



# RESOCONTO INTERMEDIO SULLA GESTIONE AL 30 SETTEMBRE 2011

**Meridiana fly S.p.A.**

Società assoggettata a direzione e coordinamento da parte della società Meridiana S.p.A.  
ai sensi degli articoli 2497 e ss. del Codice Civile

Sede legale in Olbia (OT), Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda

Capitale Sociale Euro 20.901.419,34 i.v.

Partita IVA 03184630964

Codice Fiscale e n. iscrizione Registro Imprese di Sassari 05763070017

[www.meridianafly.com](http://www.meridianafly.com)

## SOMMARIO

Introduzione.....	3
1. ORGANI SOCIALI.....	5
2. ANDAMENTO DELLA GESTIONE E SCENARIO.....	6
2.1. Andamento della gestione e attività operativa.....	6
2.1.1. Andamento generale.....	6
2.1.2. Risultati dei primi nove mesi dell'esercizio 2011.....	9
2.1.3. Risultati del terzo trimestre 2011.....	12
2.1.4. La flotta.....	13
2.1.5. Attività commerciale.....	15
2.1.6. Dati statistici.....	17
2.2. Personale.....	18
2.3. Investimenti.....	20
2.4. Attività di direzione e coordinamento e rapporti con parti correlate.....	21
2.5. Fatti di rilievo avvenuti nei primi nove mesi del 2011.....	21
2.5.1. Piano di riduzione di personale.....	21
2.5.2. Effetti della crisi politica in Egitto.....	22
2.5.3. Piano Industriale 2011-2015.....	23
2.5.4. Patrimonializzazione della Società e impegni dell'Azionista di riferimento in relazione al Piano industriale del 18 marzo 2011.....	24
2.5.5. Rinnovo del Consiglio di Amministrazione.....	24
2.5.6. Situazione patrimoniale ex art. 2446 c.c. a fine dicembre 2010.....	24
2.5.7. Accordo di manutenzione con Lufthansa Technik.....	25
2.5.8. Accordo di restituzione aeromobili MD-82.....	25
2.5.9. Progetto di integrazione con Air Italy e Piano Industriale Integrato.....	25
2.5.10. Nuovi impegni di AKFED / Meridiana a supporto della continuità aziendale.....	30
2.6. Contenziosi rilevanti.....	31
2.7. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del terzo trimestre.....	33
2.7.1. Acquisizione di Air Italy da parte di Meridiana Fly.....	33
2.7.2. Situazione patrimoniale ex art. 2447 c.c. al 31 agosto 2011.....	37
2.8. Altre informazioni.....	37
2.9. Prevedibile evoluzione della gestione.....	38
3. PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI.....	40
3.1. Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 settembre 2011.....	40
3.2. Conto Economico complessivo consolidato dei primi Nove mesi 2011 e del Terzo Trimestre 2011.....	41
3.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2011.....	43
3.4. Rendiconto finanziario consolidato dei primi nove mesi del 2011.....	44
4. NOTE ILLUSTRATIVE.....	45
4.1. Principi contabili e criteri di valutazione.....	45
4.1.1. Considerazioni Generali.....	45
4.1.2. Principi contabili e criteri di valutazione.....	45
4.1.3. Uso di stime.....	46
4.1.4. Continuità aziendale.....	47
4.2. Comparabilità dei dati contabili.....	47
4.3. Stagionalità dell'attività.....	47
4.4. Area e criteri di consolidamento.....	48
4.5. Analisi della situazione patrimoniale e finanziaria.....	49
4.6. Analisi dei risultati economici dei primi nove mesi.....	54
4.7. Analisi delle variazioni di patrimonio netto.....	55
4.8. Gestione patrimoniale e finanziaria.....	56
4.9. Posizione finanziaria netta.....	57
4.10. Eventi significativi non ricorrenti.....	58
4.10.1. Effetto Egitto.....	58
4.10.2. Fondi phase-out MD-82.....	58
4.10.3. Fondi rischi per controversie legali.....	59
4.10.4. Fondi rischi per ristrutturazione.....	59
4.11. Informativa di settore.....	59
4.12. Rapporti con parti correlate.....	59
4.13. Garanzie, impegni e altre passività potenziali.....	62
5. Dichiarazione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.....	64

**Meridiana fly S.p.A.**

Società assoggettata a direzione e coordinamento da parte della società Meridiana S.p.A.  
ai sensi degli articoli 2497 e ss. del Codice Civile  
Sede legale in Olbia (OT), Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda  
Capitale Sociale Euro 20.901.419,34 i.v.  
Partita IVA 03184630964  
Codice Fiscale e n. iscrizione al Registro Imprese di Sassari 05763070017  
www.meridianafly.com

-----

## Introduzione

Il presente Resoconto Intermedio sulla gestione al 30 settembre 2011 (nel seguito anche "Resoconto Intermedio") è stato predisposto ai sensi dell'art 154 – *ter* del D.Lgs 58/98 (Testo Unico sulla Finanza – 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") nei primi nove mesi dell'esercizio 2011, oltre che un'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.

Il Resoconto Intermedio è stato predisposto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea ed è stato redatto applicando lo "IAS 34 – Bilanci intermedi", nonché applicando gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2010.

Si ricorda che a seguito dell'operazione di conferimento del Ramo *Aviation* di Meridiana S.p.A. con effetto 28 febbraio 2010, 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%, e pertanto il presente Resoconto Intermedio sulla gestione è predisposto 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.

Il presente Resoconto Intermedio sulla gestione al 30 settembre 2011 è costituito dalla Relazione Intermedia sulla Gestione (esposta nel successivo Capitolo 2), dalla Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata, dal Conto Economico Complessivo Consolidato, dal Rendiconto Finanziario Consolidato e dal Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato (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 – Prospetti contabili consolidati dei primi nove mesi 2011, si ritiene opportuno evidenziare che relativamente al Capitolo 2 sull'andamento della Gestione - i dati economici sono commentati con riferimento ai dati consolidati al 30 settembre 2010, pur con i limiti di comparabilità con i primi nove mesi del 2010, per la parte economica, legati in particolare alla piena operatività dell'integrazione con il Ramo *Aviation* solo a partire dal 1° marzo 2010. Di conseguenza le comparazioni delle voci economiche non sono effettuate in valore assoluto ma in termini di incidenza rispetto ai ricavi di vendita.

Riguardo alla posizione finanziaria netta ed alla situazione patrimoniale e finanziaria, i dati al 30 settembre 2011 sono confrontati con i dati desumibili dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2010, senza le limitazioni di comparabilità illustrate per i dati economici.

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

Di seguito sono riportati i principali indicatori di risultato consolidato dei primi nove mesi dell'esercizio 2011, confrontati con quelli relativi ai primi nove mesi del 2010, nonché con quelli dell'intero esercizio 2010, riferibili rispettivamente alla rendicontazione intermedia e al bilancio d'esercizio consolidati del Gruppo, pur con i limiti di comparabilità sopra citati relativi ai soli dati economici.

*Ove non diversamente specificato, €/000*

<b>Esercizio 2010</b>	<b>Indicatori significativi</b>	<b>Novembre 2011</b>	<b>Novembre 2010</b>
91.572	Ore volo complessive	68.629	70.153
4.587.255	Passeggeri imbarcati	3.466.868	3.627.079
<b>Esercizio 2010</b>	<b>Conto economico sintetico</b>	<b>Novembre 2011</b>	<b>Novembre 2010</b>
604.812	Ricavi di vendita	490.206	475.926
645.428	Ricavi totali	518.992	499.625
31.828	EBITDAR (1)	(5.879)	37.798
5,3%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-1,2%	7,9%
(21.563)	EBITDA (2)	(47.074)	(1.684)
-3,6%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-9,6%	-0,4%
(41.283)	EBIT (3)	(58.224)	(13.125)
-6,8%	<i>Incidenza percentuale sui ricavi di vendita</i>	-11,9%	-2,8%
(46.411)	Risultato dell'esercizio / periodo	(62.390)	(16.354)
<b>31.12.2010</b>	<b>Stato patrimoniale sintetico</b>	<b>30.09.2011</b>	<b>30.09.2010</b>
141.397	Totale attività non correnti	137.508	151.301
151.912	Totale attività correnti	152.846	139.170
293.309	Totale attivo	290.354	290.471
8.439	Patrimonio netto	14.450	(11.546)
52.293	Totale passività non correnti	42.953	36.742
232.577	Totale passività correnti	232.951	265.275
293.309	Totale patrimonio netto e passività	290.354	290.471
<b>Esercizio 2010</b>	<b>Investimenti</b>	<b>Novembre 2011</b>	<b>Novembre 2010</b>
8.460	Investimenti in immob. immateriali e materiali	4.717	6.179
<b>31.12.2010</b>	<b>Altri dati</b>	<b>30.09.2011</b>	<b>30.09.2010</b>
(19.327)	Posizione finanziaria netta (4)	(12.544)	5.057
1.517	Numero medio dipendenti	1.681	1.438

(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 e oneri"). (2) EBITDA: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization*. Anche con riferimento all'EBITDA si precisa che, al fine della redazione del presente Rendiconto intermedio, tale indicatore e le relative misurazioni comparative sono stati determinati considerando gli "Stanziamanti fondi rischi e 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 2011)

Presidente	Marco	<b>RIGOTTI</b>
Amministratore Delegato	Giuseppe	<b>GENTILE</b> <sup>(1) (6)</sup>
Vice Presidente	Franco	<b>TRIVI</b>
Consiglieri	Claudio	<b>MIORELLI</b> <sup>(1)</sup>
	Roberto	<b>SCARAMELLA</b> <sup>(7)</sup>
	Salvatore	<b>VICARI</b> <sup>(2) (3) (4) (5)</sup>
	Gian Carlo	<b>ARDUINO</b> <sup>(2) (3) (4) (5)</sup>
	Giuseppe	<b>LOMONACO</b> <sup>(2) (3) (4) (5)</sup>

### **COLLEGIO SINDACALE**

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

Presidente	Luigi	<b>GUERRA</b>
Sindaci Effettivi	Cesare	<b>CONTI</b>
	Antonio	<b>MELE</b>
Sindaci Supplenti	Luca	<b>BOCCI</b>
	Guido Giorgio	<b>ZAFFARONI</b>

### **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

(5) Componente del Comitato Operazioni Parti Correlate

(6) In carica dal 18 luglio 2011 in sostituzione di Massimo Chieli (cfr - Progetto di integrazione con Air Italy)

(7) In carica dal 18 luglio 2011 in sostituzione di Claudio Allais (cfr - Progetto di integrazione con Air Italy)

## 2. ANDAMENTO DELLA GESTIONE E SCENARIO

### 2.1. Andamento della gestione e attività operativa

#### 2.1.1. Andamento generale

I risultati dei primi nove mesi dell'esercizio 2011 di Meridiana fly evidenziano un andamento del periodo in significativa perdita economica, seppur con risultati positivi nel terzo trimestre 2011 grazie alla positiva stagionalità del business.

L'andamento generale va analizzato anche alla luce della situazione macroeconomica globale, degli eventi politici e dei fattori esogeni che influenzano in misura significativa le performance delle aziende operanti nel settore del trasporto aereo.

Nei primi nove mesi 2011 la crescita dell'economia italiana, a differenza degli altri paesi europei più avanzati, è stimata sempre a livelli limitati (1,1% circa nei primi nove mesi 2011 contro una media europea del 1,9%), il che influenza, a parità di altre condizioni, la disponibilità di spesa dei consumatori e, in particolare, la domanda di viaggi per turismo. In questo periodo le tensioni nei mercati del debito sovrano di Grecia, Belgio, Italia, Spagna e Portogallo si sono rispecchiate in oscillazioni relativamente ampie dei differenziali (*spread*) con le obbligazioni tedesche e con andamenti delle quotazioni dei titoli in Borsa particolarmente negativi.

A ciò si sono aggiunti, come è noto, eventi politici straordinari in alcuni Paesi del Nord Africa, mete tipiche di turismo dall'Italia, Egitto in primis, che hanno penalizzato il risultato intermedio del Gruppo.

In tale contesto non positivo, il prezzo del carburante è cresciuto significativamente rispetto ai primi nove mesi del 2010 ed all'intero esercizio 2010, mantenendosi su livelli di prezzo intorno a 100 dollari, con un prezzo netto in Euro superiore di circa il 37%.

#### Crude Oil

Importi espressi in dollari al barile

Crude Oil	9 mesi 2011	9 mesi 2010	set-11	set-10
WTI - USA	95,21	77,49	85,96	75,24
Brent - Europa	111,89	77,19	112,83	77,84

Fonte: Energy Information Administration - US Government

Il corso medio della valuta USD ha evidenziato nei nove mesi a confronto un deprezzamento verso l'Euro di circa il 7%, ma con ultime tendenze a una graduale rivalutazione per effetto della crisi della zona Euro.

#### Cambio

	9 mesi 2011	9 mesi 2010	30-set-11	30-set-10
EUR/USD	1,4065	1,3161	1,3503	1,3648

Fonte: Camera di Commercio di Milano

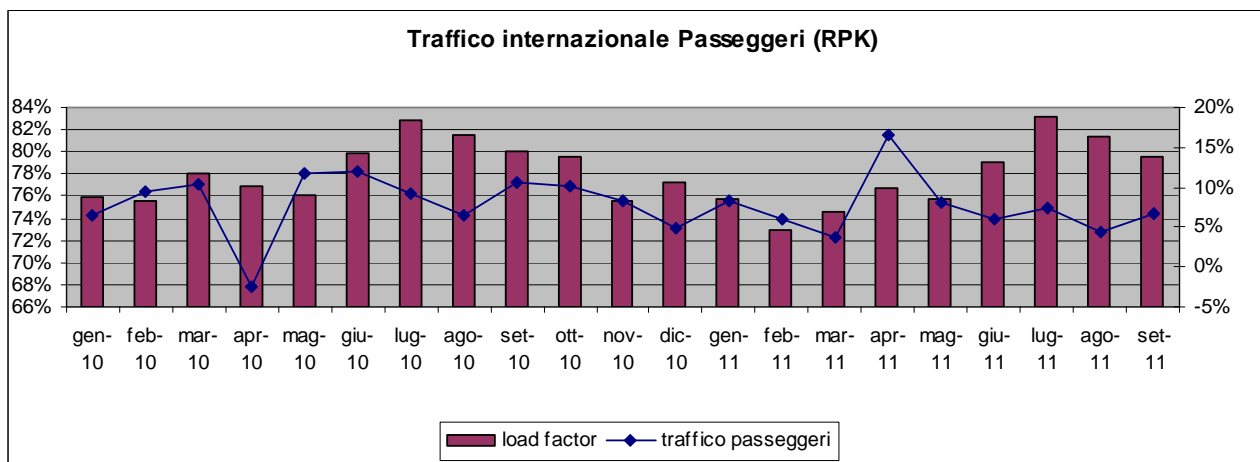
Anche in conseguenza del manifestarsi di tendenze inflazionistiche e delle conseguenti politiche monetarie restrittive effettuate dalle Banche Centrali, i tassi di interesse nei primi nove mesi del 2011 sono cresciuti rispetto all'analogo periodo del 2010.

#### Tassi di interesse (3m)

	9 mesi 2011	9 mesi 2010	set-11	set-10
EURIBOR 3M	1,356	0,749	1,536	0,892

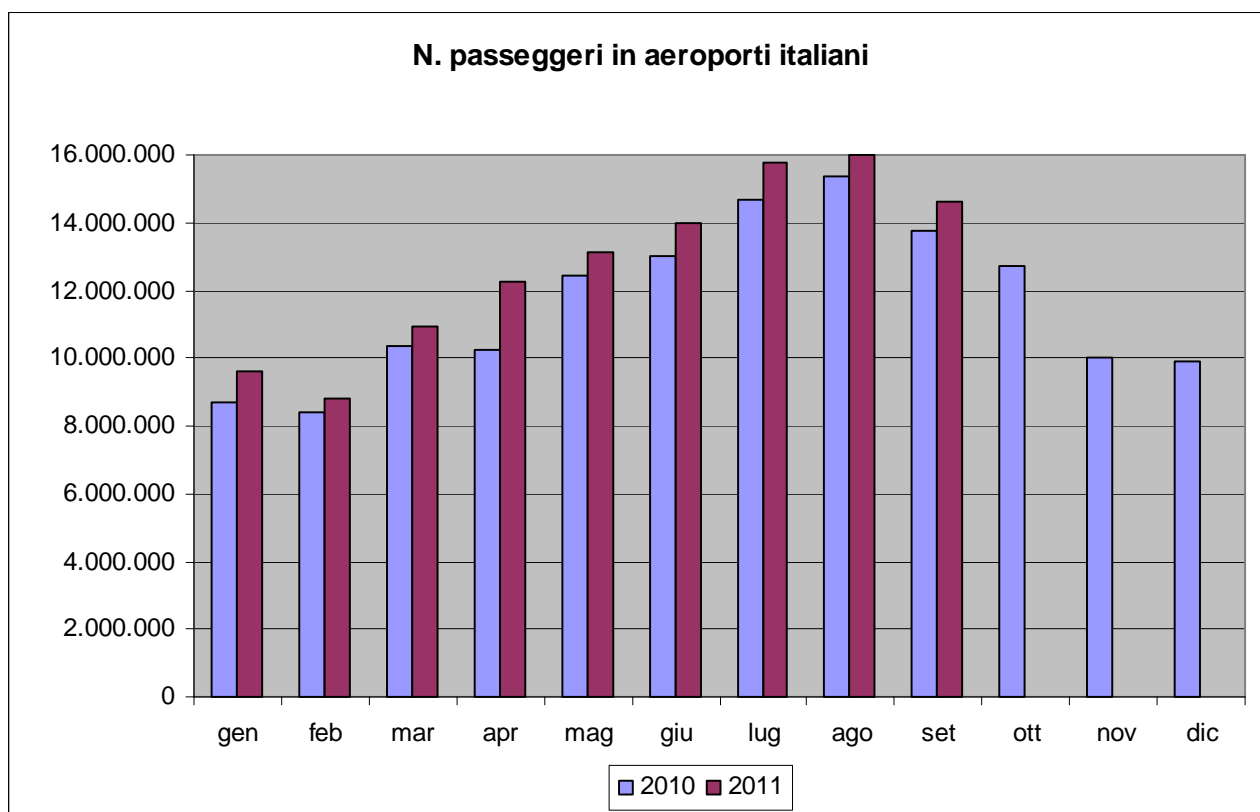
Fonte: EBF European Banking Federation

Il settore del trasporto aereo ha evidenziato a livello globale nei primi nove mesi tassi di crescita del traffico passeggeri misurato in RPK (*Revenue Passenger Kilometers* ossia i ricavi passeggeri per chilometro) in media del 7,5% in confronto all'analogo periodo del precedente esercizio, con *load factor* in media intorno al 78%. Si confronti al riguardo la tabella sotto riportata. Dopo tali buone performance, le previsioni per l'ultima parte dell'anno rimangono incerte a causa della debolezza dell'economia insieme alla ridotta fiducia dei consumatori e delle imprese, il che può implicare rischi concreti di rallentamento della domanda di trasporto aereo nei prossimi mesi, già in parte manifestatisi nel comparto traffico merci ("freight").



Fonte: IATA – International Air Transport Association

Nei primi nove mesi dell'esercizio il numero di passeggeri negli aeroporti italiani è cresciuto del 7,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio, come da seguente grafico a barre, in parte anche per il fatto che nell'anno 2010 si erano verificati alcuni blocchi temporanei a causa della nube vulcanica islandese.



Fonte: Assaeroporti

In tale contesto si segnala che sul mercato italiano il recupero del traffico cosiddetto *leisure* appare più limitato e con sempre maggior attenzione alla componente "prezzo". Sul mercato nazionale si conferma la rilevante competizione tra le compagnie aeree soprattutto su alcune direttrici del traffico di linea Nord / Sud e verso la Sardegna, con effetti negativi per il Gruppo in termini di ricavi medi per passeggero (*yield*) e numero di passeggeri trasportati, penalizzando in ultima istanza i risultati nel periodo.

In tale situazione il Gruppo ha comunque messo in atto, specie a partire dal terzo trimestre 2011 grazie anche alla nuova riorganizzazione societaria e manageriale con Air Italy (cfr paragrafo 2.5.9), delle azioni di razionalizzazione e ottimizzazione del *network* operativo, con tagli e cancellazioni di rotazioni per recuperare efficienza e marginalità, ma anche azioni sul fronte dei costi di gestione.

Si ricorda che Meridiana fly S.p.A. è l'unica compagnia aerea quotata nella Borsa Italiana e la seconda compagnia aerea nazionale, alle spalle del gruppo CAI / Alitalia-Airone.



## 2.1.2. Risultati dei primi nove mesi dell'esercizio 2011

Viene esposto di seguito il Conto Economico Consolidato Riclassificato secondo criteri gestionali, con l'avvertenza che, come già accennato nel paragrafo "Introduzione", i primi nove mesi 2010 di comparazione riflettono per soli 7 mesi (1 marzo – 30 settembre 2010) la piena operatività del ramo *Aviation* conferito da Meridiana, oltre che delle controllate Sameitaly e Wokita, con l'effetto che i dati economici consolidati tra i due periodi non sono comparabili in valore assoluto, ma unicamente in rapporto ai ricavi di vendita.

<b>€/000</b>	<b>Novi mesi 2011</b>	<b>% su ricavi di vendita</b>	<b>Novi mesi 2010</b>	<b>% su ricavi di vendita</b>	<b>Variazione</b>
Ricavi di vendita	490.206	100,0%	475.926	100,0%	14.280
Altri Ricavi	28.786	5,9%	23.699	5,0%	5.087
<b>Totale ricavi</b>	<b>518.992</b>	<b>105,9%</b>	<b>499.625</b>	<b>105,0%</b>	<b>19.367</b>
Carburante	(155.082)	-31,6%	(121.545)	-25,5%	(33.537)
Materiali e servizi di manutenzione	(74.957)	-15,3%	(63.538)	-13,4%	(11.419)
Costi commerciali di vendita	(18.934)	-3,9%	(15.810)	-3,3%	(3.124)
Altri costi operativi e wet lease	(157.791)	-32,2%	(167.122)	-35,1%	9.331
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(21.859)	-4,5%	(24.462)	-5,1%	2.603
Costo del personale	(83.798)	-17,1%	(64.924)	-13,6%	(18.874)
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(12.450)	-2,5%	(4.426)	-0,9%	(8.024)
<b>EBITDAR</b>	<b>(5.879)</b>	<b>-1,2%</b>	<b>37.798</b>	<b>7,9%</b>	<b>(43.677)</b>
Noleggi operativi	(41.195)	-8,4%	(39.482)	-8,3%	(1.713)
<b>EBITDA</b>	<b>(47.074)</b>	<b>-9,6%</b>	<b>(1.684)</b>	<b>-0,4%</b>	<b>(45.390)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(9.394)	-1,9%	(8.625)	-1,8%	(769)
Altri accantonamenti rettificativi	(1.756)	-0,4%	(2.816)	-0,6%	1.060
<b>EBIT</b>	<b>(58.224)</b>	<b>-11,9%</b>	<b>(13.125)</b>	<b>-2,8%</b>	<b>(45.099)</b>
Oneri finanziari Netti	(3.111)	-0,6%	(1.475)	-0,3%	(1.636)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(61.335)</b>	<b>-12,5%</b>	<b>(14.600)</b>	<b>-3,1%</b>	<b>(46.735)</b>
Imposte del periodo	(1.055)	-0,2%	(1.754)	-0,4%	699
<b>Risultato netto</b>	<b>(62.390)</b>	<b>-12,7%</b>	<b>(16.354)</b>	<b>-3,4%</b>	<b>(46.036)</b>

L'andamento economico dei primi nove mesi del 2011 è risultato per il Gruppo Meridiana fly particolarmente negativo, con una perdita consuntivata di circa Euro 62,4 milioni, determinando un patrimonio netto consolidato di Euro 14,5 milioni (patrimonio netto della capogruppo Meridiana fly S.p.A. al 30 settembre 2011 di circa Euro 16,3 milioni).

La rilevante perdita intermedia registrata nei primi nove mesi del 2011 deriva da una serie di ragioni tra cui si evidenziano in sintesi le seguenti:

- inclusione dell'attività dei primi due mesi del ramo *Aviation* ex Meridiana, *business* a connotazione fortemente stagionale, con conseguenti margini operativi negativi, non presente invece nei risultati dei primi nove mesi 2010 (la perdita dei primi due mesi del 2010 del *business* ex Meridiana si stima in circa Euro 21 milioni);
- riduzione significativa dell'attività operativa e di vendita verso l'Egitto, destinazione turistica significativa del *charter* di Medio Raggio operato da Meridiana fly, a causa della crisi politica iniziata da febbraio 2011, con perdita di ricavi e margini;

- riduzione significativa dei ricavi medi per passeggero (*yield*) derivante dalla forte competizione sull'attività di linea (*scheduled*), sia nazionale che internazionale, con perdita conseguente di ricavi e margini;
- realizzazione di volumi di vendita del comparto *charter* di lungo raggio inferiori ai dati consuntivi dei nove mesi comparativi;
- incremento significativo del prezzo del carburante (+37% circa), recuperato solo parzialmente sui prezzi di vendita;
- incremento importante degli accantonamenti a fondi per rischi ed oneri, correlato in particolare all'aumento della numerosità e complessità delle controversie, tra cui quelle giuslavoristiche e ai costi di riorganizzazione aziendale inerenti la procedura di cassa integrazione straordinaria avviata nel mese di settembre 2011;
- incremento del costo del lavoro a causa di riassunzioni di personale stabilizzato in precedenza con contratti di lavoro a tempo determinato, oltre che il venir meno del beneficio dei contratti di solidarietà che aveva caratterizzato l'intero periodo comparativo;
- incremento dei costi di manutenzione connessi a più frequenti interventi di sostituzione di componenti rispetto al periodo comparativo;
- allungamento delle tempistiche di finalizzazione della trattativa sindacale sugli esuberi strutturali, con accordo di CIGS raggiunto a fine giugno con inizio effettivo della procedura solo in settembre;
- incremento degli oneri finanziari dopo la ristrutturazione dell'indebitamento bancario connesso all'inasprimento delle condizioni di erogazione dello stesso.

I **Ricavi di vendita** totali nei primi nove mesi 2011 ammontano a Euro 490.206 migliaia, includendo in tale voce i ricavi dei voli diretti, le tasse di imbarco, le vendite ACMI, nonché le attività di *code sharing* (quest'ultime in riduzione per una diversa attività commerciale effettuata). I ricavi dei primi due mesi del 2010 del *business* ex Meridiana incluso il consolidamento di Wokita e Sameitaly sono stimabili in circa Euro 37,1 milioni; nel complesso, quindi, aggiungendo tale importo ai ricavi di vendita totali dei primi nove mesi del 2010, la riduzione dei ricavi dei due periodi comparati, a parità di attività, è di circa Euro 22,8 milioni ed è connessa ai già citati effetti della riduzione dei volumi di vendita, con particolare riferimento alle attività in Egitto, nonché dei ricavi medi per passeggero.

Gli **Altri ricavi** sono pari a Euro 28.786 migliaia e sono formati in prevalenza da contributi in conto esercizio (relativi alla continuità territoriale), accertamento di ricavi da traffico di linea pre-pagato derivanti da biglietti acquistati e pagati anticipatamente rispetto all'utilizzo e che si stima non saranno utilizzati, nonché da altri ricavi minori per servizi effettuati.

L'**EBITDAR** è negativo per Euro 5.879 migliaia, presentando un'incidenza negativa sul fatturato del 1,2% (contro +7,9% dei primi nove mesi del 2010).

L'incidenza del costo del **Carburante** sui ricavi cresce dal 25,5% dei nove mesi del 2010 al 31,6% del 2011 a causa del livello significativamente più elevato del prezzo del *jet fuel* (aumentato in media di circa il 37%) non totalmente recuperato sui prezzi e volumi di vendita.

La componente dei **Materiali e servizi di manutenzione** cresce in termini di peso sul fatturato dal 13,4% al 15,3% in considerazione soprattutto dei costi di manutenzione legati a sostituzioni di componenti più frequenti del periodo comparativo.

I **Costi commerciali di vendita** mostrano un'incidenza sui ricavi più elevata (dal 3,3% al 3,9%) sia per il maggior peso dell'attività quasi esclusivamente di "linea" del *business* ex Meridiana trasferito con l'integrazione (caratterizzato da più elevati costi di intermediazione), che per maggiori oneri di distribuzione commerciale sostenuti per supportare i volumi di vendita.

Gli **Altri costi operativi e wet lease** presentano invece un peso inferiore in rapporto al fatturato (dal 35,1% al 32,2%) anche per la minore attività di *blocked space* effettuata nel periodo, così come gli **oneri diversi di gestione e altri servizi** (la cui incidenza passa dal 5,1% al 4,5%) grazie ai risparmi dei costi generali e di struttura post integrazione con il ramo *Aviation* di Meridiana.

Anche il peso del **Costo del personale** si incrementa dal 13,6% al 17,1% per effetto (i) dell'assenza del beneficio dei contratti di solidarietà che nel 2010 hanno interessato l'intero periodo per il personale navigante e (ii) del numero medio dei dipendenti più elevato connesso - nell'ambito delle definizioni transattive di contenziosi giuslavoristici - al ripristino dei rapporti di lavoro con personale in precedenza assunto con contratto a termine.

Infine vanno segnalati i maggiori **stanziamenti a fondi rischi e oneri** (passati da Euro 4.426 migliaia a Euro 12.450 migliaia) rilevati per far fronte alle probabili passività sui contenziosi legali e del lavoro, tenuto conto della maggiore numerosità e complessità delle controversie esistenti, nonché degli oneri connessi alle procedure di Cassa integrazione previste nell'ambito del processo di riorganizzazione aziendale, al netto del rilascio derivante dalla revisione delle stime dei fondi di *phase-out* degli aeromobili (rilascio pari a circa Euro 5 milioni) sulla base di un nuovo accordo concluso con un *lessor* (cfr. Paragrafo 2.5.8 - Accordo di restituzione aeromobili MD-82).

L'**EBITDA** presenta un saldo negativo di Euro 47.074 migliaia contro un saldo negativo di Euro 1.684 migliaia dei primi nove mesi del 2010, con un peggioramento dell'incidenza sui ricavi (-9,6% contro -0,4 % dei primi nove mesi del 2010).

Il valore assoluto dei **Noleggi operativi** è pari a Euro 41.195 migliaia, in lieve incremento rispetto al 2010 (+ Euro 1.713 migliaia) in ragione anche del fatto che nel 2010 mancano i primi due mesi di costo delle macchine in *leasing* operativo presenti nel ramo *Aviation* di Meridiana. L'incidenza di tale voce sui ricavi è sostanzialmente costante (8,4% nei primi nove mesi del 2010 contro 8,3% nel 2011).

Per effetto di quanto sopra commentato, l'**EBIT** è in negativo per Euro 58.224 migliaia rispetto a Euro 13.125 migliaia, con un peggioramento di Euro 44.099 migliaia ed una incidenza negativa sui ricavi del 11,9%, in confronto a - 2,8% nei primi nove mesi del 2010. Le due componenti di costo rappresentate dagli **Ammortamenti e svalutazioni** e dagli **Altri accantonamenti rettificativi** presentano un saldo di Euro 11.150 migliaia contro Euro 11.441 migliaia nei primi nove mesi del 2010, con un'incidenza sui ricavi sostanzialmente costante.

Nei primi nove mesi del 2011 la **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di Euro 3.111 migliaia in confronto ad un saldo negativo di Euro 1.475 migliaia nei primi nove mesi del 2010, per maggiori interessi passivi e commissioni su fidejussioni.

Al netto delle **Imposte** di competenza pari a Euro 1.055 migliaia, i primi nove mesi del 2011 chiudono con una **perdita netta** di Euro 62.390 migliaia contro una perdita netta di Euro 16.354 migliaia nei primi nove mesi del 2010.

Al 30 settembre 2011, dopo la contabilizzazione di versamenti in conto futuro aumento di capitale effettuati a più riprese dalla controllante Meridiana S.p.A. per complessivi Euro 59,9 milioni, oltre alla conversione del finanziamento infruttifero di Euro 8,5 milioni in conto futuro aumento di capitale, il **patrimonio netto** consolidato è positivo per Euro 14.450 migliaia (cfr. successivo Paragrafo 4.7 - Analisi delle variazioni di patrimonio netto consolidato), mentre la capogruppo Meridiana fly S.p.A. presenta alla stessa data un patrimonio netto positivo di Euro 16.256 migliaia. E' per completezza da rilevare che

nel corso del mese di ottobre 2011 sono stati perfezionati ulteriori versamenti in conto futuro aumento di capitale per Euro 10 milioni (cfr. successivo Paragrafo 2.5.9).

Pertanto, a differenza di quanto emerso in corso di approvazione della Relazione Finanziaria Semestrale, al 30 settembre 2011 la Società non ricade più nella fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale), né nella fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile (perdite del capitale per perdite superiori a 1/3).

E' comunque stata convocata dagli Amministratori un'Assemblea Straordinaria in data 15/16 novembre 2011 cui presentare una situazione patrimoniale aggiornata ai sensi degli artt. 2446 e 2447 del Codice Civile per gli opportuni provvedimenti.

L'**indebitamento finanziario netto** al 30 settembre 2011 è pari a Euro 12.544 migliaia rispetto a Euro 19.327 migliaia nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010.

### 2.1.3. Risultati del terzo trimestre 2011

Di seguito sono riportati i dati più significativi del terzo trimestre 2011 di Meridiana fly con confronto con gli analoghi dati del terzo trimestre 2010.

€/000	III trimestre 2011	% su ricavi di vendita	III trimestre 2010	% su ricavi di vendita	Variazione
Ricavi di vendita	224.851	100,0%	230.569	100,0%	(5.718)
Altri Ricavi	10.195	4,5%	8.990	3,9%	1.205
<b>Totale ricavi</b>	<b>235.046</b>	<b>104,5%</b>	<b>239.559</b>	<b>103,9%</b>	<b>(4.513)</b>
Carburante	(66.079)	-29,4%	(56.681)	-24,6%	(9.398)
Materiali e servizi di manutenzione	(27.448)	-12,2%	(27.439)	-11,9%	(9)
Costi commerciali di vendita	(7.334)	-3,3%	(6.487)	-2,8%	(847)
Altri costi operativi e wet lease	(67.071)	-29,8%	(79.335)	-34,4%	12.264
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(6.576)	-2,9%	(9.336)	-4,0%	2.760
Costo del personale	(29.773)	-13,2%	(25.973)	-11,3%	(3.800)
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(3.997)	-1,8%	(1.448)	-0,6%	(2.549)
<b>EBITDAR</b>	<b>26.768</b>	<b>11,9%</b>	<b>32.860</b>	<b>14,3%</b>	<b>(6.092)</b>
Noleggi operativi	(13.403)	-6,0%	(13.956)	-6,1%	553
<b>EBITDA</b>	<b>13.365</b>	<b>5,9%</b>	<b>18.904</b>	<b>8,2%</b>	<b>(5.539)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(2.936)	-1,3%	(3.200)	-1,4%	264
Altri accantonamenti rettificativi	(1.359)	-0,6%	(760)	-0,3%	(599)
<b>EBIT</b>	<b>9.070</b>	<b>4,0%</b>	<b>14.944</b>	<b>6,5%</b>	<b>(5.874)</b>
Oneri finanziari Netti	(1.105)	-0,5%	(2.391)	-1,0%	1.286
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>7.965</b>	<b>3,5%</b>	<b>12.553</b>	<b>5,4%</b>	<b>(4.588)</b>
Imposte del periodo	(1.058)	-0,5%	(1.446)	-0,6%	388
<b>Risultato netto</b>	<b>6.907</b>	<b>3,1%</b>	<b>11.107</b>	<b>4,8%</b>	<b>(4.200)</b>

Il prospetto del conto economico consolidato complessivo del terzo trimestre 2011, comparato con i dati relativi al medesimo periodo del 2010 è incluso nel paragrafo 3.2.

I risultati del terzo trimestre 2011 di Meridiana fly sono positivi grazie alla forte stagionalità tipica del periodo estivo, in particolare del comparto del Medio Raggio.

Ciò nonostante, i risultati finali sono stati nel complesso inferiori alle attese, penalizzati - come già anticipato - sul lato *charter* dalla minore domanda di viaggi *leisure* a causa dell'andamento negativo dell'economia e sul fronte dell'attività di linea (*scheduled*) dalla forte concorrenza sul traffico nazionale di operatori italiani e vettori esteri *low-cost*, specie sulle direttrici tradizionali Nord-Sud e verso le isole (es. Sardegna) tipiche della Compagnia, con riduzioni conseguenti di ricavi medi, *load factor* e margini complessivi. Per fronteggiare le difficoltà sul *business* linea in Italia, la Società ha iniziato nel periodo un'attività di ottimizzazione dell'offerta in termini di frequenze e posti, oltre che di *pricing* in modo da recuperare produttività e marginalità economica su alcune specifiche rotte.

A fronte di Ricavi di vendita di Euro 224.851 migliaia, L'EBITDAR è pari a Euro 26.768 migliaia, con un'incidenza sui ricavi del 11,9% contro il 14,3% del terzo trimestre 2010.

L'EBITDA è positivo per Euro 13.365 migliaia, presentando un peggioramento dell'incidenza sui ricavi, pari nel 2011 al 5,9% rispetto al dato di 8,2% del terzo trimestre 2010.

L'EBIT chiude con un saldo positivo di Euro 9.070 migliaia (rispetto al saldo positivo di Euro 14.944 migliaia del terzo trimestre 2010), con un'incidenza sui ricavi che passa dal 6,5% del terzo trimestre 2010 al 4% del terzo trimestre 2011.

Il risultato netto del trimestre è positivo per Euro 6.907 migliaia contro un utile netto di Euro 11.107 migliaia nel terzo trimestre 2010.

#### **2.1.4. La flotta**

Al 30 settembre 2011 Meridiana fly opera con una flotta di diciannove aeromobili Airbus (dodici A320, tre A330 e quattro A319), tutti in locazione operativa, e quindici MD-82, di cui cinque in locazione operativa e dieci di proprietà (oltre a due ATR 42 in *wet lease*).

A seguito dell'integrazione con il Ramo *Aviation* di Meridiana avvenuta a fine febbraio 2010, Meridiana fly opera pertanto con una flotta mista costituita da aeromobili Airbus e MD-82, 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).

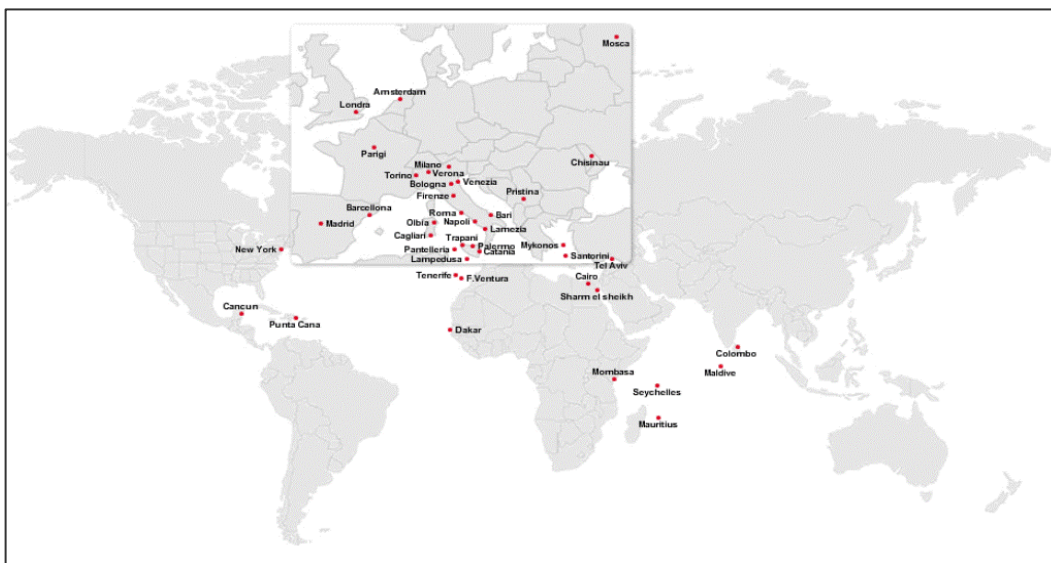
La composizione della flotta commerciale e le variazioni intervenute fino al 30 settembre 2011 sono riportate nella seguente tabella.

Marca di registrazione	Tipo	Proprietà, Leasing operativo, Leasing finanziario	Entrata in flotta	gen-10	feb-10	mar-10	apr-10	mag-10	giu-10	lug-10	ago-10	set-10	ott-10	nov-10	dic-10	gen-11	feb-11	mar-11	apr-11	mag-11	giu-11	lug-11	ago-11	set-11
I-EEZJ	A330	Leasing operativo	mag-05																					
EI-EZL	A330	Leasing operativo	dic-06																					
I-EEZM	A330	Leasing operativo	mar-09																					
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-EZT	A320	Leasing operativo	ago-10																					
EI-DFP	A319	Leasing operativo	giu-04																					
I-EEZQ	A319	Leasing operativo	giu-10																					
EI-DEY	A319	Leasing operativo	mag-04																					
EI-DEZ	A319	Leasing operativo	apr-04																					
EI-DFA	A319	Leasing operativo	apr-04																					
EI-CIW	MD82	Leasing operativo	giu-09																					
EI-CKM	MD82	Leasing operativo	mar-98																					
EI-CRE	MD82	Leasing operativo	dic-98																					
I-SMEC	MD82	Leasing operativo	ott-98																					
EI-CRH	MD82	Leasing operativo	feb-99																					
EI-CRW	MD82	Leasing operativo	apr-99																					
EI-CNR	MD82	Leasing operativo	lug-07																					
I-SMEN	MD82	Proprietà	gen-99																					
I-SMEL	MD82	Proprietà	lug-84																					
I-SMEM	MD82	Proprietà	lug-84																					
I-SMET	MD82	Proprietà	mag-87																					
I-SMEV	MD82	Proprietà	lug-88																					
I-SMEP	MD82	Proprietà	ago-89																					
I-SMER	MD82	Proprietà	mar-91																					
I-SMES	MD82	Proprietà	feb-92																					
I-SMEZ	MD82	Proprietà	apr-93																					
I-SMEB	MD82	Proprietà	mag-98																					

In particolare è da segnalare l'uscita dall'attività commerciale di un aeromobile MD-82 (EI-CNR) nel mese di maggio 2011, con successiva riconsegna alla società di *leasing*.

Inoltre si anticipa che nel mese di ottobre sono usciti dall'operatività commerciale n.1 A319 (I-EEZQ) e altri n. 2 MD-82 (I-SMEC e EI-CKM), in coerenza con il Piano Industriale, che prevede il ridimensionamento della flotta MD-82 già nel corrente esercizio.

## 2.1.5. Attività commerciale



A seguito dell'integrazione con le attività di trasporto aereo della controllante Meridiana S.p.A., Meridiana fly S.p.A. rappresenta oggi un'unica *business unit*, in cui vengono gestite le attività di trasporto aereo in modo unitario. Ciò in quanto non sussistono unità produttive nell'ambito dell'attività di trasporto aereo esercitata dal Gruppo tali da rappresentare dei sistemi compiuti dotati di autonomia decisionale rispetto al soggetto economico e pertanto tali da poter essere identificate come *business unit* separate.

Solo sotto il profilo strettamente commerciale, Meridiana fly gestisce il canale di vendita *charter* e quello di linea secondo modalità differenti, anche se in ultima analisi ci si rivolge con tipologie differenti al medesimo target di clientela finale.

### 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, attraverso contratti semestrali / annuali definiti con notevole anticipo rispetto all'inizio della stagione (estiva e invernale) e principalmente con modalità "Vuoto per Pieno", il che determina di fatto il passaggio del rischio di riempimento ai *tour operator* medesimi. Nella maggior parte dei casi la vendita è di tipo "*split charter*" (cioè lo stesso volo è venduto con *allotment* separati a più *tour operator*).

Per tener conto delle variazioni del tasso di cambio (Euro/USD) e 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*.

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 da Meridiana fly si ricordano oltre alle tradizionali aree dell'Egitto (fortemente penalizzata a causa dei recenti eventi politici), Grecia, Spagna (Canarie e Baleari), anche recenti



destinazioni quali Tel Aviv (Israele) e Lourdes (Francia). L'attività di Medio Raggio si caratterizza per un'elevata stagionalità (ad esclusione dell'Egitto) connessa alle caratteristiche climatiche delle destinazioni raggiunte.

- 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 Kenya (Mombasa), Tanzania (Zanzibar), Maldive e Mauritius.

### **Attività di linea**

L'attività di linea prevede collegamenti "Punto a Punto" con voli e destinazioni fissate nel tempo. La stagione *summer* 2011 di Meridiana fly prevede collegamenti verso circa 30 destinazioni in Italia e in Europa, servendo sia il target *leisure*, sia quello *business*.

Tra le principali destinazioni di Meridiana fly si segnalano i numerosi collegamenti nazionali originanti dalle basi della Compagnia da e verso la Sardegna, e altri su destinazioni con prevalente caratterizzazione *business* (come ad esempio i voli Nord-Sud da Milano Linate verso Napoli e Catania, o da Verona verso Roma). Da segnalare l'attivazione del nuovo collegamento stagionale da Verona verso Crotone. Sono poi operati i collegamenti di linea verso i Paesi del bacino del Mediterraneo (Egitto, Grecia, Israele), verso i Paesi dell'Est (per esempio per traffico a carattere prevalentemente etnico verso le Repubblica di Moldova e del Kosovo, rispettivamente Chisinau e Pristina, e i collegamenti da Bologna verso Mosca). Sul Lungo Raggio di linea i collegamenti con A330 si svolgono verso Paesi dell'Africa (Senegal), New York (operati nella stagione estiva da Napoli e Palermo), Mauritius, Sri Lanka e Maldive.

Riguardo in particolare al Network con base a Firenze, le operazioni si svolgono esclusivamente con la flotta A319, e le principali destinazioni internazionali operate nel corso della stagione estiva 2011 sono Londra Gatwick, Barcellona e Madrid, oltre agli scali nazionali di Olbia, Cagliari e Catania.

### **Attività in regime di "continuità territoriale"**

Meridiana fly svolge anche attività sottoposte al regime della cosiddetta "continuità territoriale" relativa ai collegamenti tra la Sardegna e varie città della penisola, tra la Sicilia e le sue Isole Minori, per la quale, a fronte di oneri particolari di servizio pubblico, Meridiana fly percepisce contributi pubblici periodici finalizzati a garantire al vettore l'equilibrio economico e finanziario delle attività svolte.

In particolare, Meridiana fly è attualmente assegnataria sia delle linee dalla Sardegna (Olbia e Cagliari) verso Roma e Milano Linate, sia sulle rotte periferiche Olbia-Bologna, Olbia-Verona, Cagliari-Bologna, Cagliari-Torino, Cagliari-Verona, Cagliari-Firenze, Cagliari-Napoli e Cagliari-Palermo. Inoltre effettua, sempre in regime di continuità territoriale, i collegamenti da Lampedusa e Pantelleria verso Palermo e Catania, e tra Pantelleria e Trapani, impiegando due ATR-42 in wet lease, oltre che con un proprio MD-80.

A partire dal 10 dicembre 2010, Meridiana fly ha modificato i collegamenti da Olbia verso Firenze, Torino e Venezia da stagionali in annuali, seppure con frequenze settimanali ridotte durante la stagione invernale.

L'attuale regime di continuità territoriale per la Sardegna è scaduto a fine ottobre 2011, per cui, nelle more dell'applicazione di nuovi oneri di servizio pubblico e in attesa di una formale proroga, Meridiana fly sta proseguendo sostanzialmente le attività di trasporto da e per la Sardegna, assicurando il servizio in questione.

Riguardo alla continuità territoriale della Sicilia e Isole minori, scaduta a fine marzo 2011, Meridiana fly sta predisponendo la documentazione per la partecipazione al nuovo bando di gara, rivedendo l'operativo e l'impiego conseguente di risorse (personale/ flotta) ai nuovi oneri imposti dal bando di gara medesimo, fermo restando la proroga dell'attuale convenzione almeno fino a marzo 2012.



Sempre dalla Sardegna, seppure al di fuori della Continuità Territoriale, durante l'estate 2011 sono stati proposti i nuovi collegamenti stagionali da Olbia per Mosca, operati con A319, oltre ai voli da Olbia per Nizza e Palermo operati con ATR-42.

### Attività in “code sharing”

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 anni, che attualmente includono Air Malta (sui collegamenti Italia-Malta e su alcune prosecuzioni nazionali), Air Moldova (sui collegamenti Italia-Chisinau), British Airways (sul Firenze-Londra Gatwick operato da Meridiana fly), Finnair (sui voli operati dal vettore finlandese dall'Italia verso Helsinki, oltre che su prosecuzioni nazionali operate da Meridiana fly), Wind Jet (scambio reciproco di posti su tratte tra Torino, Verona, Roma e Catania), Iberia (sul Firenze-Madrid operato da Meridiana fly e sui voli operati dal vettore spagnolo tra Milano Linate e Madrid, oltre che su prosecuzioni nazionali). Sono terminati invece gli accordi con Olympic Air e KLM, mentre sono in fase di negoziazione e finalizzazione ulteriori accordi con altri vettori (tra cui l'ultimo sottoscritto con *Air Berlin* a fine ottobre 2011).

### 2.1.6. Dati statistici

Di seguito sono presentati i dati statistici sull'attività effettuata nei primi nove mesi 2011, precisando che i primi nove mesi 2010 includono unicamente sette mesi di attività integrata effettiva con il Ramo *Aviation* apportato da Meridiana a partire da marzo 2010.

Attività ore volo								
	9 mesi 2011 consolidato	%	9 mesi 2010 consolidato	%	Mar-sett 2010 consolidato	%	Gen-Feb 2010 individuale	%
Medio Raggio	57.632	84,0%	60.067	85,6%	55.959	88,2%	4.107	61,1%
Lungo Raggio	10.997	16,0%	10.086	14,4%	7.466	11,8%	2.620	38,9%
<b>Ore volo totali</b>	<b>68.629</b>	<b>100,0%</b>	<b>70.153</b>	<b>100,0%</b>	<b>63.426</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.727</b>	<b>100,0%</b>

Nel primi nove mesi del 2011 il numero delle ore volate è stato pari a 68.629, in riduzione rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente (-2,2%), nonostante il 2010 rifletta l'integrazione con Meridiana dal 1° marzo 2010. A perimetro omogeneo la contrazione delle ore volate sarebbe stata più elevata e stimata intorno al 5%. Il peso del Medio Raggio sul totale si è decrementato al 84% nel periodo (rispetto al 85,6% dello stesso periodo del 2010).

Il segmento di Lungo Raggio (pienamente comparabile in quanto non esercitato dal Ramo *Aviation*) evidenzia un aumento di ore volate del 9% circa grazie per maggiori collegamenti *charter* effettuati.

<b>Produttività flotta</b>				
<i>Valori espressi in ore di volo annualizzati</i>				
	<b>9 mesi 2011 consolidato</b>	<b>9 mesi 2010 consolidato</b>	<b>Mar-sett 2010 consolidato</b>	<b>Gen-Feb 2010 individuale</b>
<b>Flotta A320</b>	2.630	3.508	3.705	2.730
<b>Flotta A330</b>	4.756	4.483	4.266	5.136
<b>Flotta Md82</b>	1.973	1.771	1.774	1.763 (*)
<b>Flotta A319</b>	2.491	2.182	2.209	2.091 (*)

(\*) dati relativi a ex Meridiana stand-alone

La produttività per aeromobile, in termini di ore volo annualizzate, mostra nel periodo un miglioramento generale nelle varie tipologie di flotta, tranne che sul A320 (a causa in larga misura della cancellazione delle attività sull'Egitto)..

<b>Passeggeri imbarcati - Linea e charter</b>											
	<b>9 mesi 2011 consolidato</b>		<b>9 mesi 2010 consolidato</b>		<b>%</b>	<b>Mar-sett 2010 consolidato</b>		<b>%</b>	<b>Gen-Feb 2010 individuale</b>		<b>%</b>
<b>Medio raggio</b>	3.187.595	91,9%	3.354.378	91,5%		3.197.715	93,4%		156.663	66,0%	
<b>Lungo Raggio</b>	279.273	8,1%	272.701	8,5%		201.089	6,6%		71.612	34,0%	
<b>Passeggeri totali</b>	<b>3.466.868</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.627.079</b>	<b>100,0%</b>		<b>3.398.804</b>	<b>100,0%</b>		<b>228.275</b>	<b>100,0%</b>	

Il numero dei passeggeri imbarcati, inclusivo di linea e *charter*, è pari a 3.466.868, indicatore anch'esso in decremento rispetto ai primi nove mesi del 2010, pur mancando l'apporto del business ex Meridiana nei primi due mesi del 2010.

Tale riduzione è correlata al ridimensionamento della capacità offerta in termini di ore volate e posti disponibili al fine di ottimizzare l'utilizzo delle macchine, oltre al taglio delle rotte in perdita.

Riguardo al Lungo Raggio (attività pienamente comparabile) nei primi nove mesi del 2011 il numero di passeggeri imbarcati è stato pari a 279.273, in aumento del 2,4% rispetto ai primi nove mesi del 2010.

## 2.2. Personale

In conseguenza delle operazioni straordinarie di conferimento avvenute a fine febbraio 2010 (Ramo *Aviation* di Meridiana in Meridiana fly e spin-off dei rami MRO in Meridiana Maintenance con il trasferimento dei rapporti di lavoro rispettivamente per circa 1.070 e 80 addetti), la comparazione tra la forza media in organico nei primi nove mesi del 2011 e l'analogo periodo del 2010 non appare significativo.

A miglior chiarimento è riportato nella tabella sottostante, oltre al dato della forza media (*full time equivalent*) dei primi nove mesi, anche il dato (comparabile) del soli sette mesi - da marzo a settembre 2010.

(media FTE )	9 mesi 2011 consolidato	9 mesi 2010 consolidato	Mar-set 2010 consolidato	Gen-feb 2010 individuale
Dirigenti	21	20	22	11
Impiegati / operai	497	471	544	217
<b>Tot. Terra</b>	<b>518</b>	<b>491</b>	<b>566</b>	<b>228</b>
Piloti	337	311	360	140
Assistenti di volo	826	636	731	301
<b>Tot. Volo</b>	<b>1.163</b>	<b>947</b>	<b>1.091</b>	<b>441</b>
<b>Tot. Azienda</b>	<b>1.681</b>	<b>1.438</b>	<b>1.657</b>	<b>669</b>

Dalla comparazione a perimetro omogeneo dei dati medi (9 mesi 2011 in confronto a marzo-settembre 2010) si evidenzia un aumento dell'organico medio (+24), in particolare del Personale Navigante di Cabina (+95). Tale aumento è correlato soprattutto alla stabilizzazione del personale a tempo determinato tramite il ripristino dei relativi rapporti di lavoro avvenuti nel corso della prima parte dell'esercizio 2011.

Al contrario il "Personale di Terra" presenta una riduzione di 48 unità correlata alla riduzione di organico non oggetto di sostituzione nell'ambito del processo di ristrutturazione, così come la categoria Piloti risulta in decremento di 23 unità.

Si rammenta che Meridiana fly, secondo gli accordi sindacali, aveva applicato nei primi nove mesi del 2010 contratti di solidarietà per il Personale Navigante, riguardanti anche gli addetti trasferiti da Meridiana tramite il conferimento del ramo *Aviation*, contratti scaduti tra luglio e settembre 2010.

In considerazione della situazione di crisi aziendale dichiarata dalla Società, che aveva a tal fine aperto la procedura di mobilità a febbraio 2011 per 910 dipendenti, in data 23 giugno 2011, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è stato raggiunto un accordo con tutte le organizzazioni sindacali (OO.SS.) che prevede l'uso della CIGS per la durata complessiva di 48 mesi riguardo a un numero massimo di 845 dipendenti a partire dal 27 giugno 2011, di cui 432 lavoratori a zero ore e 413 lavoratori a rotazione con suddivisione tra le varie categorie (terra, personale navigante di cabina e di condotta), utilizzando altresì il regime speciale di sostegno previsto dal Fondo Speciale del personale del trasporto aereo ex L. 291/04.

Tale concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale è stata approvata con Decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 23 settembre 2011, pubblicato su GU n. 236 del 10 ottobre 2011.

Alla data del 30 settembre 2011 sono stati già posti effettivamente in CIGS a zero ore circa 50 dipendenti, quasi esclusivamente della categoria Personale Navigante. All'inizio del mese di novembre 2011 tale numero ha raggiunto 352 unità ( n. 245 nell'ambito del Personale Navigante e n. 107 di Personale di Terra).

Si segnala che nel corso del mese di ottobre è avvenuto il completo trasferimento del personale degli uffici di Milano in Via Bugatti, inclusi gli addetti della controllata Sameitaly S.r.l., in altri sedi aziendali, in particolare presso la sede operativa di Malpensa, onde ottimizzare costi e produttività. Il fabbricato di Milano, ora di proprietà e divenuto non più strumentale per effetto di tali trasferimenti, verrà posto in vendita o locato alle migliori condizioni relativamente ai piani non più occupati direttamente.

Riguardo alla causa inerente l'applicazione dei contratti di lavoro ai dipendenti ex Meridiana promossa da due organizzazioni sindacali, dopo che il Tribunale di Tempio Pausania (OT) ha dichiarato antisindacale la disapplicazione del contratto collettivo aziendale di Meridiana S.p.A., nei confronti delle medesime organizzazioni sindacali, nonché verso il personale navigante di cabina trasferito da Meridiana S.p.A. a Meridiana Fly S.p.A. ai sensi dell'art. 2112 Codice Civile, si evidenzia che il Tribunale di Tempio Pausania in data 2 agosto 2011 ha dichiarato cessata la materia del contendere a seguito di successivi accordi sindacali tra le parti in causa. Non essendo il giudice entrato nel merito della

questione, la Società proseguirà nel contenzioso e ha ritenuto prudente accantonare somme specifiche nell'ambito della revisione delle stime di congruità dei fondi per rischi ed oneri da contenzioso del lavoro.

In connessione a tale tematica, si segnala comunque che in data 15 giugno 2011 è stato sottoscritto un verbale con le OO.SS., che, tra gli altri, alla luce della necessità di procedere al recupero di competitività, sottolinea l'opportunità di proseguire il confronto teso all'omogeneizzazione degli attuali contratti di lavoro da finalizzare entro il mese di ottobre 2011 all'interno delle discipline di settore ove esistenti. Anche alla luce del Progetto di Integrazione con Air Italy, comunicato il 18 luglio 2011 (cfr. paragrafo 2.5.9) sono proseguite le negoziazioni sindacali atte a trovare più moderne ed efficienti modalità di impiego del personale, in particolare navigante, nonché una revisione della struttura retributiva dei contratti di lavoro, oltre a misure di contenimento del costo del lavoro, in linea con le necessarie e improrogabili esigenze di risanamento della Compagnia. Si precisa che alla data del presente Resoconto Intermedio nessun accordo di rilievo in materia è stato raggiunto con le OO.SS..In assenza di un nuovo contratto di lavoro, dovranno essere avviati i necessari processi di ulteriore riduzione dell'attività, della flotta e del personale.

Relativamente alle attività di formazione, sono stati svolti nel corso dei primi nove mesi del 2011 i consueti corsi di addestramento mandatorio di tipo "tecnico" sia per il Personale di Terra che per il Personale Navigante (es. Corsi Base per Assistenti di Volo non certificati, Corsi di *Security* aeroportuale, sessioni di simulatore per i Piloti), continuando costantemente il processo di standardizzazione correlato all'integrazione con il ramo *Aviation* di Meridiana a livello di procedure ed organizzazione dell'addestramento tecnico.

Sempre nel corso dei primi nove mesi del 2011 si sono svolte regolarmente le attività di addestramento dedicate ai piloti privati (*Line Training*, rinnovi licenze e *Base Flight A320*).

Il costo complessivo sostenuto per i corsi esterni di formazione e addestramento è risultato nei primi nove mesi del 2011 pari a Euro 622 migliaia ed è addebitato al conto economico del periodo stesso.

Con riferimento a quanto prescritto dal D.Lgs. 81/08 in materia di salute e sicurezza sul lavoro, la Società ha provveduto, in funzione del nuovo assetto organizzativo, ad individuare i Dirigenti ed i Preposti per ogni Direzione/Unità organizzativa. Nel contempo è continuato il programma dei corsi di informazione e formazione sicurezza sul lavoro.

Nel corso dei primi nove mesi il Gruppo non è incorso in cause o sanzioni rilevanti per malattie professionali, né sono avvenuti infortuni gravi sul lavoro.

### **2.3. Investimenti**

Nei primi nove mesi dell'esercizio 2011 sono stati effettuati nuovi investimenti in attività materiali e immateriali per un importo complessivo di Euro 4.717 migliaia (contro Euro 6.179 migliaia nei primi nove mesi del 2010), così formati:

- migliorie e lavori vari di riconfigurazione operati su aeromobili in leasing operativo per Euro 129 migliaia (flotta di Medio Raggio);
- manutenzione straordinaria su motori e cellule di aeromobili di proprietà per Euro 2.952 migliaia (flotta di Medio Raggio);
- materiali di rotazione relativi alla flotta di proprietà per Euro 1.245 migliaia (flotta di Medio e Lungo Raggio);
- nuovi acquisti di *hardware* per Euro 177 migliaia e *software* per Euro 174 migliaia;
- attrezzature catering per Euro 40 migliaia.

In considerazione dell'attività svolta dalla Società e dal Gruppo non sono state effettuate nel periodo attività significative di ricerca e sviluppo.

## **2.4. 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 controlla la Società con una quota pari al 78,05% al 30 settembre 2011.

Si precisa che, nel mese di luglio 2011, Sua Altezza Karim Aga Khan ha trasferito ad AKFED di numero 38.161.624 azioni di Meridiana S.p.A.. In conseguenza di detto trasferimento AKFED è divenuto titolare di una partecipazione complessiva in Meridiana S.p.A. pari al 75,78% dell'intero capitale sociale emesso.

Le operazioni compiute da Meridiana fly con parti correlate riguardano essenzialmente prestazioni di servizi e operazioni di natura finanziaria con la controllante Meridiana S.p.A. e con AKFED, con imprese controllate (Sameitaly, Wokita, consolidate nel presente Resoconto Intermedio) e con le altre imprese controllate da Meridiana S.p.A. (Meridiana Maintenance e Geasar), 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 del Gruppo e sono state compiute nell'interesse della Società e del Gruppo Meridiana fly.

Si rammenta che a giugno 2010 Meridiana fly, unitamente alle controllate Sameitaly e Wokita, aveva 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 4.12 - Rapporti con parti correlate incluso nelle Note Illustrative.

## **2.5. Fatti di rilievo avvenuti nei primi nove mesi del 2011**

Di seguito vengono evidenziati i principali fatti rilevanti avvenuti nei primi nove mesi del 2011.

### **2.5.1. Piano di riduzione di personale**

In data 12 gennaio 2011, il Consiglio di Amministrazione di Meridiana fly ha deciso, una serie di azioni di ristrutturazione, da porre in essere nell'esercizio 2011, atte al rafforzamento della posizione competitiva sul mercato ed al miglioramento della struttura dei costi, tramite una più efficiente definizione del *network*, riduzione del numero di macchine MD-82, e interventi di revisione dell'organico e terziarizzazione di attività *non core*.

In tale contesto in data 9 febbraio 2011 la Società ha formalmente comunicato l'apertura della procedura di mobilità ex L.223/91 per numero 910 addetti (FTE) a causa dell'esubero strutturale venutosi a creare per effetto dell'integrazione, delle negative *performance* acuite dallo scenario esterno fortemente penalizzante, oltre che per il ripristino dei rapporti di lavoro per un considerevole numero dipendenti con contratti a termine dovuti alla nullità del termine stesso reclamato in sede di contenzioso giuslavoristico e per i progetti di *outsourcing* di alcune attività considerate *non core*.

Visto il generale ridimensionamento di attività e di necessaria riduzione dei costi, la situazione di esubero strutturale dei 910 addetti coinvolge il personale navigante, gli addetti delle basi operative della Compagnia e quelli dell'*headquarter*, ed era stata così dichiarata:

- 84 risorse appartenenti al Personale Navigante Tecnico, di cui 44 Comandanti e 40 Piloti
- 520 risorse appartenenti al Personale Navigante di Cabina (Assistenti di Volo)
- 306 risorse appartenenti al Personale di Terra (basi e uffici)

Come anticipato al precedente Paragrafo 2.2 - Personale, i tavoli negoziali aperti con le OO.SS. si sono conclusi con un nuovo accordo sottoscritto in data 23 giugno 2011 presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che, alla luce della dichiarata crisi aziendale e nell'intento di utilizzare tutti gli strumenti di ammortizzatori sociali previsti dalla normativa generale e di settore, prevede, a fronte del ritiro della procedura di mobilità di cui sopra, l'utilizzo della CIGS per la durata di 48 mesi a partire dal 27 giugno 2011 fino ad un massimo di 845 lavoratori, unitamente al regime di sostegno previsto dal Fondo Speciale del personale del settore del trasporto aereo di cui alla L. 291/04 per l'integrazione al trattamento CIGS fino all'80% della retribuzione.

La Società ha già presentato istanza al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di accesso al trattamento CIGS per l'ottenimento del relativo decreto di autorizzazione, che è stato ufficialmente emanato in data 23 settembre 2011 e pubblicato sulla G.U. in data 10 ottobre 2011.

In dettaglio il trattamento CIGS suddiviso tra le varie categorie di dipendenti è previsto, come anticipato, nel modo seguente :

- CIGS a zero ore senza rotazione per 432 lavoratori;
- CIGS a rotazione per 413 lavoratori;
- anticipo del trattamento di integrazione salariale INPS da parte della Società;
- erogazione del trattamento del Fondo Speciale direttamente ai dipendenti da parte del Fondo stesso;
- monitoraggio congiunto tra le parti per l'applicazione della CIGS con cadenza di massima semestrale.

### **2.5.2. Effetti della crisi politica in Egitto**

Alla fine del mese di gennaio 2011 l'Egitto è stato interessato da significative proteste e disordini di natura politica, prevalentemente nella città de Il Cairo, con ripercussioni sui flussi nelle zone turistiche del Mar Rosso dall'Italia anche a causa della raccomandazione negativa emessa del Ministero degli Esteri italiano circa l'opportunità di recarsi presso tale destinazione.

Meridiana fly, che rappresenta uno dei principali vettori italiani operanti i collegamenti tra Italia ed Egitto e per cui tale destinazione ha un peso rilevante sulle attività *charter* di Medio Raggio, con particolare riferimento alle destinazioni *leisure* sul Mar Rosso, ha risentito in modo significativo degli eventi politici accaduti, essendo stata costretta a cancellare nei soli mesi di febbraio e marzo 2011 il 68% delle attività programmate in termini di ore volo (sia linea che *charter*). Nei mesi successivi la situazione, seppur stabilizzatasi sul piano politico interno, non si è risolta in termini di ordinaria ripresa della domanda di turismo *outgoing* dall'Italia verso tale destinazione, con andamenti tendenziali nel secondo e terzo trimestre 2011 inferiori alle previsioni.

Complessivamente, nell'arco dei primi nove mesi del 2011 la contrazione di ore volate rispetto a quelle programmate nel comparto *charter* Egitto è risultata di circa il 45%, determinando una perdita di ricavi stimata in Euro 39,8 milioni, mentre l'impatto negativo sul margine operativo diretto è valutabile in circa Euro 11,4 milioni.

### 2.5.3. Piano Industriale 2011-2015

Come già in parte anticipato nel paragrafo 2.5.1 - Piano di riduzione di personale, in considerazione della situazione di crisi aziendale e delle correlate criticità e problematiche, anche di natura strutturale, di Meridiana fly, il Consiglio di Amministrazione di Meridiana fly, prendendo atto anche del difficile andamento del settore e del contesto macroeconomico esterno di riferimento, ha deliberato l'approvazione nella seduta del 18 marzo 2011 di un Piano Industriale per il periodo 2011-2015 ("Piano Industriale").

In particolare il suddetto Piano Industriale prevedeva l'implementazione delle azioni di seguito sintetizzate:

- a) razionalizzazione del *network*, con chiusura di attività strutturalmente in perdita;
- b) concentrazione delle attività sulle rotte di natura strategica e più redditizie (es. Sardegna, alcune direttrici nazionali e internazionali, *business charter* verso Oceano indiano e verso destinazioni del Mediterraneo / Nord Africa);
- c) riduzione del numero di aeromobili in flotta della tipologia MD-80 e concentrazione sulla famiglia Airbus, massimizzando le opportunità e sinergie operative;
- d) incremento della flessibilità e produttività del personale navigante, anche tramite la revisione concordata delle modalità di impiego;
- e) rafforzamento e sviluppo di *partnership* con altre compagnie aeree (es. *code-sharing*);
- f) focalizzazione sui clienti "core", migliorando il *customer service*, oltre che il servizio nei vari scali e in cabina, promuovendo programmi più avanzati di fidelizzazione della clientela;
- g) revisione della politica di *pricing* e promozione;
- h) razionalizzazione dei ricavi "ancillary";
- i) riduzione significativa del personale: (a) di *staff*, anche attraverso razionalizzazione della struttura organizzativa di *headquarter* e dei processi operativi; (b) navigante, per effetto della concentrazione dell'attività operativa e la razionalizzazione conseguente del *network* e delle basi;
- l) attuazione dell'*outsourcing* di attività *non core* quali il settore IT, *Revenue Accounting*, *Payroll*, *Call Center*;
- m) razionalizzazione e ottimizzazione dei sistemi informativi;
- n) rinegoziazione dei contratti in ambito operativo, commerciale e di struttura.

Il citato Piano Industriale prevedeva una completa erosione del patrimonio netto della Società e del Gruppo, oltre ad un temporaneo squilibrio di cassa di circa Euro 69,5 milioni a causa dei significativi flussi di cassa negativi previsti prevalentemente nel 2011 per la realizzazione della ristrutturazione in precedenza descritta, oltre che dei negativi eventi e *trend* evolutivi delle variabili di scenario.

A fronte di tale squilibrio di cassa, in data 22 marzo 2011 era stato effettuato da Meridiana un versamento in conto futuro aumento del capitale di Euro 15 milioni, mentre il fabbisogno integrativo di Euro 54,5 milioni era garantito dalla stessa Meridiana S.p.A. con lettera di impegno irrevocabile datata 23 marzo 2011 (come dettagliato nel successivo paragrafo 2.5.4).

Per effetto di tali impegni irrevocabili integrativi, il Piano Industriale prefigurava una condizione di equilibrio patrimoniale e finanziario, tale per cui gli Amministratori avevano concluso che si era verificato il presupposto della continuità aziendale, pur prevedendo per il 2011 una perdita significativa di entità comparabile a quella dell'esercizio 2010.

.Si segnala, come più ampiamente descritto nel successivo paragrafo 2.5.10 - Nuovi impegni di AKFED a supporto della continuità aziendale, che a seguito degli andamenti negativi del primo semestre 2011, gli Amministratori hanno approvato il 29 agosto 2011 un nuovo *Forecast* di 12 mesi (luglio 2011 - giugno 2012), atto a concludere in senso positivo sul presupposto della continuità aziendale in occasione della approvazione della Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2011.

#### **2.5.4. *Patrimonializzazione della Società e impegni dell'Azionista di riferimento in relazione al Piano industriale del 18 marzo 2011***

Nel corso del 2010 e del primo semestre 2011, la controllante Meridiana S.p.A. con il supporto di Aga Khan Fund for Economic Development (AKFED) - istituzione finanziaria controllata dall'Azionista di riferimento di Meridiana S.p.A. (S.A. Karim Aga Khan) - ha effettuato versamenti in conto futuro aumento di capitale, in adempimento degli impegni assunti in data 26 agosto 2010, per complessivi Euro 18,9 milioni e ha effettuato a marzo 2011 un ulteriore versamento di Euro 15 milioni, anche questo in conto futuro aumento di capitale.

I suddetti versamenti si inquadrano nella strategia di patrimonializzazione di Meridiana fly S.p.A. - connessa alla esecuzione del Piano Industriale - da parte della controllante, che ha formalmente comunicato alla Società in data 23 marzo 2011 un ulteriore impegno a fornire risorse finanziarie atte a garantire la continuità aziendale di Meridiana fly S.p.A. per un arco temporale di almeno 12 mesi dalla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2010 e fino ad un massimo di Euro 47 milioni mediante:

- sottoscrizione e pagamento di nuove azioni da emettersi nel contesto di un aumento di capitale non ancora deliberato da Meridiana fly S.p.A.;
- versamento in conto futuro aumento di capitale; ovvero
- una combinazione delle due precedenti modalità.

Inoltre, sempre al fine di supportare le esigenze finanziarie connesse alla continuità aziendale, Meridiana S.p.A. si è anche formalmente impegnata a fornire a Meridiana fly ulteriori risorse nella forma di versamenti in conto futuro aumento di capitale fino ad un massimo di ulteriori Euro 7,5 milioni (e con ciò raggiungendo la cifra complessiva di fabbisogno finanziario di Euro 54,5 milioni) se e nella misura in cui Meridiana fly non raggiunga accordi per ottenere nuovi finanziamenti bancari fino a concorrenza dell'importo suddetto.

In adempimento a tale impegno, Meridiana S.p.A. ha effettuato un versamento in conto futuro aumento di capitale di Euro 11 milioni a giugno 2011.

#### **2.5.5. *Rinnovo del Consiglio di Amministrazione***

L'Assemblea degli Azionisti, tenutasi il 28 aprile 2011, oltre all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2010, ha proceduto al rinnovo del Consiglio di Amministrazione di Meridiana fly, determinando in otto il numero dei membri del Consiglio medesimo.

Sono stati nominati infine i tre Consiglieri Indipendenti quali membri del Comitato di Controllo Interno, del Comitato delle Remunerazioni e Comitato Operazioni con Parti Correlate.

Si rimanda al successivo paragrafo 2.5.9 - Progetto di integrazione con Air Italy per le variazioni nella composizione del Consiglio di Amministrazione avvenute successivamente alla chiusura del primo semestre 2011.

#### **2.5.6. *Situazione patrimoniale ex art. 2446 c.c. a fine dicembre 2010***

Sulla base dell'esame della situazione patrimoniale della Società ai sensi dell'art. 2446 c.c., (perdita superiore a un terzo del capitale) che ha evidenziato per il periodo 1 gennaio 2010-31 dicembre 2010, con riferimento al bilancio separato di Meridiana fly S.p.A. una perdita di Euro 51.861.451 e un patrimonio netto pari a Euro 10.109.414, l'Assemblea del 28



aprile 2011 in sede straordinaria ha approvato la proposta del Consiglio di Amministrazione di rinviare all'esercizio successivo, ai sensi dell'art. 2446, comma 1, c.c., l'assunzione degli opportuni provvedimenti.

### **2.5.7. Accordo di manutenzione con Lufthansa Technik**

In coerenza con le linee guida del Piano industriale, che prevede la rinegoziazione dei contratti di fornitura a migliori condizioni, durante il mese di aprile 2011 è stato raggiunto con il gruppo Lufthansa Technik un nuovo accordo globale per i servizi di manutenzione della totalità dei componenti della flotta Airbus e dei *check* di manutenzione delle cellule di tipo "light" e "heavy" (*check* A, C, D) sugli Airbus A320/A330.

Il suddetto accordo, di durata quinquennale, va in sostituzione dell'analogo contratto di fornitura vigente con altro fornitore di servizi di manutenzione basato in Svizzera (SRT), consentendo alla Società di ottenere i servizi sopraindicati beneficiando delle dimensioni e della disponibilità delle basi di manutenzioni specializzate del gruppo Lufthansa in Italia e in Europa.

Tenuto anche conto dei minori costi di riposizionamento grazie alla disponibilità della base di Malpensa di Lufthansa Technik, si stimano benefici di natura economica a regime (dall'esercizio 2012 in poi) in termini di risparmio sui costi operativi di manutenzione in almeno Euro 3 milioni annui secondo l'operativo previsto.

Va segnalato che per effetto della disdetta del contratto di servizi di manutenzione comunicata al precedente fornitore SR Technics Switzerland Ltd - SRT, il medesimo ha inviato alla Società richieste in termini di penali, danni e applicazione di altre clausole connesse alla chiusura dei rapporti in essere. Dopo alcune discussioni con la controparte, con l'assistenza dei rispettivi tecnici e legali atte a verificare le relative posizioni, SRT ha comunicato nel mese di ottobre 2011 di aver depositato presso il Tribunale di Zurigo istanza per riconoscimento delle varie spettanze dalla stessa determinati in circa Euro 6,1 milioni, a fronte della quale tuttavia Meridiana fly non ha ancora ricevuto notifica formale. Al riguardo si precisa che nel presente Resoconto Intermedio è incluso unicamente il costo addebitato dalla controparte relativo all'applicazione della cd. "*Termination Penalty*" prevista dal contratto, pari a Euro 300 migliaia, ma non include accantonamento di oneri derivanti dall'applicazione delle altre richieste della controparte, considerato che la Società è in attesa di verificare con i propri legali la fondatezza delle richieste formulate dalla Società SR Technics e tenuto conto di un primo parere favorevole ricevuto dai propri consulenti.

### **2.5.8. Accordo di restituzione aeromobili MD-82**

E' stato formalizzato ai primi di maggio del 2011 un accordo specifico con un *lessor* (GECAS) che prevede la restituzione di 4 aeromobili MD-82 con spese di ripristino e di riconsegna limitate alle condizioni di normale servizio e di *status* attuale, con risparmi significativi sui costi di *phase-out* di manutenzione previste contrattualmente su componenti e su revisione motori, con un beneficio nel corrente esercizio di circa Euro 5 milioni quale eccedenza del fondo rischi per obblighi di *phase-out*. Tale accordo ha avuto già concreta esecuzione con la riconsegna del primo aeromobile MD-82 (EI-CNR) nel mese di maggio 2011 incorrendo in onerosità allineati alla nuova stima del fondo rischi.

### **2.5.9. Progetto di integrazione con Air Italy e Piano Industriale Integrato**

In data 18 luglio 2011 i Consigli di Amministrazione di Meridiana e di Meridiana fly hanno approvato all'unanimità un progetto di integrazione tra Meridiana fly ed il gruppo che fa capo ad Air Italy Holding S.r.l. (di seguito "Air Italy Holding"), al fine di dar vita ad un gruppo di maggiori dimensioni, con un fatturato consolidato di oltre Euro 800 milioni operante nel trasporto aereo nazionale e internazionale, sia di linea che nel comparto *charter*.

## Progetto industriale

Tale integrazione si accompagna al processo di ristrutturazione attualmente già in corso di attuazione e previsto nel Piano industriale approvato il 18 marzo 2011, che prevede, tra gli altri, l'uscita da rotte e mercati non strategici, la riduzione della flotta e l'utilizzo del programma di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per il personale.

Air Italy S.p.A. (di seguito "Air Italy") - interamente detenuta da Air Italy Holding - nasce nel 2005 per iniziativa di un gruppo di imprenditori guidati dal Comandante Giuseppe Gentile. La compagnia, con base a Malpensa, ha iniziato a operare nel mercato *charter*, divenendo in pochi anni un *player* primario per i collegamenti *leisure* dall'Italia verso East Africa, Sud America e Caraibi. Successivamente Air Italy ha esteso la sua offerta anche al mercato di linea domestico su selezionate città italiane, registrando, ad oggi, un fatturato totale pari ad oltre Euro 200 milioni.

Il progetto di integrazione tra il Gruppo Meridiana fly e Air Italy Holding ed il rafforzamento patrimoniale del nuovo gruppo - previsto nel Piano industriale approvato in data 18 luglio 2011 contestualmente alla citata approvazione del progetto di integrazione (il "Nuovo Piano Industriale 2011-2015") - consentiranno di accelerare il processo di ristrutturazione e rilancio della Compagnia, rafforzando il posizionamento di *leadership* sia nel mercato *charter* che in quello di linea in ognuna delle aree di presenza. Il nuovo vettore avrà un focus strategico sulla clientela *leisure*, garantendo, al tempo stesso, una selezionata offerta *business* dagli aeroporti serviti, assicurando un'elevata qualità e una forte attenzione ai livelli di servizio per i passeggeri.

In particolare, la Sardegna rappresenterà il *core* delle attività di linea, unitamente ai mercati di Verona, Torino e Napoli dove il gruppo può già contare su un'importante presenza; l'offerta sarà completata da selezionati collegamenti da e per Linate, Fiumicino, Catania e Bari. Nel segmento *charter*, il nuovo gruppo perseguirà una strategia di *leadership* dai principali mercati italiani (Malpensa, Bologna, Fiumicino e Verona), offrendo un portafoglio completo di destinazioni, in particolare verso *East Africa*, Oceano Indiano, Caraibi, Sud America e altri Paesi del bacino del Mediterraneo.

L'integrazione dei network di Meridiana fly e di Air Italy consentirà inoltre la razionalizzazione ed un migliore utilizzo della flotta (incremento in termini di volato per aeromobile di circa 10 punti percentuali per la flotta di Medio Raggio e di circa 20 punti percentuali per la flotta di Lungo Raggio).

In tale contesto risulta fondamentale la revisione dei contratti di lavoro e di impiego del personale, in particolare navigante, al fine di rendere la struttura dei costi e delle attività operative di volo maggiormente flessibile a seconda delle esigenze operative e di mercato ed in linea con quella dei maggiori *player* del settore .

Il nuovo gruppo opererà con un flotta complessiva a regime di circa 35 aeromobili (Airbus, Boeing e MD80), ottimizzando il numero degli aeromobili e il loro utilizzo medio.

La sede del gruppo resterà ad Olbia, mentre alcune funzioni ed attività operative saranno concentrate su Malpensa, dove le società hanno già oggi il loro centro operativo, e Gallarate.

Saranno oggetto di razionalizzazione le attività in termini di management, organizzazione (interna/esterna), processi e sistemi IT e le altre attività sia operative che di *staff* in modo da ottimizzare la struttura dei costi interni e ottenere il massimo controllo sull'andamento del *business*. A tale scopo sono già iniziate le prime modifiche organizzative della struttura con accorpamento di funzioni e di responsabilità.

### Cambiamenti al vertice di Meridiana fly

L'Amministratore Delegato Massimo Chieli ha rassegnato in data 18 luglio 2011 le sue dimissioni al Consiglio di Amministrazione, che sono state accettate in pari data.

A fronte della risoluzione del rapporto di collaborazione, è stata sottoscritta una transazione generale e novativa tra la Società, Meridiana e il Dottor Chieli che ha previsto in particolare il riconoscimento di somme *una tantum* a saldo e stralcio da parte della controllante Meridiana, in virtù anche dell'interesse diretto all'effettuazione dell'operazione di integrazione con Air Italy, oltre che corrispettivi per il patto di non concorrenza a carico di Meridiana fly (quest'ultimo definito nella somma lorda a saldo di Euro 160 migliaia).

Il Consiglio di Amministrazione di Meridiana fly, in seguito all'approvazione del piano di integrazione con Air Italy Holding, ha nominato il Comandante Giuseppe Gentile, socio di riferimento di Air Italy Holding e futuro socio di Meridiana fly, quale nuovo Amministratore Delegato.

In data 18 luglio 2011, il Consiglio ha inoltre accettato le dimissioni del Dottor Claudio Allais ed ha cooptato l'Ing. Roberto Scaramella, *Director Aviation* di AKFED e già Consigliere di Amministrazione di Meridiana S.p.A..

### Accordi quadro con Air Italy e relativi aumenti di capitale

I Consigli di Amministrazione di Meridiana fly S.p.A. e della controllante Meridiana S.p.A. hanno deliberato, sempre in data 18 luglio 2011, di procedere all'acquisizione dell'intero capitale sociale di Air Italy Holding, società che possiede il 100% di Air Italy detenuta da Marchin Investments B.V., Pathfinder Corporation S.A. e Zain Holding S.A., facenti capo rispettivamente al Comandante Giuseppe Gentile, al Dottor Alessandro Notari e all'Avvocato Giambenso Borgognoni Vimercati. L'acquisizione è stata subordinata al soddisfacimento delle condizioni sospensive descritte nel seguito. Una volta perfezionata l'acquisizione di cui sopra, Meridiana fly lancerà due aumenti di capitale (Primo Aumento e Secondo Aumento, così come identificati nel prosieguo del presente paragrafo) per un ammontare massimo complessivo, allora definito in circa Euro 231 milioni. I suddetti aumenti di capitale consentiranno fra l'altro, anche previa cessione agli attuali soci di Air Italy Holding di parte dei diritti di opzione di spettanza di Meridiana S.p.A. ed esercizio di tali diritti, la compensazione del debito da conferimento degli attuali soci di Air Italy Holding per la partecipazione ai citati aumenti di capitale sociale (sulla base degli accordi di seguito descritti) con il credito relativo al prezzo della vendita di Air Italy Holding vantato dagli stessi. A seguito delle suddette delibere, Meridiana fly, Meridiana, gli attuali soci di Air Italy Holding, Air Italy Holding ed Air Italy hanno sottoscritto gli accordi di seguito descritti.

In particolare gli accordi sottoscritti sono rappresentati da un accordo quadro (*Framework Agreement*), un accordo di compravendita (*Sales and Purchase Agreement*) ed un patto parasociale (*Shareholder's Agreement*), che prevedevano, al verificarsi di alcune condizioni sospensive, meglio dettagliate di seguito, il cui avveramento doveva avvenire entro il 30 settembre 2011, l'acquisizione da parte di Meridiana fly del 100% di Air Italy Holding per un corrispettivo allora definito pari ad Euro 89,9 milioni (al quale aggiungere un *earn-out* di importo variabile fino a un massimo di Euro 7,25 milioni). Il suddetto corrispettivo non sarà pagato all'atto del trasferimento delle quote, ma darà origine ad un credito degli attuali soci di Air Italy Holding nei confronti di Meridiana fly con incasso differito sino al 30 giugno 2012 senza applicazione di interessi a carico di Meridiana fly.

Successivamente al perfezionamento dell'acquisizione, i soci azionisti di Air Italy Holding convertiranno il credito vantato verso la Società a titolo di corrispettivo della cessione delle quote di Air Italy Holding in un credito finanziario per versamento in conto futuro aumento di capitale nell'ambito delle operazioni di aumento di capitale sociale di Meridiana fly precedentemente anticipate.

Le condizioni sospensive alla cessione di Air Italy Holding e, conseguentemente, di Air Italy Holding a Meridiana Fly erano rappresentate (i) dal rilascio, da parte di un esperto indipendente, di una perizia che confermi il valore attribuito dalle parti alle quote di Air Italy Holding anche ai sensi dell'art. 2343-ter cod. civ., (ii) dal rilascio di un parere favorevole sull'operazione complessiva da parte dell'esperto indipendente incaricato da Meridiana di esprimersi in merito alle operazioni con parti correlate, e (iii) dall'ottenimento dei necessari consensi da parte delle banche finanziatrici di Meridiana fly e di Air Italy Holding al perfezionamento dell'operazione come previsto dai contratti di finanziamento in essere con le banche finanziatrici.

Gli accordi tra Meridiana, Meridiana Fly e gli azionisti di Air Italy Holding (le "Parti") prevedevano che qualora una o più condizioni sospensive non fossero realizzate ovvero oggetto di rinuncia entro il 30 settembre 2011, le Parti sarebbero state liberate dagli impegni reciproci assunti e avrebbero negoziato in buona fede qualsiasi modifica agli accordi necessaria o utile a realizzare nella misura più ampia possibile gli obiettivi originali delle Parti.

Gli aumenti di capitale allora ipotizzati erano strutturati come segue, preceduti da un'operazione di *share grouping* (raggruppamento di azioni):

- a) un primo aumento di capitale sociale a pagamento, scindibile, di un importo massimo di circa Euro 154 milioni, da realizzarsi attraverso emissione di azioni ordinarie offerte in opzione ai soci ai sensi dell'art. 2441, comma 1, cod. civ. ("Primo Aumento");
- b) l'emissione di *warrant* da assegnare gratuitamente ai sottoscrittori del Primo Aumento e da esercitare entro i successivi 12 mesi nei termini ed alle condizioni che dovranno essere determinate dal Consiglio di Amministrazione di Meridiana fly ("Warrant");
- c) un secondo aumento di capitale sociale a pagamento e scindibile di un importo massimo di circa Euro 77 milioni da eseguirsi mediante emissione di azioni ordinarie Meridiana fly da offrire in opzione ai titolari del *Warrant* nei termini ed alle condizioni che dovranno essere determinate dal Consiglio di Amministrazione ("Secondo Aumento").

In relazione ai suddetti aumenti di capitale, Meridiana e i soci attuali di Air Italy Holding hanno assunto i seguenti impegni:

- Meridiana cederà agli attuali soci di Air Italy Holding una parte dei diritti di opzione ad essa spettanti. La quantità di diritti di opzione da cedere e il corrispettivo per detta cessione (da pagare in natura attraverso la cessione parziale del credito verso la Società nascente dall'acquisizione o della riserva per versamento in conto futuro aumento di capitale nascente dalla conversione di detto credito) sarà determinata in funzione delle condizioni e dei termini degli aumenti di capitale che saranno deliberati dal Consiglio di Amministrazione della Società, tenuto conto dell'accordo di attribuire ai soci di Air Italy Holding una partecipazione nella Società pari a circa il 37% a completamento degli aumenti di capitale sopra descritti (assumendo l'integrale sottoscrizione degli aumenti di capitale da parte del mercato);
- gli attuali soci di Air Italy Holding sottoscriveranno la propria quota dei due aumenti di capitale utilizzando il credito finanziario per versamento in conto futuro aumento capitale sopra menzionato (che verrà utilizzato per regolare il corrispettivo vantato da Meridiana per la cessione dei diritti di opzione di cui al punto precedente necessari per la sottoscrizione del Primo Aumento) e per la sottoscrizione del Secondo Aumento;
- l'attuale controllante Meridiana sottoscriverà la propria quota dei due aumenti di capitale esercitando integralmente i residui diritti di opzione ad essa spettanti (dedotta quindi la porzione di diritti ceduta ai soci di Air Italy Holding), riducendo così la propria partecipazione nella Società a circa il 41% (a completamento degli aumenti di capitale

sopra descritti e sempre assumendo l'integrale sottoscrizione degli aumenti di capitale da parte del mercato). La porzione di aumenti di capitale sottoscritta da Meridiana sarà liberata conferendo un ammontare minimo pari ad Euro 89,4 milioni (c.d. "*Minimum Underwriting*") così composto: (i) un versamento per cassa fino ad Euro 36 milioni, dedotti gli eventuali apporti in denaro che dovessero essere effettuati da Meridiana dal 18 luglio 2011 sino alla data di sottoscrizione e versamento del Primo Aumento (tale versamento rappresenta una parte degli impegni finanziari assunti da Meridiana in dipendenza della integrazione e complessivamente ammontanti a Euro 89 milioni); (ii) utilizzo degli apporti effettuati da Meridiana a titolo di versamenti in conto futuro aumento di capitale; (iii) rinuncia a crediti relativi a finanziamenti soci, se esistenti. In aggiunta, Meridiana compenserà la rimanente parte del proprio debito da conferimento con la porzione del credito verso la Società nascente dall'acquisizione ceduto alla stessa Meridiana dai soci di Air Italy Holding per l'acquisto dei diritti di opzione che consentono ai soci di Air Italy Holding di sottoscrivere il Primo Aumento.

#### Ulteriori impegni finanziari di Meridiana S.p.A. e supporto di AKFED S.A.

Nell'ambito degli accordi sottoscritti in data 18 luglio 2011, Meridiana si è impegnata inoltre a garantire la sottoscrizione del primo aumento di capitale da parte degli azionisti di minoranza, sino ad un ammontare massimo pari ad Euro 10 milioni (c.d. "*Underwriting Commitment*").

Inoltre, Meridiana si è impegnata ad erogare alla Società finanziamenti soci per coprire le eventuali ulteriori esigenze di cassa della stessa ad esito del primo aumento di capitale, sino ad un ammontare massimo pari ad Euro 53 milioni (tale versamento rappresenta la parte integrante dell'impegno finanziario da Euro 36 milioni di Meridiana descritto precedentemente e funzionale all'integrazione nonché tale da rendere gli impegni finanziari complessivi di Meridiana pari a Euro 89 milioni), dedotti i seguenti importi: (i) quanto versato in sottoscrizione degli aumenti di capitale in eccesso rispetto al *Minimum Underwriting* di cui sopra e (ii) quanto versato dagli azionisti di minoranza in sede di sottoscrizione degli aumenti di capitale. Detti finanziamenti soci non potranno essere convertiti in apporti di capitale sino al 30 giugno 2015 e la loro eventuale conversione in apporti di capitale non potrà comportare effetti diluitivi della partecipazione che gli attuali soci di Air Italy Holding verranno a detenere nella Società.

In complesso i soprammenzionati impegni finanziari di Meridiana, ammontanti ad Euro 36 milioni ed Euro 53 milioni per complessivi Euro 89 milioni, risultano ad oggi già ridotti ad Euro 56 milioni per effetto di versamenti a titolo futuro aumento di capitale erogati per Euro 20 milioni nel corso del mese di agosto 2011, per finanziamenti pari a Euro 3 milioni e per ulteriori versamenti a titolo futuro aumento di capitale erogati per Euro 10 milioni nel mese di ottobre 2011. I suddetti impegni sono supportate da identici impegni assunti il 18 luglio 2011 da parte di AKFED S.A. nei confronti della stessa Meridiana.

#### Offerta pubblica di acquisto

L'operazione sopra descritta rientra nel più ampio processo di rilancio e salvataggio della Società.

Meridiana ed i Venditori hanno ritenuto che l'Integrazione fosse riconducibile all'ipotesi prevista dall'articolo 106, comma 5, lettera a) del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF"), in quanto la Società, come noto, versa in una situazione di crisi resa evidente da diverse circostanze già portate a conoscenza del mercato, tra le quali recenti dati contenuti nella Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2011, la quale evidenziava un risultato netto in relazione al periodo 1° gennaio - 30 giugno 2011 pari ad una perdita di Euro 69,3 milioni.

In data 8 agosto 2011 Meridiana ed i Soci di Air Italy Holding hanno quindi richiesto alla CONSOB l'emissione di un provvedimento motivato ai sensi dell'articolo 106, comma 6, del TUF, alla quale CONSOB ha risposto in data 30 settembre 2011, con cui riteneva applicabile all'operazione la disposizione di cui all'articolo 49, comma 1, lettera b) n. 3 (meccanismo del c.d. *whitewash*) del regolamento adottato con delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999

("Regolamento Emittenti"), e che pertanto la stessa non potesse formare, allo stato, oggetto di provvedimento motivato da parte della medesima Commissione ai sensi dell'articolo 106, comma 6, del TUF.

Si evidenzia che l'articolo 49, comma 1, lettera b) n. 3(i) (meccanismo del c.d. *whitewash*), del Regolamento Emittenti prevede che, in presenza di una situazione di crisi riferibile ad una società quotata non riconducibile ad una delle situazioni descritte ai numeri 1) e 2) del medesimo articolo 49, comma 1, lettera b), il superamento delle soglie rilevanti previste dall'articolo 106 del TUF non comporti l'obbligo di offerta di cui al medesimo articolo e ciò qualora l'operazione, di competenza dell'assemblea anche ai sensi dell'articolo 2364, comma 1, numero 5, del codice civile, sia approvata, senza il voto contrario della maggioranza dei soci presenti in assemblea, diversi dall'acquirente, dal socio o dai soci che detengono, anche congiuntamente, la partecipazione di maggioranza anche relativa purché superiore al 10 per cento.

#### Patto parasociale

Meridiana e gli attuali soci di Air Italy Holding hanno infine sottoscritto un patto parasociale allo scopo di regolare alcuni aspetti della *governance* della Società (inclusa la nomina ed il funzionamento del Consiglio di Amministrazione e la nomina del *top management*) ed alcuni diritti ed obblighi reciproci con riferimento alle rispettive partecipazioni nella Società. Tali patti, resi noti al mercato in data 23 luglio 2011 con le modalità previste dalla normativa, prevedono tra l'altro: (i) alcuni vincoli al trasferimento delle azioni e (ii) al verificarsi di determinate circostanze (come ad esempio stalli decisionali su determinate materie o risultati economici non in linea con il Nuovo Piano Industriale 2011-2015 del nuovo gruppo), alcune opzioni *put* e *call* che, in caso di esercizio, permetterebbero a Meridiana di acquisire le azioni della Società detenute dagli attuali soci di Air Italy Holding.

Il patto parasociale diverrà efficace non appena gli attuali soci di Air Italy Holding saranno divenuti azionisti della Società.

Al fine di accelerare il processo di aggregazione industriale, le parti hanno concordato che alcune previsioni del patto parasociale – relative in particolare alla *governance* – siano attuate già nel momento in cui successivamente all'acquisto da parte della Società delle quote rappresentative del 100% di Air Italy Holding, i soci di Air Italy Holding avranno convertito il loro credito verso la Società a titolo di corrispettivo della vendita in versamento in conto futuro aumento di capitale.

#### **2.5.10. Nuovi impegni di AKFED / Meridiana a supporto della continuità aziendale**

In considerazione delle perdite accumulate nel primo semestre 2011, che hanno determinato un deficit patrimoniale attribuibile a Meridiana fly S.p.A. pari a Euro 19.088 migliaia, al solo fine di verificare la sussistenza della continuità aziendale della Società e del Gruppo nell'orizzonte esplicito di 12 mesi, gli Amministratori della Società hanno richiesto al Management un aggiornamento dei dati previsionali dei successivi 12 mesi in ipotesi di gestione aziendale *stand alone*, cioè non considerando gli effetti del progetto di integrazione con Air Italy Holding.

Essendo infatti tale integrazione condizionata alle condizioni sospensive indicate nel paragrafo precedente, gli impegni finanziari assunti da Meridiana ed AKFED per complessivi Euro 89 milioni al fine di realizzare il Nuovo Piano Industriale Integrato 2011-2015, il cui orizzonte di esecuzione è ben superiore al prevedibile futuro di 12 mesi utilizzato per valutare la ricorrenza della condizione di continuità aziendale, non sono stati ritenuti significativi sino a che le condizioni sospensive stesse non fossero state realizzate.

Il suddetto aggiornamento dei dati prospettici *stand alone* con riferimento all'arco temporale dei prossimi 12 mesi ("*Forecast*") ha tenuto conto degli effetti (i) di nuove assunzioni di evoluzione delle variabili esogene (cambio Euro/Dollaro, prezzo del carburante, ricavi unitari medi), (ii) dei benefici attesi da azioni di razionalizzazione del network operativo e della flotta già incluse nel Piano Industriale originario 2011-2015, (iii) dei risparmi attesi dalla riorganizzazione

del personale tramite l'utilizzo della CIGS, (iv) dagli altri positivi effetti derivanti dalle azioni di risparmio dei costi operativi e di struttura già previsti nel Piano Industriale originario, (v) della gestione del capitale circolante netto, in particolare dello scaduto verso fornitori, anche tramite rinegoziazione e accordi con i fornitori stessi in termini di pagamento dei debiti scaduti, (vi) della probabile definizione delle controversie legali verso terze parti.

Dalla revisione dei dati del "Forecast" fino a giugno 2012, approvato dagli Amministratori il 29 agosto 2011, in ipotesi *stand alone*, cioè non inclusiva dell'integrazione con Air Italy Holding, è emersa la necessità di fabbisogni stimabili in circa Euro 50 milioni, di cui peraltro la controllante Meridiana aveva già versato durante il mese di agosto 2011 un ammontare complessivo di Euro 20 milioni a titolo di futuro aumento di capitale.

In tale contesto, al fine di dare il proprio pieno supporto finanziario e patrimoniale alla Società, la controllante Meridiana S.p.A., con il sostegno del proprio azionista diretto di controllo AKFED, ha comunicato alla Società in data 29 agosto 2011 che, nel caso le condizioni sospensive poste al progetto industriale con Air Italy Holding non fossero state rispettate e, di conseguenza, non fosse eseguita l'operazione, (i) avrebbe provveduto a fornire le risorse finanziarie previste dagli impegni presi negli accordi preliminari con Air Italy Holding entro il limite massimo di Euro 50 milioni, da cui decurtare ogni altro ammontare erogato successivamente alla data del 18 luglio 2011, (ii) confermava gli impegni di garanzia presi in caso di rimborso esercitabile dal *pool* di banche per il mancato rispetto dei *covenant* nel medesimo arco temporale. Inoltre l'impegno ha precisato che laddove il sistema bancario avesse concesso alla Società nuovi affidamenti di cassa nei limiti dei *covenant* esistenti il relativo impegno finanziario sarebbe stato ridotto proporzionalmente.

Infine va preso atto che la controllante ha comunicato in data 29 agosto 2011 di convertire il finanziamento infruttifero di Euro 8,5 milioni in versamento in conto futuro aumento di capitale, rafforzando in tal modo il livello di patrimonializzazione della Società e del Gruppo.

Per effetto di tali impegni, gli Amministratori, pur consapevoli delle incertezze nella realizzazione dei risultati e delle esigenze di cassa risultanti dal *Forecast*, anche connesse alla significativa dipendenza dei risultati ed esigenze di cassa stessi dall'andamento delle variabili di scenario macroeconomico non controllabili, all'evoluzione dei contenziosi in essere, all'andamento della gestione del circolante, in grado di comportare anche significativi scostamenti dei dati previsionali medesimi da quelli effettivi – hanno ritenuto in occasione dell'approvazione della Relazione Finanziaria Semestrale avvenuta in data 29 agosto 2011 che il Gruppo e Meridiana Fly fossero in continuità aziendale nel prevedibile futuro.

## 2.6. Contenziosi rilevanti

Il Gruppo è coinvolto in alcuni contenziosi commerciali e legali, attivi e passivi, per i quali la Società ha contabilizzato, come meglio esplicitato nelle Note Illustrative, fondi di svalutazione crediti, fondi per rischi e oneri, nonché debiti iscritti. Pur nell'incertezza insita in qualsiasi procedimento di stima, come meglio descritto al paragrafo 4.1.3 – Uso di stime - i relativi valori stanziati sono da ritenersi congrui e adeguati.

Per una completa disamina dei contenziosi in essere si rimanda a quanto illustrato nella Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2011. Di seguito sono riportati gli aggiornamenti più significativi sugli stessi contenziosi.

- MG Viaggi S.r.l.. Dopo la richiesta presentata da MG Viaggi S.r.l. per l'omologazione del concordato preventivo, con udienza tenutasi in data 18 marzo 2011 il Tribunale, con proprio decreto, ha omologato il concordato preventivo della società MG Viaggi S.r.l. in liquidazione, che prevede pagamenti del 100% dei creditori privilegiati e del 17,83% dei creditori chirografari, nel termine massimo di quattro mesi dalla data del decreto. E' in corso



un piano di rateizzazione dell'importo totale 386 migliaia che si concluderà entro dicembre 2011. Il Gruppo ha allineato il valore netto recuperabile del credito all'ammontare esigibile per effetto della decisione suddetta.

- Save S.p.A., società che gestisce l'aeroporto di Venezia, ha ottenuto l'emissione di un decreto ingiuntivo di Euro 465 migliaia, pagato il 5 luglio 2011 unicamente allo scopo di evitare le conseguenze della procedura esecutiva. E' stato raggiunto un accordo per la definizione del contenzioso pendente, con compensazione delle spese di lite e rinuncia di Save agli interessi moratori ex art. 5 D. Lgs 231/2002, oltre a stralcio di alcuni importi di minore entità.
- Sagat S.p.A.. Con riferimento al contenzioso sui corrispettivi per l'utilizzazione di infrastrutture centralizzate nell'aeroporto Torino Caselle, dopo l'udienza del 15 giugno 2011 con cui la causa era stata trattenuta in decisione, il Tribunale di Torino con sentenza del 26 ottobre 2011 ha pronunciato la soccombenza di Sagat, accogliendo l'opposizione della Società con condanna di Sagat alle spese di giudizio.
- Avitech Consulting GmbH. Con riferimento al contratto di consulenza per la rinegoziazione dei contratti nell'area della manutenzione e per il quale la Società ha ricevuto una prima fattura per circa Euro 435 migliaia, si evidenzia che sono state sollevate contestazioni sulla base di calcolo degli addebiti e dei relativi parametri, con conseguente blocco dei relativi pagamenti. La controparte ha richiesto al riguardo l'attivazione di una procedura arbitrale presso la Camera di Commercio Svizzera che la Società sta seguendo con l'assistenza dei propri legali.
- SR Technics Switzerland Ltd – SRT. Come anticipato, per effetto della disdetta del contratto di servizi di manutenzione con la società a fine aprile 2011, il medesimo fornitore ha inviato alla Società richieste in termini di penali, danni e applicazione di altre clausole connesse alla chiusura dei rapporti in essere. Dopo alcune discussioni con la controparte con l'assistenza dei rispettivi tecnici e legali atte a verificare le relative posizioni, SRT ha comunicato nel mese di ottobre 2011 di aver depositato presso il Tribunale di Zurigo istanza per riconoscimento delle varie spettanze dalla stessa determinati in circa Euro 6,1 milioni, a fronte della quale tuttavia Meridiana fly non ha ancora ricevuto notifica formale. Si ricorda che nel presente Resoconto Intermedio è incluso unicamente il costo addebitato dalla controparte relativo all'applicazione della cd. "Termination Penalty" prevista dal contratto, pari a Euro 300 migliaia, ma non include accantonamento di oneri derivanti dall'applicazione delle altre richieste della controparte, considerato che la Società è in attesa di verificare con i propri legali la fondatezza delle richieste formulate dalla Società SR Technics e tenuto conto di un primo parere favorevole ricevuto dai propri consulenti.
- Contenzioso giuslavoristico. Con riferimento al contenzioso di natura giuslavoristica di Meridiana fly, si segnala che gran parte delle controversie hanno riguardato il riconoscimento dei contratti a tempo indeterminato da parte di dipendenti più volte assunti a tempo determinato e la richiesta delle anzianità pregresse per il personale già stabilizzato in azienda. Riguardo al primo filone di controversie in parola, Meridiana fly ha provveduto al ripristino dei rapporti di lavoro per un congruo numero di dipendenti nel corso dei primi mesi del 2011, in prevalenza appartenenti al personale navigante, mentre per un'altra parte delle stesse richieste, al solo scopo di chiudere in via transattiva la vertenza evitando ulteriori rischi in giudizio, si è disposta nella prima parte dell'esercizio 2011, anche in virtù della novellata normativa contenuta nella Legge 183/2010 ("collegato lavoro"), la conciliazione con il riconoscimento di un'indennità omnicomprensiva per rinuncia al ripristino del rapporto di lavoro e al risarcimento danni o qualunque altra somma o diritto derivante dal rapporto di lavoro. Si ritiene che, alla luce della normativa citata, i fondi per rischi e oneri accantonati nel presente Resoconto Intermedio siano congrui, riflettendo la miglior stima della passività probabile in caso di soccombenza nelle controversie in corso, pur essendo lo stato di contenzioso estremamente complesso e diversificato, tale da non consentire di escludere ulteriori rischi al momento non determinabili. Con riferimento alla controversia sindacale relativa all'applicazione del contratto di lavoro ex Meridiana agli assistenti di volo di Meridiana passati in Meridiana fly con il conferimento del ramo *Aviation* al 28 febbraio 2010, l'ultima udienza in sede di appello tenuta il 2 agosto



2011 presso il Tribunale di Tempio Pausania ha ritenuto superata la materia del contendere per effetto di accordi intervenuti con le OO.SS. in tema di contratti e modalità di impiego applicati a tali dipendenti. Non essendo il giudice entrato nel merito della questione, la Società proseguirà nel contenzioso e ha ritenuto prudente accantonare somme specifiche nell'ambito della revisione delle stime di congruità dei fondi per rischi ed oneri da contenzioso del lavoro (cfr Paragrafo 2.2 - Personale).

- Contenziosi con passeggeri. Meridiana fly è coinvolta in altri procedimenti legali riguardanti azioni di richiesta danni da parte di passeggeri, per le quali Meridiana fly, pur nell'alea di incertezza propria di qualsiasi giudizio, ha stanziato fondi rischi che ritiene adeguati a fronteggiare le passività stimate sulla base dell'onerosità storicamente dimostrata da tale tipologia di contenziosi.
- Verifica fiscale Imposte Dirette e Indirette. Con riferimento alla verifica fiscale da parte della Guardia di Finanza – Nucleo di Polizia Tributaria Sassari – iniziata a maggio 2011 su Meridiana fly afferente le imposte dirette, IVA e altri tributi per il periodo di imposta compreso tra il 1 gennaio 2009 e il 19 maggio 2011, si segnala che alla data del presente Resoconto Intermedio le verifiche non si sono ancora concluse e non hanno portato al momento a rilievi o contestazioni di natura sostanziale.

## **2.7. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del terzo trimestre**

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

### **2.7.1. *Acquisizione di Air Italy da parte di Meridiana Fly***

#### ***Perfezionamento dell'acquisizione***

In data 14 ottobre 2011 Meridiana fly ha perfezionato l'acquisizione di Air Italy, dando vita al nuovo gruppo italiano del trasporto aereo Meridiana fly-Air Italy. L'operazione è stata realizzata – a seguito dell'avveramento delle condizioni sospensive previste dagli accordi sottoscritti in data 18 luglio 2011 - tramite l'acquisto del 100% del capitale sociale di Air Italy Holding s.r.l. per un controvalore pari a Euro 82,65 milioni, oltre ad un *earn-out* pari a massimi Euro 7,25 milioni, per un totale quindi di Euro 89,9 milioni.

Si segnala in particolare che il Dott. Walter Ventura ha rilasciato una relazione di stima ai sensi dell'articolo 2343-ter del Codice Civile (che le parti degli accordi del 18 luglio 2011 hanno convenuto di applicare volontariamente all'Operazione), a mezzo della quale il Dott. Walter Ventura è giunto alla determinazione di un valore finale di stima del capitale economico di Air Italy Holding alla data del 30 giugno 2011 pari ad Euro 89,9 milioni.

Si precisa che il corrispettivo massimo dovuto da Meridiana fly ai Venditori ai sensi del Contratto di Acquisizione (in caso risulti dovuto per intero l'*earn-out*) è pari ad Euro 89,9 milioni, ammontare corrispondente al valore finale di stima del capitale economico di Air Italy Holding alla data del 30 giugno 2011 indicato nella Relazione di Stima.

Gli azionisti di Air Italy Holding utilizzeranno il credito rinveniente dalla cessione (escluso l'*earn-out*) per sottoscrivere gli aumenti di capitale, che verranno sottoposti all'Assemblea Straordinaria di Meridiana fly, diventando così, una volta effettuata la sottoscrizione degli Aumenti di Capitale, azionisti della Società con una quota pari circa al 37%.

Si ricorda infatti che in base agli accordi tra le Parti, ipotizzando l'integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale e dell'Aumento di Capitale a servizio dei Warrant da parte di soggetti diversi da Meridiana e dai Venditori, ad esito dell'esecuzione degli Aumenti di Capitale, Meridiana verrà a detenere una partecipazione rappresentativa del 40,98% circa del capitale sociale di Meridiana fly, i Venditori una partecipazione rappresentativa del 37,07% e gli azionisti diversi da Meridiana e dai Venditori il residuo 21,95%.

Air Italy opera attualmente su due principali tipologie di mercato: collegamenti *charter* su tratte internazionali di Medio - lungo Raggio e collegamenti di linea in Italia, disponendo di una flotta composta da tredici aeromobili Boeing di Medio e Lungo Raggio: quattro aeromobili B767 e nove aeromobili B737 (di cui un aeromobile B737 previsto in *phase out* a breve).

Inoltre, Air Italy conta un numero complessivo di dipendenti pari a 411 unità, così suddivise:

- Piloti: 108 unità;
- Assistenti di Volo: 155 unità;
- Personale di Terra: 144 unità; e
- Dirigenti: 4 unità.

Per completezza di informazione, si segnala infine che al 30 giugno 2011 Air Italy Holding deteneva il 100% del capitale sociale di Air Italy Brasil S.A. e il 100% del capitale sociale di AEY Aviation Ltd.

Il gruppo Meridiana fly-Air Italy svilupperà importanti sinergie industriali ed operative e, grazie al coordinamento del network, della flotta e della struttura organizzativa, offrirà un significativo miglioramento dei servizi al cliente e della rete dei collegamenti offerti.

Meridiana fly e Air Italy opereranno mantenendo i rispettivi Certificati di Operatore Aeronautico (COA), mentre i marchi saranno adottati nei diversi mercati a seconda della loro notorietà e potenzialità. Come già anticipato, l'integrazione industriale favorirà la razionalizzazione dei costi aziendali ed incrementerà la flessibilità delle operazioni di volo (incentrate su cinque basi di riferimento, e cioè Cagliari, Olbia, Milano, Napoli e Verona). Le basi operative saranno presidiate da un team di personale navigante e tecnico, grazie ai servizi di Meridiana Maintenance, la società del Gruppo Meridiana S.p.A. (holding), che garantisce i servizi manutentivi alla flotta di Meridiana fly e ad altri importanti clienti.

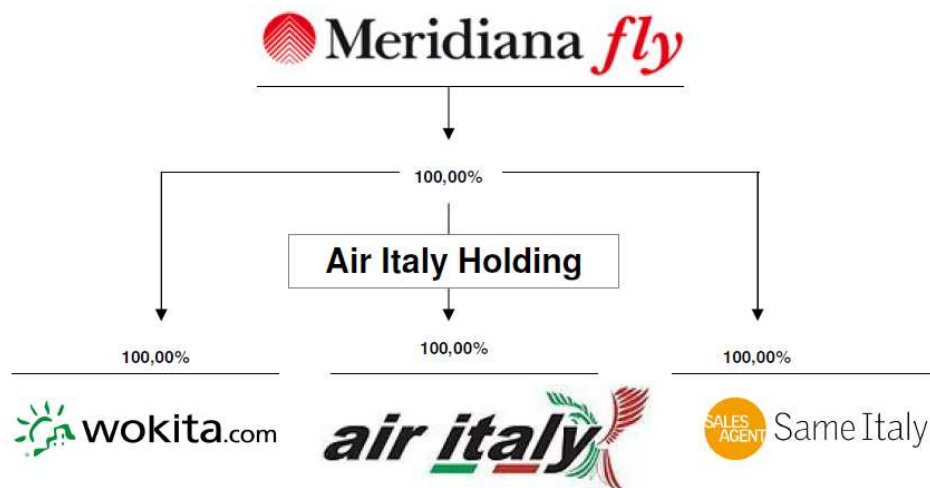
Grazie alla razionalizzazione del network in termini di orari e frequenze dei voli e alla flotta dedicata di base all'aeroporto di Olbia e Cagliari, si avrà maggiore flessibilità per mettere al servizio della Sardegna specifiche necessità di voli sia *charter*, sia di linea.

Per quanto riguarda i voli dedicati alle vacanze (*leisure*), il gruppo Meridiana fly-Air Italy assume un ruolo di leader su questo segmento di mercato, garantendo voli diretti da Milano Malpensa, Verona, Bologna e Roma, in grado di rispondere perfettamente alle esigenze dei clienti e degli operatori turistici, offrendo 14 destinazioni intercontinentali servite da 7 aeromobili di Lungo Raggio (Airbus 330 e Boeing 767), in particolare East Africa (Kenya, Tanzania), Oceano Indiano (Maldive, Mauritius), Madagascar e Mozambico, Nord Est del Brasile (Fortaleza, Maceiò, Natal, Porto Seguro, Salvador de Baia); Caraibi (Cuba, Repubblica Dominicana, Honduras, Jamaica, Messico).

Sulle linee internazionali *leisure* viene confermata l'offerta per il Mar Rosso e per le Canarie.

Per quanto riguarda i voli di linea (*scheduled*), viene razionalizzata l'offerta, combinando i servizi di entrambe le Compagnie con un forte presidio su alcuni dei più importanti aeroporti nazionali, con i quali è stata condivisa la strategia comune di consolidamento e sviluppo del traffico passeggeri, in primo luogo Milano Linate (con servizi per il traffico *business* diretti a Napoli, Bari, Catania, Olbia e Cagliari), Napoli (voli per Linate, Verona, Catania, Olbia, Cagliari e Torino), Verona e Torino (collegati con Roma Fiumicino, Cagliari, Olbia, Catania, Bari e Napoli). Inoltre da Verona vengono confermati i voli Chisinau, Pristina e Tel Aviv.

Per effetto del completamento dell'operazione, la struttura societaria del Gruppo Meridiana fly-Air Italy è ora la seguente:



Si precisa inoltre che, come già reso noto al mercato, in data 27 settembre 2011 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha comunicato – ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge 10 ottobre 1990, n. 287 – che la medesima Autorità ha deliberato di non procedere all'avvio dell'istruttoria sull'Operazione in quanto la stessa non dà luogo a costituzione o rafforzamento di posizione dominante, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza.

Si informa che la Società ha pubblicato in data 29 ottobre 2011 il Documento Informativo redatto ai sensi dell'articolo 71 del regolamento adottato con delibera Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 relativo alla acquisizione (di natura significativa) di Air Italy, disponibile sul proprio sito Internet [www.meridianafly.com](http://www.meridianafly.com), a cui si rimanda per ulteriori dettagli.

#### **Revisione degli accordi del 18 luglio 2011**

Le parti degli accordi sottoscritti in data 18 luglio 2011 hanno convenuto talune modifiche degli stessi, riguardanti la riduzione (i) dell'ammontare massimo dei due aumenti di capitale, rispettivamente da Euro 154 milioni a Euro 142,2 milioni e da Euro 77 milioni a Euro 71,1 milioni, con facoltà delle parti di concordare per iscritto un incremento di quest'ultimo importo; e (ii) del *Purchase Price* per l'acquisto del 100% delle quote di Air Italy Holding da Euro 89,9 milioni a Euro 82,65 milioni con dilazione sino al 30 giugno 2012.

Le parti hanno, inoltre, convenuto di apportare agli accordi alcune ulteriori modifiche, tra le quali si segnalano:

- il differimento, dal 31 ottobre 2011 al 31 dicembre 2011, della data entro la quale dovrà essere convenuta e tenuta l'assemblea di Meridiana fly per deliberare (i) il raggruppamento delle proprie azioni e (ii) i due aumenti di capitale (non più delegati al Consiglio di amministrazione, come originariamente previsto negli accordi del 18 luglio 2011); tale cambio di impostazione consente di semplificare la struttura, accorciando i tempi dei vari adempimenti;
- il differimento della data, dal 15 novembre 2011 al 31 dicembre 2011, entro la quale dovrà essere convenuta e tenuta l'assemblea di Meridiana fly, che deliberi circa i due aumenti di capitale, nonché convenuto e tenuto il Consiglio di amministrazione, che determini i dettagli relativi ai due aumenti di capitale sulla base di quanto deliberato dall'assemblea;
- il differimento del termine ultimo entro il quale dovrà essere sottoscritto il primo aumento di capitale dal 31 marzo 2012 al 30 giugno 2012. Il cd. *Minimum Underwriting*, ossia l'importo minimo di sottoscrizione dei due aumenti di capitale cui si è obbligata Meridiana (holding), è stato ridotto da Euro 89,4 milioni a Euro 83,7 milioni in conseguenza della riduzione dell'ammontare complessivo degli aumenti di capitale. Le parti hanno altresì concordato che il denaro versato da Meridiana (holding) a qualsiasi titolo prima del completamento del secondo aumento di capitale fino all'ammontare massimo di Euro 5,7 milioni (c.d. *Outstanding Amount*), e non utilizzato dalla stessa per sottoscrivere e liberare gli aumenti di capitale, non dovrà, nel periodo compreso tra il completamento del secondo dei suddetti aumenti di capitale e

la data di scadenza finale del patto parasociale sottoscritto da Meridiana (holding) e dai soci di Air Italy Holding in data 18 luglio 2011 (il "Patto Parasociale"), essere convertito in capitale né utilizzato da Meridiana (holding) per sottoscrivere e liberare ulteriori aumenti di capitale di Meridiana fly. Le parti si sono impegnate inoltre a trovare in buona fede soluzioni che consentano, in alcuni casi di vendita delle azioni di Meridiana fly da parte dei soci di Air Italy Holding in accordo con il Patto Parasociale, di non tenere conto del suddetto *Outstanding Amount* al fine del calcolo del valore delle azioni oggetto della vendita.

Le parti hanno concordato altresì alcune modifiche alla condizione sospensiva prevista dagli accordi del 18 luglio 2011, in relazione ai consensi della banca finanziatrice di Air Italy Holding, al fine di riflettere i contenuti degli accordi raggiunti con tale banca.

Si rammenta che, nel contesto dell'operazione, Meridiana fly si è altresì impegnata a pagare ai soci di Air Italy Holding: (i) complessivi Euro 750 migliaia, e (ii) un ammontare complessivo pari al 50% del prezzo aggregato di sottoscrizione corrisposto dal mercato (i.e. i sottoscrittori diversi da Meridiana (holding) e dai soci di Air Italy Holding) nel contesto dei due aumenti di capitale (c.d. *earn-out*), sempre che l'ammontare così calcolato non ecceda Euro 6,5 milioni. In questo caso Meridiana fly pagherà ai soci di Air Italy Holding un ammontare totale di Euro 6,5 milioni, oltre a complessivi Euro 750 migliaia.

#### **Aumenti di capitale e Assemblea Straordinaria del 5/6 dicembre 2011**

Come in precedenza anticipato gli Aumenti di Capitale (il cui ammontare massimo complessivo è pari ad Euro 213,3 milioni) saranno strutturati come segue:

- (a) un primo aumento di capitale di un importo massimo di circa Euro 142,2 milioni, da realizzarsi attraverso emissione di azioni ordinarie offerte in opzione ai soci ai sensi dell'articolo 2441, comma 1, del Codice Civile; e
- (b) un secondo aumento di capitale di un importo massimo di circa Euro 71,1 milioni (salvo che le parti degli accordi sottoscritti in data 18 luglio 2011 non convengano un aumento di tale ammontare) al servizio di *warrant* da assegnare gratuitamente a favore dei sottoscrittori del primo aumento di capitale ed esercitabili entro 12 mesi dalla data di regolamento del primo dei due aumenti di capitale (i "*Warrant*").

A tal fine, Meridiana si è impegnata per quanto possibile a far sì che: (i) sia convocata un'assemblea degli azionisti di Meridiana fly che deliberi, entro il 31 dicembre 2011, il raggruppamento delle azioni della stessa (in rapporto numerico ancora da determinarsi) e gli Aumenti di Capitale; e (ii) siano convocati i necessari consigli di amministrazione di Meridiana fly che diano esecuzione agli Aumenti di Capitale, stabilendone – successivamente all'ottenimento del necessario nulla osta da parte di CONSOB – i dettagli in accordo con la delibera dell'assemblea degli azionisti.

Si segnala che l'assemblea di cui al punto (i) che precede è stata convocata per il 5 dicembre 2011, in prima convocazione, e occorrendo per il 6 dicembre 2011, in seconda convocazione, con i seguenti punti all'ordine del giorno:

- 1) Proposta di raggruppamento delle azioni ordinarie Meridiana fly S.p.A. nel rapporto di 1 (una) nuova azione ordinaria per ogni 250 azioni ordinarie in circolazione, allo scopo di semplificazione e di favorire la liquidità e gli scambi sul titolo.
- 2) Proposta di modifica dello statuto sociale, al fine di anticipare al 31 ottobre di ciascun anno la data di chiusura dell'esercizio sociale, funzionale sia nell'ottica dell'integrazione con il gruppo facente capo a Air Italy Holding S.r.l., sia per allineare la data di chiusura dell'esercizio sociale della Società a quella raccomandata dall'International Air Transport Association (IATA) e adottata dai principali vettori del trasporto aereo nazionale e internazionale, inclusa Air Italy S.p.A.. La decorrenza all'esercizio 2011 o 2012 verrà decisa in sede assembleare.

3) Proposta di (i) aumento del capitale sociale a pagamento, in via scindibile, per un importo massimo (comprensivo dell'eventuale sovrapprezzo) di Euro 142,2 milioni, mediante emissione di azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale, aventi le stesse caratteristiche delle azioni in circolazione, da offrire in opzione agli aventi diritto, ai sensi dell'articolo 2441 del codice civile, con abbinati warrant da assegnare gratuitamente ai sottoscrittori del medesimo aumento di capitale nel numero di 1 warrant per ogni azione ordinaria emettenda, e (ii) aumento del capitale sociale a pagamento, in via scindibile, per massimi nominali Euro 71,1 milioni a servizio dell'eventuale esercizio dei warrant assegnati in esecuzione dell'aumento di capitale di cui al punto (i), da realizzarsi mediante emissione, anche a più riprese, di 1 azione ordinaria, senza indicazione del valore nominale, avente le stesse caratteristiche delle azioni in circolazione, ogni 2 warrant esercitati.

In particolare si sottolinea che la proposta di aumento di capitale di cui al punto 3) suddetto è effettuata anche ai sensi e per gli effetti dell'articolo 49, comma 1, lettera b, n. 3(i) del regolamento adottato con delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999, così come successivamente modificato, ai fini dell'esenzione dall'obbligo di lanciare un'offerta pubblica di acquisto sulla totalità dei titoli Meridiana fly S.p.A. (cd. "whitewash").

Si precisa che la Relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione di Meridiana fly S.p.A., redatta ai sensi dell'articolo 125-ter del D.Lgs. 24 febbraio 1998 n. 58 e dell'articolo 72, primo comma, del Regolamento Emittenti Consob, inclusiva della Perizia di Stima e del regolamento *Warrants*, in merito alle proposte concernenti le materie all'ordine del giorno dell'Assemblea in parola, è stata resa pubblica in data 29 ottobre 2011 ed è disponibile sul proprio sito Internet [www.meridianafly.com](http://www.meridianafly.com), a cui si rimanda per ulteriori informazioni.

### **2.7.2. Situazione patrimoniale ex art. 2447 c.c. al 31 agosto 2011**

In considerazione delle perdite accumulate al 30 giugno 2011 per oltre € 69 milioni, Meridiana fly ricadeva al 30 giugno 2011 nella fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale). Per effetto di ulteriori interventi di ricapitalizzazione avvenuti dopo la chiusura del semestre e meglio commentati nel paragrafo 2.5.10 – Nuovi impegni di AKFED/Meridiana a supporto della continuità aziendale, il deficit patrimoniale è stato coperto e la Società presenta un patrimonio netto positivo al 31 agosto 2011, come emergente dalla Situazione Patrimoniale redatta ai sensi dell'art. 2447 del c.c. e pubblicata in data 25 ottobre 2011.

In particolare dalla stessa risulta una perdita netta di Euro 56.699 migliaia, mentre il patrimonio netto, dopo gli apporti a titolo di futuro aumento di capitale da parte della controllante Meridiana per Euro 20 milioni unitamente alla conversione del finanziamento infruttifero concesso dalla medesima per Euro 8,5 milioni in versamento in conto futuro aumento di capitale, risulta positivo al 31 agosto 2011, ammontando a Euro 21.810 migliaia.

E' stata comunque convocata apposita Assemblea Straordinaria in data 15/16 novembre 2011, cui verrà presentata la suddetta Situazione Patrimoniale aggiornata per gli opportuni provvedimenti.

### **2.8. Altre informazioni**

Alla data del presente Resoconto Intermedio sulla gestione non risultano azionisti con partecipazioni superiori al 2% del capitale oltre a Meridiana S.p.A. che attualmente controlla la Società al 78,05%.

Ai sensi della Comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 si precisa che nei primi nove mesi del 2011 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

Non sono state effettuate nel periodo né direttamente, né indirettamente operazioni di acquisto o di vendita di azioni proprie. Al 30 settembre 2011 la Società e le controllate non detengono azioni proprie.

Le partecipazioni detenute in società non quotate (non incluse nell'area di consolidamento) alla data del 30 settembre 2011 sono riepilogate nella tabella seguente.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale (3)	Percentuale posseduta	Tipo di possesso	Valore contabile ('000)
EF USA Inc (1)	New Jersey (USA)	\$ 1.000	100%	Diretto	\$ 0,49
Meridiana express S.r.l. (2)	Olbia	€ 10.000	100%	Diretto	10
Meridiana Maintenance S.p.A.	Olbia	€ 12.015.000	16,38%	Diretto	1.968

(1) società non operativa. In corso causa legale

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

(3) capitale sottoscritto e versato

## 2.9. Prevedibile evoluzione della gestione

Lo scenario di riferimento esterno presenta ancora notevoli incertezze e rischi collegati ai focolai di tensione politica, in particolare nei paesi del Medio Oriente e del Nord Africa, alla bassa crescita economica generale, alla crisi finanziaria del debito degli Stati sovrani in Europa. In particolare quest'ultimi, dovendo intervenire con misure straordinarie di risanamento strutturale dei conti pubblici, potrebbero incidere negativamente sulla disponibilità di spesa delle famiglie e delle imprese, inclusa la spesa per turismo e viaggi, tradizionalmente molto correlata all'andamento macroeconomico.

In tale contesto esterno non favorevole il settore del trasporto aereo continua ad essere caratterizzato da condizioni di mercato difficili e con significativa concorrenza tra gli operatori del settore, con costo del carburante ancora elevato, fattori che possono nel loro complesso deprimere ulteriormente prezzi, volumi e margini delle compagnie aeree.

La restante parte dell'esercizio 2011 sarà dedicata all'attuazione del progetto industriale di integrazione con Air Italy da un punto di vista gestionale, organizzativo e manageriale, iniziando l'implementazione del Nuovo Piano Industriale Integrato 2011-2015, fondamentale per il *turnaround* della Società e del Gruppo.

In tale contesto di necessario risanamento è essenziale per Meridiana fly la revisione dei contratti di lavoro in modo da ottenere più moderne ed efficienti modalità di impiego del personale, in particolare navigante, nonché una revisione della relativa struttura retributiva. Alla data del presente Resoconto Intermedio nessun accordo di rilievo in materia è stato raggiunto con le OO.SS., per cui in assenza di un tale accordo, dovranno essere avviati i necessari processi di ulteriore riduzione dell'attività, della flotta e del personale.

Riguardo alla continuità aziendale della Società e del Gruppo, alla data di redazione del presente Resoconto Intermedio, è da rilevare come le considerazioni svolte nei precedenti paragrafi in merito alla ricorrenza del presupposto delle continuità aziendale in occasione delle approvazioni del bilancio al 31 dicembre 2010 e della Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2011 devono considerarsi superate.

Nell'ambito degli accordi sottoscritti in data 18 luglio 2011 – la controllante Meridiana S.p.A. si è impegnata ad erogare alla Società nuove risorse finanziarie fino Euro 89,75 milioni che alla data odierna risultano ridotti ad Euro 56,750 milioni a seguito di versamenti già effettuati a titolo di futuro aumento di capitale da Meridiana S.p.A. per complessivi Euro 30 milioni e Euro 3 milioni a titolo di finanziamento al fine di assicurare i fabbisogni finanziari necessari alla realizzazione del Piano Industriale Integrato. Al riguardo, gli impegni assunti da Meridiana S.p.A. - supportati da identici impegni assunti il 18 luglio 2011 da parte di AKFED S.A. nei confronti della stessa Meridiana S.p.A. - sono stati determinati sulla base delle esigenze di liquidità risultanti dal Piano Industriale Integrato sull'orizzonte quinquennale di esecuzione dell'intero piano

che, in ogni caso, eccedono ampiamente il fabbisogno di liquidità atteso per il prevedibile futuro di almeno 12 mesi utilizzato dagli Amministratori per valutare se sussista il presupposto della continuità aziendale.

Per effetto di tali impegni, gli Amministratori, pur consapevoli delle incertezze connesse alla realizzazione dei risultati e delle esigenze di cassa risultanti dal Piano Industriale Integrato - anche connesse alla significativa dipendenza dei risultati ed esigenze di cassa stessi dall'andamento delle variabili di scenario macroeconomico non controllabili, all'evoluzione dei contenziosi in essere, all'andamento della gestione del circolante, che possono comportare anche significativi scostamenti dei dati previsionali medesimi da quelli effettivi - ritengono che il Gruppo sia in continuità aziendale nel prevedibile futuro in quanto (i) sono state utilizzate le migliori stime disponibili dell'andamento delle variabili esogene non controllabili ai fini della predisposizione dei dati prospettici e (ii) i residui impegni di finanziamento di circa Euro 56,75 milioni - riferibili all'intero arco di piano - sono ampiamente superiori alle esigenze di liquidità previste nel Piano Industriale Integrato stesso con riferimento all'arco temporale dei prossimi 12 mesi, preso a riferimento per valutare la ricorrenza del presupposto della continuità aziendale.

Milano, 10 novembre 2011

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Marco Rigotti

### 3. PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

#### 3.1. Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 settembre 2011

€/'000	30.09 2011	31.12 2010	Variazione
Attività immateriali	61.081	61.432	(351)
Flotta	30.068	29.750	318
Altri immobili, impianti e macchinari	13.809	18.511	(4.702)
Imposte anticipate	7.322	7.480	(158)
Partecipazioni	1.978	1.978	-
Altre attività finanziarie non correnti	23.250	21.659	1.591
Altri crediti non correnti	-	587	(587)
<b>Attività non correnti</b>	<b>137.508</b>	<b>141.397</b>	<b>(3.889)</b>
Rimanenze	685	627	58
Crediti commerciali e altre attività correnti	144.789	138.136	6.653
Attività finanziarie correnti	-	479	(479)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.372	12.670	(5.298)
<b>Attività correnti</b>	<b>152.846</b>	<b>151.912</b>	<b>934</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>290.354</b>	<b>293.309</b>	<b>(2.955)</b>
Capitale sociale	20.901	20.901	-
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	55.939	33.949	21.990
Risultato del periodo	(62.390)	(46.411)	(15.979)
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>	<b>14.450</b>	<b>8.439</b>	<b>6.011</b>
Finanziamenti non correnti	15.545	24.531	(8.986)
TFR e altri fondi a benefici definiti	12.855	13.371	(516)
Fondo rischi ed oneri non correnti	11.463	11.222	241
Passività per imposte differite	3.090	3.169	(79)
<b>Passività non correnti</b>	<b>42.953</b>	<b>52.293</b>	<b>(9.340)</b>
Finanziamenti correnti	7.461	7.342	119
Quota corrente dei finanziamenti non correnti	613	603	10
Fondi rischi ed oneri correnti	26.274	24.210	2.064
Debiti commerciali e altre passività correnti	198.422	200.422	(2.000)
Passività finanziarie correnti	181	-	181
<b>Passività correnti</b>	<b>232.951</b>	<b>232.577</b>	<b>374</b>
<b>Totale Passività correnti e non correnti</b>	<b>275.904</b>	<b>284.870</b>	<b>(8.966)</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>290.354</b>	<b>293.309</b>	<b>(2.955)</b>



### 3.2. Conto Economico complessivo consolidato dei primi Nove mesi 2011 e del Terzo Trimestre 2011

€/000	Nove mesi 2011	% su ricavi di vendita	Nove mesi 2010	% su ricavi di vendita	Variazione
Ricavi di vendita	490.206	100,0%	475.926	100,0%	14.280
Altri Ricavi	28.786	5,9%	23.699	5,0%	5.087
<b>Totale ricavi</b>	<b>518.992</b>	<b>105,9%</b>	<b>499.625</b>	<b>105,0%</b>	<b>19.367</b>
Carburante	(155.082)	-31,6%	(121.545)	-25,5%	(33.537)
Materiali e servizi di manutenzione	(74.957)	-15,3%	(63.538)	-13,4%	(11.419)
Noleggi operativi	(41.195)	-8,4%	(39.482)	-8,3%	(1.713)
Costi commerciali di vendita	(18.934)	-3,9%	(15.810)	-3,3%	(3.124)
Altri costi operativi e wet lease	(157.791)	-32,2%	(167.122)	-35,1%	9.331
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(21.859)	-4,5%	(24.462)	-5,1%	2.603
Costo del personale	(83.798)	-17,1%	(64.924)	-13,6%	(18.874)
Ammortamenti e svalutazioni	(9.394)	-1,9%	(8.625)	-1,8%	(769)
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(12.450)	-2,5%	(4.426)	-0,9%	(8.024)
Altri accantonamenti rettificativi	(1.756)	-0,4%	(2.816)	-0,6%	1.060
<b>Risultato Operativo</b>	<b>(58.224)</b>	<b>-11,9%</b>	<b>(13.125)</b>	<b>-2,8%</b>	<b>(45.099)</b>
Proventi (Oneri) finanziari Netti	(3.111)	-0,6%	(1.475)	-0,3%	(1.636)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(61.335)</b>	<b>-12,5%</b>	<b>(14.600)</b>	<b>-3,1%</b>	<b>(46.735)</b>
Imposte del periodo	(1.055)	-0,2%	(1.754)	-0,4%	699
<b>Risultato netto</b>	<b>(62.390)</b>	<b>-12,7%</b>	<b>(16.354)</b>	<b>-3,4%</b>	<b>(46.036)</b>
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%	-
<b>Risultato Complessivo</b>	<b>(62.390)</b>	<b>-12,7%</b>	<b>(16.354)</b>	<b>-3,4%</b>	<b>(46.036)</b>

*N.B. Il conto economico complessivo dei primi nove mesi del 2010, presentato a fini comparativi, è quello risultante dal Resoconto Intermedio redatto su base consolidata per la prima volta al 30 settembre 2010. Si rimanda al paragrafo 4.2. - Comparabilità dei dati contabili - per maggiori chiarimenti sulla comparabilità dei dati presentati nel presente Resoconto Intermedio.*

<b>€/000</b>	<b>III Trimestre 2011</b>	<i>% su ricavi di vendita</i>	<b>III Trimestre 2010</b>	<i>% su ricavi di vendita</i>	<b>Variazione</b>
Ricavi di vendita	224.851	100,0%	230.569	100,0%	(5.718)
Altri Ricavi	10.195	4,5%	8.990	3,9%	1.205
<b>Totale ricavi</b>	<b>235.046</b>	<b>104,5%</b>	<b>239.559</b>	<b>103,9%</b>	<b>(4.513)</b>
Carburante	(66.079)	-29,4%	(56.681)	-24,6%	(9.398)
Materiali e servizi di manutenzione	(27.448)	-12,2%	(27.439)	-11,9%	(9)
Noleggi operativi	(13.403)	-6,0%	(13.956)	-6,1%	553
Costi commerciali di vendita	(7.334)	-3,3%	(6.487)	-2,8%	(847)
Altri costi operativi e wet lease	(67.071)	-29,8%	(79.335)	-34,4%	12.264
Oneri diversi di gestione ed altri servizi	(6.576)	-2,9%	(9.336)	-4,0%	2.760
Costo del personale	(29.773)	-13,2%	(25.973)	-11,3%	(3.800)
Ammortamenti e svalutazioni	(2.936)	-1,3%	(3.200)	-1,4%	264
Stanziamiento fondi rischi e oneri	(3.997)	-1,8%	(1.448)	-0,6%	(2.549)
Altri accantonamenti rettificativi	(1.359)	-0,6%	(760)	-0,3%	(599)
<b>Risultato Operativo</b>	<b>9.070</b>	<b>4,0%</b>	<b>14.944</b>	<b>6,5%</b>	<b>(5.874)</b>
Proventi /(Oneri) finanziari netti	(1.105)	-0,5%	(2.391)	-1,0%	1.286
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	0,0%	-	0,0%	-
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>7.965</b>	<b>3,5%</b>	<b>12.553</b>	<b>5,4%</b>	<b>(4.588)</b>
Imposte del periodo	(1.058)	-0,5%	(1.446)	-0,6%	388
<b>Risultato netto</b>	<b>6.907</b>	<b>3,1%</b>	<b>11.107</b>	<b>4,8%</b>	<b>(4.200)</b>
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%	-
<b>Risultato Complessivo</b>	<b>6.907</b>	<b>3,1%</b>	<b>11.107</b>	<b>4,8%</b>	<b>(4.200)</b>

### 3.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2011

€/000	Capitale Sociale	Riserva sovrapprezzo azioni	Altre riserve	Perdite ripianate in corso d'anno	Riserve e utili (perdite) a nuovo	Risultato dell'esercizio	Patrimonio Netto
<b>Saldo al 31 dicembre 2009*</b>	<b>11.084</b>	-	<b>39</b>	<b>19.789</b>	-	<b>(34.059)</b>	<b>(3.146)</b>
- 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		(37.232)					(37.232)
- Costi connessi all'aumento di capitale			(1.490)				(1.490)
- Versamenti in conto futuro aumento capitale sociale			5.000				5.000
- Aumento capitale in denaro	7.140	32.846					39.986
<b>- Risultato complessivo</b>			(828)			(46.411)	(47.239)
<b>Saldo al 31 dicembre 2010</b>	<b>20.901</b>	<b>41.669</b>	<b>2.722</b>	-	<b>(10.443)</b>	<b>(46.411)</b>	<b>8.439</b>
- Risultato esercizi precedenti				-	(46.411)	46.411	-
- Versamenti in conto futuro aumento capitale sociale			68.400				68.400
<b>- Risultato complessivo</b>						(62.390)	(62.390)
<b>Saldo al 30 settembre 2011</b>	<b>20.901</b>	<b>41.669</b>	<b>71.123</b>	-	<b>(56.853)</b>	<b>(62.390)</b>	<b>14.450</b>

*N.B. Il patrimonio netto della Società su base individuale al 30 settembre 2011 è pari a Euro 16.256 migliaia; la riconciliazione tra il patrimonio netto del Gruppo Meridiana fly, risultante dal presente Rendiconto Intermedio e il patrimonio netto della Società al 30 settembre 2011 è presentata al paragrafo 4.7 - Analisi delle variazioni di patrimonio netto.*

### 3.4. Rendiconto finanziario consolidato dei primi nove mesi del 2011

Nove mesi 2010	€/'000	Nove mesi 2011	Esercizio 2010
<b>(6.854)</b>	<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di inizio periodo</b>	<b>5.328</b>	<b>(6.854)</b>
	<b>Effetti del conferimento Ramo Aviation</b>		
(56.371)	Avviamento provvisorio da Conferimento ramo Aviation	-	(56.371)
(41.969)	Altre attività non correnti	-	(41.969)
(67.912)	Attività correnti	-	(67.912)
24.100	Passività non correnti	-	24.100
119.285	Passività correnti	-	114.077
5.627	Debito per conguaglio da conferimento	-	-
52.560	Aumento di capitale in natura	-	52.560
(35.320)	Variazione patrimonio netto per rilevazione effetti contabili del conferimento	-	(30.112)
<b>-</b>	<b>Flussi finanziari da conferimento del Ramo Aviation</b>	<b>-</b>	<b>(5.627)</b>
	<b>Effetto consolidamento Sameitaly e Wokita</b>		
(6.876)	Avviamento da consolidamento Sameitaly e Wokita	-	(6.876)
7.721	Eliminazione del valore delle partecipazioni	-	7.721
(119)	Altre attività non correnti	-	(90)
2.268	Attività correnti	-	1.016
116	Passività non correnti	-	106
(1.059)	Passività correnti	-	(1.007)
<b>2.051</b>	<b>Flussi finanziari connessi alla variazione di perimetro di Sameitaly e Wokita</b>	<b>-</b>	<b>870</b>
<b>(14.600)</b>	<b>Perdita prima delle imposte</b>	<b>(61.335)</b>	<b>(43.112)</b>
	Rettifiche per:		
8.625	- Ammortamenti dell'esercizio	9.394	11.312
-	- Svalutazione goodwill	-	3.438
1.475	- oneri finanziari netti	3.111	1.829
-	- Plusvalenze da alienazione cespiti	(18)	(105)
2.526	Variazione crediti commerciali ed altre attività correnti e altri crediti non correnti	(6.066)	(5.493)
233	Variazione del magazzino	(58)	(1.579)
4.437	Variazione dei debiti commerciali ed altri debiti (incl . fondi rischi)	(2.029)	8.175
(642)	Pagamento interessi e altri oneri finanziari	(2.194)	(1.171)
<b>2.053</b>	<b>Flussi finanziari generati/(assorbiti) dall'attività operativa</b>	<b>(59.195)</b>	<b>(26.706)</b>
	Variazione netta immobilizzazioni:		
(13)	* immateriali	(174)	(291)
(6.166)	* materiali	(4.469)	(7.460)
(5.527)	* finanziarie	(1.591)	(6.529)
(1.977)	* partecipazioni	-	(10)
<b>(13.683)</b>	<b>Flussi finanziari generati/(assorbiti) dall'attività di investimento</b>	<b>(6.234)</b>	<b>(14.290)</b>
(616)	Rimborso rate del mutuo	(612)	(616)
(1.500)	Altre variazioni finanziamenti	245	22.963
1.674	Incasso derivati di copertura	479	2.092
	Finanziamento soci	-	-
<b>(442)</b>	<b>Flussi finanziari generati/(assorbiti) dall'attività finanziaria</b>	<b>112</b>	<b>24.439</b>
28.833	Aumento capitale sociale	-	28.496
-	Versamenti in conto futuro aumento capitale sociale	59.900	5.000
<b>28.833</b>	<b>Flussi finanziari generati da operazioni sul capitale</b>	<b>59.900</b>	<b>33.496</b>
<b>18.812</b>	<b>Incremento/(decremento) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(5.417)</b>	<b>12.182</b>
<b>11.958</b>	<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di fine periodo</b>	<b>(89)</b>	<b>5.328</b>
	<b>Variazione di Attività e Passività che non hanno effetti sulle disponibilità liquide</b>		
	Altre variazioni finanziamenti	(8.500)	
	Variazioni di patrimonio netto	8.500	

## 4. NOTE ILLUSTRATIVE

### 4.1. Principi contabili e criteri di valutazione

#### 4.1.1. Considerazioni Generali

Il presente Resoconto Intermedio al 30 settembre 2011 è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IAS / IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea nonché dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. n. 38/2005. 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 presente Resoconto Intermedio viene redatto in Euro che è la moneta di conto in cui opera il Gruppo.

Il presente Resoconto Intermedio viene presentato in migliaia di Euro - €/000 (tranne dove esplicitamente indicato), tenuto conto degli arrotondamenti delle singole voci, ed è costituito (Capitolo 3) dalla Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata al 30 settembre 2011, dal Conto Economico Complessivo Consolidato dei primi nove mesi 2011, dal Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2011 e dal Rendiconto Finanziario Consolidato dei primi nove mesi del 2011, nonché dalle Note Illustrative (Capitolo 4).

Con riferimento alla identificazione in linee separate dei rapporti con parti correlate, prevista dalla delibera n. Consob 15519 del 27 luglio 2006, 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 ai primi nove mesi 2011 è riportato al successivo paragrafo 4.12 - Rapporti con parti correlate, con evidenza dell'incidenza di tali rapporti rispetto alla voce di bilancio complessivamente considerata.

Nello schema del conto economico complessivo consolidato non sono stati indicati separatamente quei proventi e oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nell'ordinaria gestione del Gruppo. Tali poste sono commentate, peraltro, nel paragrafo 4.10. "Eventi significativi non ricorrenti".

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%. Pertanto il presente Resoconto Intermedio al 30 settembre 2011 è predisposto su base consolidata, con effetto economico nell'esercizio 2010 dalla data di efficacia del conferimento.

Il Resoconto Intermedio non comprende tutte le informazioni richieste dal Bilancio annuale e non è oggetto di revisione contabile.

#### 4.1.2. Principi contabili e criteri di valutazione

Nella predisposizione del presente Resoconto Intermedio, redatto secondo lo IAS 34 - Bilanci intermedi -, sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2010, cui si rimanda per una puntuale disamina.

I principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2011, tra cui a titolo esemplificativo le versioni riviste dei principi IAS 24 – Parti correlate e IAS 32 – Strumenti finanziari, ovvero degli emendamenti ad alcune interpretazioni come all'IFRIC 14 e 19, non hanno determinato effetti sulla presentazione o sulla valutazione delle grandezze patrimoniali, finanziarie ed economiche riportate nel presente Resoconto Intermedio al 30 settembre 2011 .

Alla data del 30 settembre 2011 non è stato effettuato uno specifico ricalcolo attuariale dei fondi del personale e fondi assimilati ai sensi dello IAS 19, in considerazione della sostanziale stabilità delle variabili attuariali in essere al 30 settembre 2011 rispetto a quelle utilizzate al 31 dicembre 2010 per la stima dei fondi del personale medesimi.

#### **4.1.3. Uso di stime**

La redazione del Resoconto Intermedio consolidato ha richiesto agli 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, legali e del lavoro. In particolare si rileva che il Gruppo è soggetto a cause legali che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, per cui è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie. Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note illustrative.
- 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. Per potere riconoscere, per competenza temporale, nell'ambito delle rendicontazioni infrannuali, il provento per mancata fruizione del biglietto pagato anticipatamente, che altrimenti verrebbe riconosciuto solo nell'ultimo trimestre dell'esercizio, nelle rendicontazioni periodiche intermedie viene rilevato un provento determinato 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 dall'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.

L'andamento dei primi nove mesi 2011 e l'evoluzione dei dati interni ed esterni al Gruppo non hanno fatto ritenere necessario un aggiornamento del test di *impairment* alla data del 30 settembre 2011, oltre a quello già condotto sull'avviamento in occasione della redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2011. Si ricorda che tale test di *impairment*, eseguito con la medesima metodologia utilizzata in sede di redazione dei bilanci consolidato e separato al 31 dicembre 2010, ha consentito di concludere in senso positivo la tenuta di tale valore iscritto nel bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2011.

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 considerata anche la non materialità delle poste interessate.

#### **4.1.4. Continuità aziendale**

Si rimanda al paragrafo 2.9 “Prevedibile evoluzione della gestione” del presente Resoconto Intermedio sulla gestione 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 (IAS 1 par. 24 e 25).

#### **4.2. Comparabilità dei dati contabili**

Come anticipato nel paragrafo “Introduzione” del presente Resoconto Intermedio, i prospetti contabili, esposti nel precedente Capitolo 3 - Prospetti contabili consolidati dei primi nove mesi del 2011, comparano le grandezze patrimoniali consolidate al 30 settembre 2011 e quelle economiche consolidate dei primi nove mesi 2011 con i dati consolidati di Meridiana fly S.p.A. al 30 settembre 2010. Tale fattispecie è applicabile anche ai prospetti di variazione del patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2011 e al rendiconto finanziario consolidato alla stessa data.

La comparabilità dei dati esposti nei citati prospetti contabili è ovviamente inficiata dall’operazione di conferimento del Ramo *Aviation*, avvenuta con efficacia 28 febbraio 2010, che ha comportato una modifica dimensionale del Gruppo che nel 2011 ha operato nella sua struttura risultante dal conferimento per tutti i nove mesi, mentre nei primi nove mesi del 2010 ha operato in equivalente struttura solo a partire dal mese di marzo 2010. Pertanto 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 rileva inoltre che non si dispone di dati pro-forma consolidati al 30 settembre 2010, inclusivi cioè dei primi due mesi di attività del Ramo *Aviation* e di quella delle controllate Wokita e Sameitaly, in quanto non sarebbe stata possibile ottenere se non con impiego di risorse sproporzionato rispetto alle finalità informative proprie della rendicontazione intermedia.

Riguardo alla situazione patrimoniale e alla posizione finanziaria netta, i dati consolidati al 30 settembre 2011 sono comparati con i dati desumibili dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2010.

#### **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 negli altri trimestri, 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 a inversa stagionalità, essendo concentrata nel periodo invernale (novembre – aprile).

Tale stagionalità dell’attività tende a limitare la rappresentatività dell’andamento del primi nove mesi dell’anno (o del solo terzo trimestre che rappresenta il picco dell’attività) quale trend significativo per l’intero esercizio.

#### 4.4. Area e criteri di consolidamento

Il presente Resoconto Intermedio al 30 settembre 2011 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:

##### Area di consolidamento

	Sede	Capitale Sociale	Percentuale posseduta			Interessenza complessiva
			Diretta	Indiretta	Totale	
<b>Capogruppo:</b>						
Meridiana fly S.p.A.	Olbia	€ 20.901.419,34	-	-	-	-
<b>Controllate consolidate Integralmente:</b>						
Wokita S.r.l.	Olbia	€ 35.000,00	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%
SameItaly S.r.l.	Olbia	€ 95.000,00	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%
<b>Controllate non consolidate</b>						
EF USA Inc.	New Jersey USA	\$1.000,00	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%
Meridiana express S.r.l.	Olbia	€ 10.000,00	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%

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

Inoltre 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 presente Resoconto.

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 rendiconti predisposti dalle singole società, 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, ad 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 settembre 2011 la differenza tra il valore delle partecipazioni e il relativo patrimonio netto a valore corrente alla data di acquisto è iscritta come avviamento.



Alla data del 30 settembre 2011 tutte le controllate consolidate con il metodo integrale sono detenute al 100% e non vi sono pertanto quote 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.

## 4.5. Analisi della situazione patrimoniale e finanziaria

### Attività non correnti

Le attività non correnti al 30 settembre 2011 ammontano a Euro 137.508 migliaia, rispetto al valore del 31 dicembre 2010 di Euro 141.397 migliaia, in decremento di Euro 3.889 migliaia, come di seguito commentato.

- Le **attività immateriali** ammontano a Euro 61.081 migliaia, in linea con il 31 dicembre 2010. Tale voce include l'avviamento, iscritto dopo il conferimento del Ramo *Aviation* e del consolidamento di Sameitaly e Wokita, per Euro 59.809 migliaia. Non sono stati effettuati investimenti significativi nel periodo. Tale posta, oltre alla voce "Avviamento", include altre attività minori, quali le "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" per Euro 664 migliaia, i costi di impianto e ampliamento (in particolare i costi per addestramento piloti) per Euro 24 migliaia ed altri beni immateriali (in particolare costi di acquisizione - *phase-in* - di nuovi aeromobili) per complessivi Euro 584 migliaia.
- La **flotta**, che include il valore dei 10 aeromobili MD-82 di proprietà, dei relativi 4 motori di scorta e del materiale di rotazione aeronautico di proprietà, è pari a Euro 30.068 migliaia, incrementandosi di Euro 318 migliaia in conseguenza di nuovi investimenti sostenuti dalla Società nei primi nove mesi del 2011 per manutenzioni straordinarie e acquisti di materiale di rotazione (investimenti totali pari a Euro 4.197 migliaia), compensati dalla rilevazione degli ammortamenti (Euro 3.868 migliaia).
- Gli **altri immobili, impianti e macchinari** ammontano a Euro 13.809 migliaia, con un decremento di Euro 4.702 migliaia in confronto al 31 dicembre 2010. Gli investimenti nel periodo sono risultati limitati a Euro 346 migliaia, mentre gli ammortamenti sono pari a Euro 5.003 migliaia. Tale voce include in particolare Terreni, fabbricati e lavori su immobili di terzi" (Euro 5.935 migliaia), relativi in larga misura al fabbricato civile di via Ettore Bugatti n. 15, Milano; "Impianti su aeromobili di terzi" (Euro 4.862 migliaia), che si riferiscono al valore netto delle migliori apportate 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 719 migliaia), che comprendono prevalentemente impianti specifici (di riscaldamento, condizionamento, elettrici ) su immobili di terzi; "Attrezzature industriali" (Euro 1.106 migliaia), che riguardano in prevalenza le attrezzature operative (specialmente *catering*) in uso presso le basi e gli aeromobili della Società, nonché i simulatori di volo dedicati al *training* per gli aeromobili A320; "Altri beni" (Euro 1.187 migliaia), che includono il valore netto contabile di complessi elettronici, oltre che il valore netto residuo di mobili, arredi, autoveicoli e altri beni in uso. Si segnala che in ordine al fabbricato civile di Milano in data 18 ottobre 2011 è stato conferito incarico di mediazione della durata di nove mesi a una società specializzata per la vendita o per la locazione dei piani non più utilizzati a partire da fine ottobre a seguito della riorganizzazione in corso che ha previsto trasferimento di personale in altre sedi aziendali.
- Le **imposte anticipate**, pari a Euro 7.322 migliaia, non presentano variazioni significative rispetto a fine esercizio 2010. Si riferiscono principalmente all'aggiornamento della stima delle imposte anticipate sulle perdite fiscali recuperabili e dell'iscrizione di crediti per imposte anticipate per IRES ed IRAP relative a differenze temporanee.

- Le **partecipazioni**, ammontanti a Euro 1.978 migliaia, non presentano variazioni rispetto a fine esercizio 2010 e sono composte dall'investimento in Meridiana Maintenance S.r.l. (Euro 1.968 migliaia) e da quello in Meridiana express S.r.l. (Euro 10 migliaia).
- Le **altre attività finanziarie non correnti**, pari a Euro 23.250 migliaia, sono rappresentate in gran parte da depositi cauzionali verso locatori (*lessor*) di aeromobili e altri depositi cauzionali verso altri fornitori (Euro 16.240 migliaia), dal deposito bancario vincolato presso Intesa Sanpaolo S.p.A. per l'emissione di fidejussioni a favore di *lessor* di aeromobili (Euro 3.126 migliaia) e da un credito finanziario di Euro 3.884 migliaia facente riferimento a incassi che la controllante Meridiana S.p.A. ha ricevuto per rimborsi *claim* da parte di *lessor* di aeromobili relativi a manutenzioni di competenza di Meridiana fly per effetto del conferimento del ramo *Aviation*. Secondo gli accordi intervenuti tra le parti successivamente alla chiusura dell'esercizio 2010, l'incasso del credito da Meridiana è stato dilazionato con rimborso in unica soluzione alla fine dell'esercizio 2012 con la corresponsione di interessi a tassi di mercato. Pertanto tale credito precedentemente classificato nella voce "Crediti commerciali e altre attività correnti" è ora classificato fra le "Altre attività finanziarie non correnti".
- Gli **altri crediti non correnti**, che si riferivano alla parte di credito in natura non corrente verso Airbus per acquisti di beni e servizi, si sono azzerati nel periodo.

#### Attività correnti

Le attività correnti al 30 settembre 2011 ammontano a Euro 152.846 migliaia e mostrano un incremento di Euro 934 migliaia rispetto al valore del 31 dicembre 2010. Le principali variazioni sono di seguito esaminate.

- Le **rimanenze**, pari a Euro 685 migliaia, si incrementano di Euro 58 migliaia. Sono rappresentate in prevalenza da materiali di consumo dell'area *catering* e economato.
- I **crediti commerciali e altre attività correnti** ammontano a Euro 144.789 migliaia e registrano un incremento di Euro 6.653 migliaia rispetto al 31 dicembre 2010 (Euro 138.136 migliaia). I crediti commerciali includono i crediti verso parti correlate, che vengono esposti in dettaglio nel paragrafo 4.12 - Rapporti con parti correlate. A fronte dei contenziosi esaminati con varie controparti, gli Amministratori ritengono che gli stanziamenti al fondo svalutazione crediti riflessi nel presente Resoconto siano congrui a rappresentare il rischio di inesigibilità dei crediti stessi. A miglior chiarimento si fornisce la seguente tabella di dettaglio.

€/000	30.09 2011	31.12 2010	Variazione
Crediti Commerciali	110.233	108.395	1.838
Fondo svalutazione crediti	(16.643)	(20.627)	3.984
<b>Totale crediti commerciali</b>	<b>93.590</b>	<b>87.768</b>	<b>5.822</b>
Crediti per contributi ENAC	23.874	13.821	10.053
Crediti per contratto "solidarietà"	9.734	15.799	(6.065)
Crediti per anticipi "Cassa Integrazione"	73	-	73
Ratei e risconti attivi	8.511	9.679	(1.168)
Crediti IVA	943	-	943
Credito verso Controllante per incasso claim	-	3.789	(3.789)
Quota corrente credito AIRBUS	577	1.077	(500)
Altre attività correnti	8.687	7.403	1.284
Fondo svalutazione altri crediti	(1.200)	(1.200)	-
<b>Totale altre attività correnti</b>	<b>51.199</b>	<b>50.368</b>	<b>831</b>
<b>Totale crediti commerciali e altre attività correnti</b>	<b>144.789</b>	<b>138.136</b>	<b>6.653</b>

I crediti sono rettificati dal fondo svalutazione crediti, il cui movimento, partendo dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2010, è dato dalla seguente tabella:

€/000	31.12.2010	Accantonamenti	Utilizzi	Adeguamento cambi	Altri movimenti	30.09.2011
Fondo svalutazione crediti commerciali	(20.627)	(2.968)	7.329	681	(1.058)	(16.643)
Fondo svalutazione altri crediti	(1.200)	-	-	-	-	(1.200)
<b>Totale fondo svalutazione crediti</b>	<b>(21.827)</b>	<b>(2.968)</b>	<b>7.329</b>	<b>681</b>	<b>(1.058)</b>	<b>(17.843)</b>

Nelle "Altre attività correnti" si segnalano i "Crediti per contratto solidarietà" del personale riguardanti i crediti da incassare dagli enti pubblici previdenziali competenti in base alla procedura prevista sugli accordi di solidarietà di Meridiana fly S.p.A. terminati a settembre 2010. Relativamente a tale credito, nei primi nove mesi 2011 sono stati incassati circa Euro 6,2 milioni.

Nell'ambito della voce "Crediti per contributi ENAC" sono rilevati i crediti vantati verso l'ENAC relativi ai saldi del contributo per la continuità territoriale Sardegna e Sicilia spettanti per i periodi 2007-2011.

I "Ratei e risconti attivi" si riducono di Euro 1,2 milioni rispetto al valore al 31 dicembre 2010 e si riferiscono prevalentemente a risconti di costi operativi quali manutenzioni, assicurazioni e costi commerciali. Includono, tra gli altri, il risconto di Euro 1,25 milioni di un contributo promozionale versato nel quarto trimestre del 2010 a favore di Opera Romana Pellegrinaggi (O.R.P.), con cui è stato stipulato un accordo specifico per le attività *charter* e linea su alcune destinazioni di Medio Raggio.

I "Crediti IVA" sorti nel periodo sono relativi ai saldi della liquidazioni mensili da recuperare nei mesi successivi.

Il "Credito verso controllante per incasso claim" (Euro 3.789 migliaia nel 2010) faceva riferimento a incassi che la controllante Meridiana S.p.A. ha ricevuto per rimborsi *claim* da parte di *lessor* relativi a manutenzioni di competenza di Meridiana fly per effetto del conferimento del ramo *Aviation*. Secondo gli accordi intervenuti tra le parti successivamente alla chiusura dell'esercizio 2010, l'incasso del credito è stato dilazionato con rimborso in unica soluzione alla fine dell'esercizio 2012 con la corresponsione di interessi a tassi di mercato. Pertanto tale credito è ora classificato fra le "Altre attività finanziarie non correnti".

La "Quota corrente credito Airbus" di Euro 577 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. Nei nove mesi, considerato l'azzeramento della quota non corrente del credito Airbus, sono stati compensati con acquisti di parti di ricambio per un totale di Euro 1.087 migliaia.

La voce "Altre attività correnti" include principalmente anticipi a fornitori (Euro 1.442 migliaia), crediti verso intermediari per vendite con carte di credito (Euro 903 migliaia), crediti verso dipendenti (Euro 276 migliaia), crediti per imposte sul reddito (Euro 919 migliaia), nonché altri crediti diversi.

- Le **attività finanziarie correnti** al 30 settembre 2011 sono pari a zero . Al 31 dicembre 2010 erano pari a Euro 479 migliaia e riguardavano la valutazione a *fair value* dei contratti derivati sul *jet fuel* terminati secondo la loro scadenza contrattuale nei primi mesi del 2011.
- Le **disponibilità liquide e mezzi equivalenti** al 30 settembre 2011 ammontano a Euro 7.372 migliaia rispetto al dato di Euro 12.670 migliaia del 31 dicembre 2010.

## Patrimonio netto

Alla data del 30 settembre 2011 il patrimonio netto consolidato risulta pari a Euro 14.450 migliaia, a seguito delle operazioni di versamento in conto futuro aumento di capitale effettuate nei primi nove mesi 2011 (Euro 68,4 milioni), al netto della perdita consolidata di periodo pari a Euro 62.390 migliaia; il patrimonio netto della Società su base separata

risulta pari a Euro 16.256 migliaia (cfr paragrafo 4.7 per la riconciliazione tra il patrimonio netto del Gruppo Meridiana fly e il patrimonio netto della Società al 30 settembre 2011 ).

Il Capitale Sociale, interamente sottoscritto e versato, ammonta a Euro 20.901 migliaia.

Per i movimenti sul patrimonio netto si rimanda al paragrafo 4.7 - Analisi delle variazioni di Patrimonio netto.

### **Passività non correnti**

Le **passività non correnti** al 30 settembre 2011 ammontano a Euro 42.953 migliaia, in diminuzione di Euro 9.340 migliaia rispetto al dato registrato al 31 dicembre 2010 (pari a Euro 52.293 migliaia), come di seguito commentato.

- I **finanziamenti non correnti**, pari a Euro 15.545 migliaia, diminuiscono di Euro 8.986 migliaia per effetto del rimborso delle rate di mutuo a gennaio e luglio 2011 (Euro 612 migliaia) e della conversione a fine agosto 2011 in riserva in conto futuro aumento di capitale del finanziamento infruttifero erogato da Meridiana (Euro 8.500 migliaia). Tali finanziamenti sono rappresentati dal debito verso Banca Profilo per un mutuo ipotecario per Euro 956 migliaia (debito garantito da ipoteca sull'immobile di Milano per Euro 10 milioni) e dal finanziamento in pool bancario a 36 mesi (scadenza a giugno 2013) pari a Euro 14.589 migliaia (al netto delle spese rilevate in base al costo ammortizzato).
- I **fondi TFR e fondi a benefici definiti**, ammontanti a Euro 12.855 migliaia, si decrementano di Euro 516 migliaia per effetto di liquidazioni corrisposte nel periodo. 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 anni di servizio.
- I **fondi per rischi e oneri non correnti** ammontano a Euro 11.463 migliaia in confronto a Euro 11.222 migliaia al 31 dicembre 2010. Sono costituiti dai fondi di manutenzione a medio-lungo termine per ripristino e rilascio (*phase-out*) degli aeromobili in *leasing* operativo, nonché dalla quota non corrente degli oneri di riorganizzazione aziendale connessi alla procedura di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS).
- I **fondi per imposte differite** ammontano a Euro 3.090 in linea con il dato al 31 dicembre 2010 pari a Euro 3.169 migliaia, variato per il riassorbimento delle differenze fiscali sugli ammortamenti. Nel dettaglio trattasi di passività per imposte differite per IRES ed IRAP relative a differenze temporanee negative connesse principalmente al disallineamento esistente tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscalmente riconosciuti di determinate attività (flotta MD-82 di proprietà e partecipazioni in società) ed alla rettifica del TFR ai sensi dello IAS 19.

### **Passività correnti**

Le passività correnti al 30 settembre 2011 ammontano a Euro 232.951 migliaia, in incremento di Euro 374 migliaia rispetto al 31 dicembre 2010 ove erano pari a Euro 232.577 migliaia, come di seguito commentato.

- I **finanziamenti correnti**, pari a Euro 7.461 migliaia, si incrementano di Euro 119 migliaia. Si riferiscono al finanziamento di cassa del tipo *stand-by revolving* della durata di 18 mesi (scadenza a giugno 2012), concesso da un *pool* di banche nell'ambito della ristrutturazione del debito bancario avvenuta a fine 2010.
- La **quota corrente dei finanziamenti non correnti**, pari a Euro 613 migliaia, si incrementa di Euro 10 migliaia. Include la quota a breve termine del mutuo ipotecario verso Banca Profilo.
- I **fondi rischi ed oneri correnti** ammontano a Euro 26.274 migliaia e si incrementano di Euro 2.064 migliaia rispetto al dato del 31 dicembre 2010. I fondi suddetti accolgono in generale le passività probabili derivanti dalle cause e controversie varie in corso con passeggeri, personale, fornitori e altre controparti, secondo il prudente

apprezzamento dei rischi sui contenziosi medesimi, la quota corrente degli oneri di ripristino connessi alla restituzione degli aeromobili in nolo secondo le condizioni contrattuali previste nonché la quota corrente degli oneri di riorganizzazione aziendale connessi alla procedura di Cassa Integrazione Straordinaria avviata da Meridiana fly nel mese di settembre 2011. Tali fondi si sono modificati per la revisione degli stanziamenti effettuati, in particolare sui fondi *phase-out* degli MD-82 (dove si è raggiunto un accordo con un lessor che prevede la riconsegna a costi inferiori di circa Euro 5 milioni come meglio indicato nel paragrafo 2.5.8), sui rischi connessi al contenzioso sul lavoro (che hanno avuto al contrario un significativo incremento a causa dell'aumento della numerosità delle controversie aperte con uno stanziamento integrativo nei primi nove mesi di Euro 13,1 milioni). Gli stanziamenti netti totali a conto economico inerenti i fondi rischi ed oneri (sia correnti che non correnti) sono risultati quindi di Euro 12,5 milioni, mentre gli utilizzi e gli altri movimenti sono pari a Euro 10,2 milioni circa.

- I **debiti commerciali e le altre passività correnti** ammontano a Euro 198.422 migliaia, in diminuzione di Euro 2.000 migliaia in confronto al 31 dicembre 2010, come da tabella seguente.

€/000	30.09 2011	31.12 2010	Variazione
Debiti verso fornitori	149.994	147.879	2.115
Debiti per biglietti e tasse prepagati/prefatturati	28.131	34.110	(5.979)
Depositi cauzionali passivi	4.039	406	3.633
Debiti tributari	2.844	3.111	(267)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.580	3.570	(990)
Ratei e risconti passivi	254	1.126	(872)
Acconti	-	154	(154)
Altri debiti	10.580	10.066	514
<b>Totale Debiti commerciali e altre passività correnti</b>	<b>198.422</b>	<b>200.422</b>	<b>(2.000)</b>

I “Debiti verso fornitori” includono i debiti verso parti correlate che vengono esposti in dettaglio nel paragrafo 4.12 - Rapporti con parti correlate.

I “Debiti per biglietti e tasse prepagati / prefatturati” sono riferiti alle vendite di linea realizzate e incassate ma con voli ancora da effettuare, nonché il pre-fatturato *charter* ai *Tour Operator* per attività di volo da effettuarsi dopo settembre 2011. Il decremento di tale voce rispetto al 31 dicembre 2010 è riferibile prevalentemente alla stagionalità del business.

La voce “depositi cauzionali passivi” si riferisce ai depositi cauzionali ricevuti a garanzia delle attività future da clienti *Tour Operator*; l'incremento del periodo di tale voce è spiegato dai depositi ricevuti per le attività charter in Giappone.

I “debiti tributari” riguardano debiti per ritenute fiscali e per imposte correnti stimate sul reddito.

La voce “Altri debiti” si riferisce principalmente a debiti verso i dipendenti per ferie non godute e mensilità aggiuntive, premi assicurativi, emolumenti maturati verso Amministratori e Sindaci ed altri debiti minori.

Non risultano operativi decreti ingiuntivi da fornitori terzi, in quanto relativamente ai decreti emessi per Euro 2,6 milioni, riferiti al gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria, nel mese di giugno 2011 sono intervenuti accordi transattivi per la definizione di tutte le pendenze attive e passive.

#### 4.6. Analisi dei risultati economici dei primi nove mesi

Nel primi nove mesi 2011 i **ricavi di vendita** sono pari Euro 490.206 migliaia (Euro 475.926 migliaia nei primi nove mesi del 2010). 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* e *blocked space* sono stati nel periodo circa Euro 7,1 milioni, in collaborazione con vettori nazionali e internazionali.

Gli **altri ricavi**, sono pari a Euro 28.786 migliaia contro Euro 23.699 migliaia nei primi nove mesi del 2010.

Includono i contributi in conto esercizio rappresentati dai proventi per la continuità territoriale della Sicilia e della Sardegna, i proventi relativi al prepagato derivanti dalla stima del provento connesso alla mancata fruizione dei biglietti emessi, effettuata sulla base di informazioni interne e andamenti storici, nonché altri proventi minori.

Il **costo del carburante**, pari a Euro 155.082 migliaia (Euro 121.545 migliaia nei primi nove mesi del 2010) registra un peso sui ricavi del 31,6% (25,5% nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010), a causa del notevole incremento del prezzo medio del *jet fuel* al barile nel periodo.

I **costi per materiali e servizi di manutenzione** sono pari a Euro 74.957 migliaia (Euro 63.538 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010) e la loro incidenza sui ricavi risulta del 15,3% contro il 13,4% del dato al 30 settembre 2010, in particolare per effetto di sostituzioni di componenti più frequenti nel periodo, oltre che per maggiori manutenzioni sui motori e connessi noleggi effettuati nel periodo.

I **noleggi operativi** ammontano a Euro 41.195 migliaia in confronto a Euro 39.482 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010, con un'incidenza sui ricavi dell'8,4% contro 8,3% del dato al 30 settembre 2010.

I **costi commerciali di vendita**, composti da commissioni e altri costi diretti di intermediazione dei vari canali distributivi (agenzie/sistemi di prenotazione/carte di credito ecc.), ammontano a Euro 18.934 migliaia, contro Euro 15.810 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010. La loro incidenza sul fatturato passa dal 3,3% al 3,9% per la maggiore attività di linea (*scheduled*), tipica del Ramo *Aviation* trasferito da marzo 2010, che richiede maggiori costi di intermediazione, oltre che per accresciute commissioni alle agenzie sostenute per promuovere le vendite nel periodo.

Gli **altri costi operativi e di wet lease** sono pari a Euro 157.791 migliaia contro Euro 167.122 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010, come da tabella seguente.

€/000	Novembre 2011	Novembre 2010	Variazione
Handling	95.875	97.958	(2.083)
Tasse di rotta	30.554	30.288	266
Blocked space ( <i>acquisto posti da altri vettori</i> )	4.881	12.565	(7.684)
Wet lease	7.561	10.250	(2.689)
Handling e wet lease da società del gruppo Meridiana	8.865	7.098	1.767
Assistenza passeggeri e rimborso danni	546	950	(404)
Altri	9.509	8.013	1.496
<b>Totale</b>	<b>157.791</b>	<b>167.122</b>	<b>(9.331)</b>

La loro incidenza sul fatturato risulta pari al 32,2% contro il 35,1% del dato al 30 settembre 2010.

Vanno segnalati i minori costi di *blocked space* soprattutto per acquisto di posti sui voli operati da Wind Jet e Finnair, ridotti in modo rilevante in confronto al 2010 per una diversa operatività commerciale.

Gli **oneri diversi di gestione e altri servizi** sono pari a Euro 21.859 migliaia contro Euro 24.462 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010. La loro incidenza sui ricavi è pari al 4,5%, contro il 5,1% nel dato al 30 settembre 2010.

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.

Il **costo del personale** ammonta a Euro 83.798 migliaia (era pari a Euro 64.924 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010), evidenziando un'incidenza sui ricavi del 17,1% contro il 13,6% rispetto al dato al 30 settembre 2010, a causa del numero medio più elevato di dipendenti e all'assenza del beneficio dei contratti di solidarietà.

Si rammenta che il costo del personale ha avuto nei primi nove mesi del 2010 un beneficio relativo all'applicazione dei contratti di solidarietà per il personale navigante (piloti e assistenti di volo) per circa Euro 8,6 milioni.

Gli **ammortamenti e le svalutazioni** sono pari a Euro 9.394 migliaia contro Euro 8.625 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010.

La variazione è connessa al conferimento del Ramo *Aviation* di Meridiana al 28 febbraio 2010, che ha apportato un notevole valore di attività materiali da ammortizzare (flotta di aeromobili di proprietà e altre immobilizzazioni).

Gli **stanziamenti a fondi rischi e oneri** nei primi nove mesi del 2011 sono pari a Euro 12.450 migliaia in confronto a Euro 4.426 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010.

Sono ivi 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 significativi stanziamenti tenuto conto della numerosità e peso delle singole cause in essere, nonché gli oneri di riorganizzazione aziendale connessi alla procedura CIGS avviata da Meridianafly nel mese di settembre 2011 (Euro 2,1 milioni). La concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale è stata approvata con Decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 23 settembre 2011, pubblicato su GU n. 236 del 10 ottobre 2011.

Per la parte contenzioso sul lavoro si rimanda ai paragrafi 2.2 – Personale e 2.6 – Contenziosi rilevanti.

In tale posta è altresì inclusa la rettifica positiva ai fondi di *phase-out* degli MD-82 per circa Euro 5 milioni grazie ad accordi raggiunti in senso favorevole con un *lessor* e relativi alla riconsegna di alcuni aeromobili nel 2011.

Gli **altri accantonamenti rettificativi** ammontano nel periodo a Euro 1.756 migliaia in confronto a Euro 2.816 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010. Includono in maggior misura le svalutazioni apportate ai crediti di dubbia esigibilità sulla base dell'esperienza storica e dell'analisi puntuale delle singole partite di difficile realizzo, al netto del rilascio dei fondi svalutazione crediti eccedenti rilevati nel periodo.

Il saldo degli **oneri finanziari netti** risulta negativo per Euro 3.111 migliaia in confronto a un saldo negativo di Euro 1.475 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010. E' costituito principalmente dalle differenze cambio nette positive (Euro 18 migliaia), dagli interessi passivi bancari netti (Euro 996 migliaia), da commissioni varie su fidejussioni e spese bancarie (Euro 1.198 migliaia), nonché da altri oneri finanziari diversi.

Le **imposte del periodo** sono pari a Euro 1.055 migliaia contro un onere di Euro 1.754 migliaia nel Resoconto Intermedio al 30 settembre 2010. Includono la stima delle Imposte correnti (Euro 1.154 migliaia), il rigiro delle imposte differite attive/passive (Euro 79 migliaia), al netto dei proventi da consolidato fiscale (Euro 62 migliaia) e di eccedenze di imposta da precedenti esercizi (Euro 116 migliaia).

#### **4.7. Analisi delle variazioni di patrimonio netto**

Nei primi nove mesi del 2011 il socio Meridiana S.p.A. ha effettuato versamenti in conto futuro aumento di capitale per complessivi Euro 68,4 milioni, composti da nuovi versamenti in conto futuro aumento di capitale per Euro 59.900 migliaia



e dalla conversione a fine agosto 2011 in riserva in conto futuro aumento di capitale del finanziamento infruttifero pari a Euro 8.500 migliaia.

In considerazione dei movimenti sopra commentati e della perdita netta consuntivata nei primi nove mesi 2011 di Euro 62.390 migliaia, il patrimonio netto al 30 settembre 2011 risulta essere positivo per Euro 14.450 migliaia (a livello della società individuale il patrimonio netto è positivo per Euro 16.256 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 30.09.2011	Risultato del periodo
<b>Capogruppo Meridiana fly</b>	<b>16.256</b>	<b>(62.253)</b>
Perdite delle società consolidate	(137)	(137)
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(1.669)	
<b>Consolidato Meridiana fly</b>	<b>14.450</b>	<b>(62.390)</b>

In confronto alla situazione al 30 giugno 2011, ove era stato rilevato un deficit patrimoniale di Euro 19.088 migliaia, la Società non ricade più nella fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale), né in quella prevista dall'art. 2446 del Codice Civile (riduzione del capitale per perdite di oltre 1/3).

#### **4.8. Gestione patrimoniale e finanziaria**

Come evidenziato dallo schema del rendiconto finanziario, che illustra la variazione nel periodo della cassa e delle altre disponibilità liquide nette con metodo indiretto, il periodo è stato caratterizzato da un assorbimento di liquidità di Euro 5.417 migliaia.

Le principali variazioni dei flussi finanziari sono di seguito analizzate.

**- Flussi finanziari assorbiti dall'attività operativa**

Nei primi nove mesi del 2011 l'attività operativa ha determinato una variazione netta negativa di Euro 59.195 migliaia, in particolare dovuta alla variazione negativa del capitale circolante netto e alla perdita del periodo prima delle imposte.

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

Tale area ha assorbito risorse per Euro 6.234 migliaia per le variazioni nette nelle attività materiali per gli investimenti di periodo e dalle variazioni delle attività finanziarie.

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

Nel primi nove mesi del 2011 l'attività finanziaria ha generato risorse per Euro 112 migliaia.

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

Per effetto dell'esecuzione dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale in denaro effettuati da Meridiana S.p.A. nel corso nei primi nove mesi, si rileva una variazione positiva di Euro 59.900 migliaia.



## 4.9. Posizione finanziaria netta

La posizione finanziaria netta consolidata al 30 settembre 2011 è negativa per Euro 12.544 migliaia. Le variazioni rispetto all'indebitamento finanziario netto di Euro 19.327 migliaia riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 sono di seguito evidenziate.

30.09.2010	€/'000	30.09.2011	31.12.2010	Variazione	
23.958	A	Cassa e c/c bancari attivi (1)	7.372	12.670	(5.298)
-	B.	Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide (1)	-	-	-
<b>23.958</b>	<b>C.</b>	<b>Disponibilità liquide (A) + (B)</b>	<b>7.372</b>	<b>12.670</b>	<b>(5.298)</b>
<b>897</b>	<b>D.</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>	<b>-</b>	<b>479</b>	<b>(479)</b>
12.000	E.	Debiti bancari correnti (1) (2)	7.461	7.342	119
-	F.	Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche (1) (2)	-	-	-
603	G.	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	613	603	10
5.627	H.	Altri debiti finanziari correnti	181	-	181
<b>18.230</b>	<b>I.</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)</b>	<b>8.255</b>	<b>7.945</b>	<b>310</b>
<b>(6.625)</b>	<b>J.</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)</b>	<b>883</b>	<b>(5.204)</b>	<b>6.087</b>
-	<b>K.</b>	<b>Crediti finanziari non correnti</b>	<b>3.884</b>	<b>-</b>	<b>3.884</b>
1.568	L.	Debiti bancari non correnti	15.545	16.031	(486)
-	M.	Obbligazioni emesse	-	-	-
-	N.	Altri debiti non correnti	-	8.500	(8.500)
<b>1.568</b>	<b>O.</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)</b>	<b>15.545</b>	<b>24.531</b>	<b>(8.986)</b>
<b>(5.057)</b>	<b>P.</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)</b>	<b>12.544</b>	<b>19.327</b>	<b>(6.783)</b>
<b>Riconciliazione con prospetto del rendiconto finanziario e con lo stato patrimoniale:</b>					
11.958	(1)	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti	(89)	5.328	(5.417)
12.000	(2)	Debiti verso banche	7.461	7.342	119

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 settembre 2011 sono pari a Euro 7.372 migliaia e sono costituite dai valori in cassa e dai saldi di conti correnti bancari attivi. Si precisa che alla data del 30 settembre 2011 erano oggetto di pignoramento c/c bancari per Euro 3.630 migliaia in conseguenza di azioni legali promosse da dipendenti per controversie giuslavoristiche in corso, per cui Meridiana fly ha ottenuto lo svincolo definitivo ai primi del mese di ottobre 2011 a seguito del pagamento delle relative richieste giudiziali.

### D – Crediti finanziari correnti

Nel 2010 era stato inserito in tale voce il *fair value* dei contratti derivati di *trading* attinenti ad operazioni di copertura sul prezzo del *jet fuel* espresso in USD. Tali contratti sono cessati nei primi mesi del 2011.

### I – Indebitamento finanziario corrente

Ammonta a Euro 8.255 migliaia ed è rappresentato da: (i) debiti verso banche per finanziamenti a breve del tipo *revolving* per Euro 7.461 migliaia; (ii) la parte corrente dell'indebitamento non corrente (quote mutuo) per un importo di Euro 613 migliaia; (iii) il *fair value* dei contratti derivati a copertura del rischio sui tassi di interesse dei finanziamenti bancari per un importo di Euro 181 migliaia.

#### K – Crediti finanziari non correnti

Includono il credito di Euro 3.884 migliaia, comprensivo degli interessi maturati, verso la controllante Meridiana S.p.A. e relativo a incassi per rimborsi *claim* da parte di *lessor* di aeromobili relativi a manutenzioni di competenza di Meridiana fly. Secondo gli accordi intervenuti tra le parti successivamente alla chiusura dell'esercizio 2010, l'incasso del credito è stato dilazionato con rimborso in unica soluzione alla fine dell'esercizio 2012 con la corresponsione di interessi a tassi di mercato.

#### O – Indebitamento finanziario non corrente

L'indebitamento finanziario non corrente, pari a Euro 15.545 migliaia, è composto da (i) debiti bancari non correnti per Euro 956 migliaia, rappresentati dalla quota oltre i 12 mesi del mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo; (ii) debiti verso banche per finanziamenti con scadenza a 36 mesi per Euro 14.589 migliaia.

### **4.10. Eventi significativi non ricorrenti**

#### **4.10.1. Effetto Egitto**

Come già commentato nella Relazione Intermedia sulla Gestione, la crisi politica occorsa in Egitto da febbraio 2011 in poi ha comportato ripercussioni sulla domanda di viaggi di turismo, sia culturale che balneare (es. Mar Rosso) con conseguenze rilevanti sull'attività operativa svolta da Meridiana fly nel corso dell'esercizio 2011, rappresentando l'Egitto una significativa parte della propria offerta di voli *charter* di Medio Raggio con limitata stagionalità.

Meridiana fly, ha dovuto cancellare nei primi nove mesi del 2011 circa il 45% del totale programmato *charter* verso l'Egitto, rivedere le relative rotazioni e frequenze a causa della ripresa limitata della domanda verso tale destinazione, nonostante una relativa stabilizzazione della situazione politica.

Questo evento non ricorrente ha determinato una perdita di ricavi da volo nei primi nove mesi del 2011 su tale destinazione per circa Euro 39,8 milioni, mentre il margine di contribuzione perso nel medesimo periodo è valutabile in circa Euro 11,4 milioni, valori solo in parte compensati dall'incremento di traffico su altre destinazioni *leisure*, quali Spagna, Grecia e Turchia.

#### **4.10.2. Fondi phase-out MD-82**

Come già descritto nel paragrafo 2.5.8, è stato formalizzato a maggio 2011 un accordo con un *lessor* (GECAS) che prevede la restituzione di 4 aeromobili MD-82 con spese di ripristino e di riconsegna limitate alle condizioni di normale servizio (*serviceable condition*) e di *status* attuale, con risparmi significativi sui costi di ripristino e riconsegna (*phase-out*) di manutenzione previste contrattualmente su componenti e su revisione motori.

Il beneficio economico non ricorrente nei primi nove mesi del 2011 è di circa Euro 5 milioni rilevato con rilascio a conto economico, all'interno della voce "Stanziamento fondi rischi e oneri". Alla data del presente Resoconto Intermedio è stato riconsegnato un aeromobile MD-82 nel primo semestre 2011 alle condizioni favorevoli sopraindicate.

#### **4.10.3. Fondi rischi per controversie legali**

A causa di una accresciuta numerosità e complessità delle controversie legali in corso, in particolare di natura giuslavoristica di Meridiana fly, sono stati rilevati significativi accantonamenti a fondi per rischi ed oneri per fronteggiare le probabili passività correlate a tali fattispecie, tra cui si citano le controversie relative al riconoscimento dei contratti a tempo indeterminato da parte di dipendenti più volte assunti a tempo determinato e la richiesta delle anzianità pregresse per il personale già stabilizzato in azienda.

Per maggiori dettagli si rimanda ai paragrafi 2.2 - Personale e 2.6 - Contenziosi rilevanti.

La valutazione complessiva delle controversie in corso sul lavoro e con altre controparti ha comportato uno stanziamento a fondi per rischi ed oneri di natura non ricorrente pari a circa Euro 13,1 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio 2011.

#### **4.10.4. Fondi rischi per ristrutturazione**

Come già illustrato nella Relazione sulla Gestione (cfr 2.5.1 – Piano di riduzione di personale), Meridiana fly ha raggiunto con le Organizzazioni Sindacali un accordo avanti il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che prevede un significativo ricorso alla CIGS fino ad un massimo di 845 dipendenti dei vari settori. A seguito di effettiva concessione del trattamento CIGS da parte del Ministero con Decreto del 23 settembre 2011, Meridiana fly ha provveduto a stanziare nel presente Resoconto intermedio un onere stimato per riorganizzazione straordinaria connessa ai costi della procedura per un importo di Euro 2,1 milioni.

### **4.11. Informativa di settore**

Come già evidenziato nelle Note illustrative al bilancio intermedio chiuso al 30 giugno 2010, con riferimento al principio IFRS 8 -Informativa di settore, i segmenti operativi ritenuti necessari al management per valutare l'andamento della gestione e prendere conseguenti decisioni, sono attualmente individuati, dopo la completa integrazione del ramo *Aviation* di Meridiana, nell'attività della Società e del Gruppo nel suo complesso considerata come un'unica *cash generating unit* ("CGU").

Si precisa infatti che, dopo l'integrazione con le attività di trasporto aereo di Meridiana, l'entità aziendale risultante dal processo di aggregazione - Meridiana fly S.p.A. - rappresenta oggi un'unica *business unit* che non può essere "frazionata" in diverse CGU.

Pertanto non sussistono unità produttive nell'ambito dell'attività di trasporto aereo esercitata dal Gruppo tali da rappresentare dei sistemi compiuti dotati di autonomia decisionale rispetto al soggetto economico e quindi tali da poter essere identificate in distinti segmenti di *reporting* ai sensi dell'IFRS 8.

Non si presentano di conseguenza nelle presenti Note Illustrative dati e tabelle distinte per segmenti operativi a un livello più basso dell'intera Società.

### **4.12. Rapporti con parti correlate**

Vengono fornite di seguito le tabelle riepilogative dei rapporti del Gruppo Meridiana fly con parti correlate al 30 settembre 2011 identificate ai sensi dello IAS 24, oltre che alcuni dettagli sui principali rapporti operativi e commerciali con le parti correlate medesime.

€/000	30.09.2011	
	Crediti	Debiti
Geasar S.p.A.	2.226	10.022
Meridiana S.p.A.	4.089	272
Alisarda S.r.l.	-	159
Cortesa S.r.l.	28	1.047
Eccelsa S.r.l.	35	32
Meridiana Maintenance S.p.A.	1.707	23.226
EF USA Inc.	2.055	468
AKFED	263	415
Finaircraft	326	119
Air Uganda	-	-
<b>Totale</b>	<b>10.729</b>	<b>35.760</b>

€/000	Nove mesi 2011	
	Costi	Ricavi
Geasar S.p.A.	9.674	1.469
Meridiana S.p.A.	989	255
Alisarda S.r.l.	478	-
Cortesa S.r.l.	472	12
Eccelsa S.r.l.	-	5
Meridiana Maintenance S.p.A.	31.201	1.045
EF USA Inc.	-	-
AKFED	740	263
Finaircraft	282	-
Air Burkina	-	-
Air Uganda	-	-
CAM (Compagnie Aerienne Du Mali)	-	-
<b>Totale</b>	<b>43.836</b>	<b>3.049</b>

€/000	Totale	Verso parti correlate	%
Altre attività finanziarie non correnti	23.250	3.884	17%
Crediti commerciali e altre attività correnti	144.789	6.845	5%
Debiti commerciali e altre passività correnti	198.422	35.760	18%

€/000	Totale	Verso parti correlate	%
Altri ricavi	28.786	2.954	10%
Noleggi operativi	41.195	740	2%
Materiali e servizi di manutenzione	74.957	31.854	42%
Costi commerciali di vendita	18.934	25	0%
Altri costi operativi e wet lease	157.791	8.865	6%
Proventi (Oneri) finanziari Netti	(3.111)	(506)	16%

### Rapporti con Meridiana S.p.A.

I rapporti con la controllante Meridiana S.p.A. sono connessi in maggior misura ad accordi di tipo finanziario (finanziamenti temporanei e garanzie sul debito finanziario di Meridiana fly verso un pool di banche). Meridiana S.p.A. addebita a Meridiana fly le commissioni inerenti le fidejussioni prestate a garanzia del suddetto debito finanziario, oltre ad altri servizi per gestione scali esteri.

I rapporti attivi con Meridiana S.p.A. concernono servizi di gestione amministrativa, servizi paghe e altri servizi generali.

### **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 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.

I rapporti passivi in essere con AKFED si riferiscono essenzialmente al noleggio operativo dell'aeromobile A319 I-EEZQ entrato in flotta a giugno 2010.

In relazione ai rapporti con AKFED, si segnala che, oltre alle tre compagnie aeree africane operanti nell'Africa dell'Est e dell'Ovest (Air Uganda, Air Burkina e Air Mali) per le quali si rimanda al successivo punto, la medesima controlla più di 100 società in Africa e Asia centrale e del Sud, operanti in diversi settori tra i quali l'Industria e le Infrastrutture (incluse quelle aeroportuali), il Turismo (Serena Hotels), i Servizi Finanziari (Habib Bank, Diamond Trust Bank e Jubilee Insurance), i Media (Nation Media Group). Con riferimento a tali società si rileva che il Gruppo Meridiana fly non ha significativi rapporti in essere.

### **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.

I rapporti passivi hanno riguardato nel periodo addebiti per revisioni e noli motore aeromobili.

#### **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 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 Geasar 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 Eccelsa**

I rapporti attivi con Eccelsa (società controllata da Geasar S.p.A.) sono relativi ai servizi amministrativi di gestione paghe dipendenti.

#### **Rapporti con EF USA**

L'attività di EF USA (controllata al 100% da Meridiana fly ma non consolidata) 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.

### **4.13. Garanzie, impegni e altre passività potenziali**

#### **Fidejussioni e altre garanzie prestate**

Al 30 settembre 2011 le fidejussioni prestate a terzi dalle banche per conto del Gruppo ammontano a circa Euro 45,4 milioni. Tali fidejussioni bancarie si riferiscono prevalentemente a garanzie rilasciate a Cartasì (Euro 20 milioni), all'ENAC per la partecipazione alle gare sulle rotte in continuità territoriale (Euro 8,3 milioni), a favore dei *lessor* di aeromobili (Euro 5,4 milioni), a favore delle compagnie petrolifere (Euro 2,8 milioni) a favore delle società aeroportuali di gestione / *handler* (Euro 3,4 milioni) e ad altri fornitori di materiali, servizi operativi e finanziari.

Al 30 settembre 2011 sono in essere una fidejussione assicurativa a favore del Ministero della Difesa a garanzia del contratto 2011 per Euro 2,4 milioni e un pegno a favore di una banca per complessivi USD 4,2 milioni.

Il Gruppo ha inoltre iscritta un'ipoteca di primo grado del valore di Euro 10 milioni sul fabbricato sede della Società in Via Bugatti, 15 Milano a favore della Banca Profilo a garanzia del mutuo ipotecario concesso dalla medesima per l'acquisto della sede suddetta.

### **Impegni e altri accordi**

Gli impegni per contratti di leasing operativo di aeromobili ammontano al 30 settembre 2011 a Euro 150,8 milioni, conteggiando tutte le scadenze fino al 2016.

Gli impegni annui per contratti di locazione immobiliare ammontano a circa Euro 2,3 milioni; va inoltre segnalato che gli accordi di *outsourcing* con Meridiana Maintenance per la fornitura di servizi di manutenzione in esclusiva determinano un impegno economico variabile a seconda delle attività manutentive effettivamente svolte.

### **Passività potenziali**

Nel contesto dei contenziosi in essere e della situazione relativa a tali procedimenti, come illustrati nel paragrafo 2.6 - Contenziosi rilevanti, pur essendo possibile che la Società sia chiamata a pagare importi superiori a quanto stanziato nei fondi rischi, non è possibile prevedere ragionevolmente l'esito delle cause stesse e valutare la probabilità di oneri aggiuntivi a carico della società.

Il presente Resoconto Intermedio è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione tenutasi a Milano in data 10 novembre 2011 e verrà reso pubblico nei termini di legge.

Milano, 10 novembre 2011

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Marco Rigotti

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

Il sottoscritto Maurizio Cancellieri, in qualità di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dichiara, ai sensi del comma 2 articolo 154-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998 n. 58 (Testo Unico della Finanza), che l'informativa contabile contenuta nel presente Resoconto intermedio sulla gestione al 30 settembre 2011, corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.

Milano, 10 novembre 2011

Maurizio Cancellieri  
Dirigente preposto alla redazione dei  
documenti contabili societari