimento, i rapporti con la controllante Meridiana sono connessi ad accordi di tipo finanziario (finanziamenti temporanei in vista dell'operazione di aumento di capitale e alla garanzia a mezzo lettera di patronage rilasciata da Meridiana sul debito finanziario di Meridiana fly verso un pool di banche).

Rapporti con Geasar

I rapporti attivi con Geasar (società controllata da Meridiana S.p.A.) sono attualmente relativi alle seguenti attività svolte da Meridiana fly:

1. servizi di natura pubblicitaria e contributi commerciali;

2. servizi gestione paghe dipendenti;
3. servizi di gestione informatica.

I rapporti passivi sono attualmente relativi alle seguenti attività svolte da Geasar:

1. servizi di *handling / catering* per aeromobili e passeggeri presso l'aeroporto di Olbia;
2. utilizzo di uffici e altri spazi (es. sale Vip) presso l'aeroporto di Olbia;
3. concessione di spazi pubblicitari presso l'aeroporto di Olbia.

Rapporti con Meridiana Maintenance

I rapporti passivi in essere con Meridiana Maintenance (società controllata da Meridiana S.p.A. e partecipata al 16,38% da Meridiana fly) riguardano i servizi di manutenzione, di gestione tecnica e altri servizi connessi alla gestione di particolari contratti di manutenzione relativi alla flotta di Meridiana fly.

Sono in essere rapporti attivi eseguiti da Meridiana fly relativi a:

1. servizi gestione amministrativa, legale e societaria;
2. servizi gestione paghe dipendenti e gestione risorse umane;
3. altri servizi in global service.

Rapporti con Finaircraft

I rapporti attivi con tale società, controllata interamente da AKFED, riguardano i servizi di manutenzione su aeromobili in uso alle compagnie africane del Gruppo forniti dalla Finaircraft e alla stessa riaddebitati.

Rapporti con AKFED

E' in essere un accordo con AKFED per la prestazione di servizi di consulenza nel settore del trasporto aereo da parte di Meridiana fly. Si segnalano per completezza gli Impegni di natura finanziaria di AKFED assunti nell'ambito dell'operazione di ristrutturazione societaria, come meglio descritti nei paragrafi 2.2.2)

Rapporti con Alisarda

I rapporti passivi con Alisarda (società controllata da Meridiana S.p.A.) sono attualmente relativi alla locazione di uffici e accessori presso il Centro Direzionale di Olbia e ad altri spazi presso l'aeroporto di Olbia, mentre quelli attivi riguardano vari servizi amministrativi svolti da Meridiana fly.

Rapporti con Cortesa

I rapporti passivi con Cortesa (società controllata da Meridiana S.p.A.) sono relativi ai servizi mensa presso la sede di Olbia e all'uso di parcheggi aeroportuali, mentre quelli attivi riguardano servizi di gestione paghe dipendenti.

Rapporti con Air Uganda, Air Burkina, Air Mali

I rapporti con tali compagnie aeree, controllate da AKFED, sono relativi a servizi di gestione tecnica dei siti Web svolti da Meridiana fly.

Rapporti con EF USA.

L'attività di EF-USA (controllata al 100% da Meridiana fly ma non consolidata – cfr. paragrafo 4.4) consisteva nella intermediazione per le vendite di linea, per conto della Società, in via esclusiva sul territorio del Nord America, con corrispettivi rappresentati da commissioni di vendita. Come già in precedenza accennato, il rapporto di agenzia con la suddetta società è cessato a novembre 2009 ed è in corso una controversia con la stessa Società come indicato nel paragrafo relativo ai principali contenziosi in essere.

4.16. Elenco delle partecipazioni

In applicazione della Delibera Consob 11971 art. 126, si riportano di seguito le partecipazioni detenute in società non quotate in misura superiore al 10% del capitale con diritto di voto al 30 giugno 2010.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale (4)	Percentuale posseduta	Tipo di possesso	Patrimonio netto ultimo esercizio ('000)	Risultato ultimo esercizio ('000)	Valore contabile ('000)
Sameitaly S.r.l.	Olbia	€ 95.000	100%	Diretto	652,4	89,3	8.942
Wokita S.r.l.	Olbia	€ 35.000	100%	Diretto	39,0	-153,9	5.296
EF USA Inc (1)	New Jersey (USA)	\$ 1.000	100%	Diretto	\$ - 141	\$ - 141	\$ 0,49
Meridiana express S.r.l. (2)	Olbia	€ 10.000	100%	Diretto	Non disp.	Non disp.	10
Meridiana maintenance S.p.A. (3)	Olbia	€ 12.015.000	16,38%	Diretto	9,63	-0,37	1.968

(1) ultimi dati disponibili al 2008. Società non operativa. In corso causa legale

(2) Società costituita a marzo 2010, attualmente non operativa.

(3) Società pienamente operativa da marzo 2010.

(4) capitale sottoscritto e versato

4.17. Compensi Amministratori e Sindaci

I compensi maturati a favore dei membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale sono riportati nella tabella seguente.

€/000	1° Semestre 2010	Esercizio 2009	Variazione	Variazione %
Amministratori	872	593	279	47%
Collegio sindacale	78	133	(55)	-41%
Totale	950	726	224	31%

4.18. Altre informazioni

Alla data del presente bilancio semestrale non risultano azionisti con partecipazioni superiori al 2% del capitale oltre alla controllante Meridiana S.p.A..

Si precisa che non sono state poste in essere nel primo semestre 2010, ai sensi della Comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

Non sono state effettuate nel corso del semestre né direttamente, né indirettamente operazioni di acquisto o di vendita di azioni proprie. Al 30 giugno 2010 Meridiana fly e le altre società del Gruppo Meridiana fly non detengono azioni proprie.

Tenuto conto delle azioni costituenti il Capitale Sociale alla data del 30 giugno 2010, la perdita netta per azione nel semestre risulta essere pari a Euro 0,04.

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione tenutasi a Olbia in data 27 agosto 2010.

Olbia, 27 agosto 2010

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Marco Rigotti

5. Dichiarazione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

1. I sottoscritti Massimo Chieli, Amministratore Delegato, e Maurizio Cancellieri, Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Meridiana fly S.p.A., attestano, tenuto anche conto dell'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche d'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2010.

2. Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta inoltre che il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2010:

- a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002 e, in particolare, dello IAS 34 – Bilanci intermedi ;
- b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c) è idoneo, a quanto consta, a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

La Relazione Intermedia sulla Gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La Relazione Intermedia sulla Gestione comprende altresì un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Olbia, 27 agosto 2010

Massimo Chieli

Amministratore Delegato

Maurizio Cancellieri

Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari