

# *eurofly*

## **Relazione sull'andamento della gestione al 30 settembre 2007**

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

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

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

# SOMMARIO

Introduzione.....	2
1. ANDAMENTO DELLA GESTIONE E SCENARIO.....	4
1.1. Andamento della gestione e attività operativa.....	4
1.1.1. <i>La flotta</i> .....	4
1.1.2. <i>Attività commerciale</i> .....	7
1.1.3. <i>Eventi operativi riguardanti la flotta</i> .....	11
1.1.4. <i>Stato di crisi e primi interventi strutturali</i> .....	13
1.1.5. <i>Piano industriale e aumento di capitale</i> .....	13
1.1.6. <i>Ristrutturazione del debito</i> .....	14
1.1.7. <i>Comunicazioni dell’Autorità di Vigilanza</i> .....	14
1.1.8. <i>Ispezione della Guardia di Finanza</i> .....	15
1.2. Personale.....	15
1.3. Quadro macroeconomico.....	16
1.4. Scenario di settore.....	17
2. PROSPETTI CONTABILI.....	18
2.1. Stato patrimoniale.....	18
2.2. Conto economico.....	19
2.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto.....	21
2.4. Rendiconto finanziario.....	22
3. NOTE ILLUSTRATIVE.....	23
3.1. Principi contabili.....	23
3.2. Comparabilità dei dati contabili.....	24
3.3. Analisi dei risultati economici.....	25
3.3.1. <i>Analisi dei primi nove mesi</i> .....	25
3.3.2. <i>Analisi del terzo trimestre</i> .....	29
3.4. Gestione patrimoniale e finanziaria.....	30
3.4.1. <i>Analisi del rendiconto finanziario</i> .....	30
3.4.2. <i>Posizione finanziaria netta</i> .....	31
3.5. Eventi significativi non ricorrenti.....	33
3.5.1. <i>Cessione contratto di leasing relativo all’aeromobile A319 e chiusura della BU All Business</i> .....	33
3.5.2. <i>Contratto di solidarietà</i> .....	33
3.6. Informativa di settore.....	35
3.7. Rapporti con parti correlate.....	36
3.8. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo e prevedibile evoluzione della gestione.....	36
3.8.1. <i>Esenzione all’OPA da parte di Consob</i> .....	36
3.8.2. <i>Interventi sulla flotta di medio raggio</i> .....	37
3.8.3. <i>Revisione del Piano Industriale</i> .....	37
3.8.4. <i>Convocazione delle Assemblee per aumenti di capitale</i> .....	39
3.8.5. <i>Dimissioni di tre membri del Consiglio di Amministrazione</i> .....	40
3.8.6. <i>Prevedibile evoluzione della gestione</i> .....	40

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

Sede in Milano – Via E.Bugatti, 15

Capitale sociale Euro 13.355.302 i.v.

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

-----

## **Introduzione**

La presente relazione trimestrale al 30 settembre 2007 è stata predisposta ai sensi del Regolamento Consob n. 11971 e successive modifiche, allo scopo di fornire informazioni sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria della Società. Essa è, quindi, conforme al dettato dell'articolo 82 del citato Regolamento ed è predisposta in applicazione dei principi internazionali IAS/IFRS ed, in particolare, del principio contabile IAS 34, meglio dettagliati al paragrafo 3.1 della presente relazione.

Nella Relazione i dati economici e del rendiconto finanziario del trimestre sono confrontati con quelli dell'analogo periodo del precedente esercizio. La posizione finanziaria netta e le poste dello stato patrimoniale al 30 settembre 2007 sono confrontate con i corrispondenti dati consuntivi al 31 dicembre 2006.

Presentiamo di seguito i principali dati economico finanziari ed indicatori di attività al 30 settembre 2007, comparati con quelli dello stesso periodo del 2006 e dell'esercizio 2006.

*Ove non diversamente specificato, Euro/000*

<b>2006</b>	<b>Indicatori significativi</b>	<b>Gen-Set 07</b>	<b>Gen-Set 06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
44.048	Ore volo complessive	37.143	34.205	2.938	8,6%
1.494.258	Passeggeri trasportati	1.341.814	1.212.866	128.948	10,6%
141	Disponibilità flotta in locazione e wet lease (mesi macchina)	117	105	12	11,4%
5.318	Produttività flotta Lungo Raggio (in ore volo)	5.302	5.430	(128)	-2,4%
3.097	Produttività flotta Medio Raggio (in ore volo)	3.387	3.374	13	0,4%
<b>2006</b>	<b>Conto economico sintetico</b>	<b>Gen-Set 07</b>	<b>Gen-Set 06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
282.731	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	255.837	227.517	28.320	12,4%
287.055	Ricavi totali	262.357	230.932	31.426	13,6%
30.472	EBITDAR (1)	32.084	33.922	(1.838)	-5,4%
10,8%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	12,5%	14,9%		
(4.649)	EBITDA (2)	(2.471)	7.909	(10.380)	131,2%
-1,6%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	-1,0%	3,5%		
(16.374)	EBIT (3)	(7.485)	2.704	(10.189)	376,9%
-5,8%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	-2,9%	1,2%		
(29.139)	Risultato dell'esercizio / periodo	(10.435)	(6.565)	(3.870)	-58,9%
<b>30.09.06</b>	<b>Stato patrimoniale sintetico</b>	<b>30.09.07</b>	<b>31.12.06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
85.703	Totale attività non correnti	39.190	85.264	(46.074)	-54,0%
107.097	Totale attività correnti	81.139	74.772	6.367	8,5%
192.800	Totale attivo	120.329	160.036	(39.707)	-24,8%
39.277	Patrimonio netto	6.267	16.702	(10.435)	-62,5%
40.857	Totale passività non correnti	12.273	36.690	(24.417)	-66,5%
112.667	Totale passività correnti	101.789	106.644	(4.855)	-4,6%
192.800	Totale patrimonio netto e passività	120.329	160.036	(39.707)	-24,8%
<b>2006</b>	<b>Investimenti</b>	<b>Gen-Set 07</b>	<b>Gen-Set 06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
3.168	Investimenti	1.726	2.792	(1.066)	-38,2%
<b>30.09.06</b>	<b>Altri dati finanziari</b>	<b>30.09.07</b>	<b>31.12.06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
(9.453)	Posizione finanziaria netta (4)	(16.545)	(27.857)	11.312	40,6%
12.720	Cassa ed altre disponibilità liquide nette	(8.256)	(4.124)	(4.132)	-100,2%
(1.357)	Flusso monetario del periodo	(4.132)	(18.201)		

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

## 1. ANDAMENTO DELLA GESTIONE E SCENARIO

### 1.1. Andamento della gestione e attività operativa

#### 1.1.1. *La flotta*

Tra i primi nove mesi del 2007 e i primi nove mesi del 2006 la composizione della flotta di medio raggio è rimasta invariata.

La flotta di lungo raggio è invece cresciuta di una unità, con la consegna dell'aeromobile I – EEZL, il quarto A330, a dicembre del 2006. A fine marzo 2007 è iniziato il leasing operativo del quinto A330, con contratto di locazione operativa di durata pari a 7 anni. Nell'ambito degli interventi di risanamento deliberati dal Consiglio di Amministrazione del 23 gennaio 2007, è stata decisa la cessione in *dry lease* del suddetto aeromobile a partire dal mese di marzo 2007 per la durata di un anno.

A fine giugno 2007 è stato ceduto ad Alba – Servizi Aeroporti S.p.A. il contratto di leasing finanziario stipulato con Locat S.p.A. relativo all'aeromobile Airbus A319 – 115/CJ, utilizzato nel corso del 2006 prevalentemente per il collegamento Milano – New York “All Business”. Contestualmente, Alba ha chiesto ad Eurofly di operare l'aeromobile per proprio conto temporaneamente, inizialmente sino al 31 ottobre 2007 e successivamente per un ulteriore mese sino al 30 novembre 2007, attraverso una sublocazione dello stesso.

Nella tabella sottostante viene riepilogata la flotta di Eurofly da gennaio 2006 a settembre 2007.

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

L'aeromobile A319 è parte della flotta Eurofly, in forza della citata sublocazione da parte di Alba, funzionale alla temporanea gestione dell'aeromobile da parte di Eurofly per conto di Alba.

Nel mese di agosto per circa 10 giorni e per meglio fronteggiare il picco stagionale della attività di medio raggio, la Società ha noleggiato, tramite *wet lease* passivo, un aeromobile MD - 82 dalla compagnia Itali Airlines. Questa attività rientra nella prassi del settore, per gestire in modo ottimale la variabilità della domanda.

I principali dati dei contratti relativi agli otto aeromobili A320 di medio raggio, e ai cinque aeromobili A330 di lungo raggio attualmente in flotta in locazione operativa sono riepilogati nelle tabelle seguenti:

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

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

### **Accordi relativi agli aeromobili A350**

Il 30 dicembre 2005 è stato firmato un contratto tra Airbus ed Eurofly per l'acquisto di tre aeromobili di lungo raggio A350, con consegne previste nel 2013 e nel 2014. Il contratto prevedeva il versamento di un acconto al fornitore per 4.870 migliaia di euro alla data di stipula del contratto, già versato, ed entro il mese di aprile 2007 altre due rate per raggiungere un ammontare complessivo di circa 16 milioni di USD. Nel corso del 2006 Airbus, a seguito di pressioni da parte di alcuni clienti e della forte concorrenza di altri produttori, ha avviato lo studio di una nuova versione di tale aeromobile (A350-XWB) caratterizzato da tecnologie più avanzate, migliore aerodinamica, sezione di fusoliera più grande e velocità di crociera maggiore, ma con tempi di consegna superiori di 24 mesi rispetto alle scadenze originarie. A seguito di ciò Eurofly ha concordato con Airbus la sospensione del pagamento degli acconti, originariamente previsti, in attesa di definire i termini di un eventuale nuovo accordo.

### 1.1.2. Attività commerciale

La domanda di trasporto aereo, con maggior rilievo nel segmento dei voli internazionali per vacanza, è tipicamente caratterizzata da fenomeni di stagionalità che determinano una contrazione della domanda in taluni periodi dell'anno. In particolare Eurofly ha un picco di attività di trasporto concentrata nel terzo trimestre dell'anno, mentre i periodi di minore attività sono rappresentati dal secondo e dal quarto trimestre, fatta eccezione per i periodi di prossimità a festività (Natale /Capodanno, Pasqua e ponti). Nel primo trimestre, la attività di medio raggio risulta essere minoritaria rispetto agli altri mesi dell'anno, a causa delle caratteristiche climatiche delle regioni raggiungibili con i tempi di percorrenza del medio raggio (al di sotto delle 5 ore di volo), mentre è invece particolarmente vivace l'attività *leisure* sul lungo raggio, che permette di raggiungere i paesi esotici destinazioni più diffuse delle vacanze nei mesi invernali.

Nel medio raggio, l'attività commerciale dei primi nove mesi dell'esercizio è stata orientata a:

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

Nel lungo raggio gli sforzi commerciali sono stati concentrati su:

- i) l'implementazione dell'accordo commerciale e di *code share* con la compagnia aerea Livingston S.p.A. che ha permesso ad Eurofly di concentrarsi sulle destinazioni dell'oceano indiano, dove sono incrementate notevolmente le frequenze per Maldive e Kenya/Zanzibar

---

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



sancendo la piena leadership su quelle rotte. Le mete caraibiche sono state, invece, gestite prevalentemente commercializzando, in qualità di *marketing carrier*, le destinazioni operate da Livingston;

- ii) il lancio della nuova rotta *charter* su Mauritius. Eurofly ha avviato per la prima volta un collegamento con l'isola di Mauritius con 2 frequenze alla settimana; tale collegamento è stato reso possibile grazie alla deroga temporanea ed unilaterale concessa dal Governo delle Mauritius ad Eurofly che pertanto ha operato con diritti speciali *charter*. Nei primi mesi dell'anno, poi, è stato modificato l'accordo bilaterale tra Italia e Mauritius estendendo il numero di operatori (da 2 a 3, gli altri vettori designati sono Air Mauritius e Volare) ed il numero di frequenze dei voli di linea (i voli *charter* rimangono inibiti); in tale contesto Eurofly è stata designata da Enac<sup>2</sup> e potrà d'ora in avanti operare come vettore di linea sulla rotta sino a 3 frequenze alla settimana. Tale diritto pone Eurofly nella condizione di ben posizionarsi su questo importante mercato *leisure* che ha fatto registrare una crescita di oltre il 60% di arrivi di italiani nel 2006;
- iii) l'incremento della capacità offerta sul fascio New York per l'intera stagione estiva (da Maggio a Novembre). Più in dettaglio:
  - il collegamento da Roma è passato da tre a cinque frequenze settimanali;
  - il collegamento da Palermo è passato a due frequenze per tutta la stagione estiva;
  - sono state aggiunti due nuovi collegamenti da Pescara e Lamezia Terme, raggiunti via Bologna;
  - si è sostanzialmente confermato rispetto all'anno scorso il servizio da Napoli, con tre frequenze settimanali.
- iv) il lancio della nuova rotta di linea da Roma verso Delhi a metà gennaio. Il volo Roma – Delhi, unico volo diretto tra Roma e l'India, è stato avviato il 15 gennaio con 2 frequenze settimanali. Il collegamento è stato interrotto nel mese di settembre. Il lancio commerciale più difficoltoso del previsto, oltre risultati inferiori alle attese, per i quali non era prevedibile il raggiungimento di un equilibrio in tempi brevi, hanno portato alla decisione di sospendere il volo.

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

---

<sup>2</sup> Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Come già anticipato, il contratto di leasing relativo all'A319 è stato ceduto ad Alba - Servizi Aerotrasporti SpA in data 25 giugno 2007. La stessa Alba ha poi concesso in *sub lease* l'aeromobile ad Eurofly, che ne ha assunto temporaneamente la gestione per conto di Alba fino al 30 novembre 2007.

## Dati statistici

<b>Ore volo per tipologia</b>					
<i>Dati espressi in ore di volo</i>					
<b>2006</b>		<b>genn - sett 07</b>	<b>genn - sett 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
42.321	<b>Ore volo nette (a)</b>	36.305	32.705	3.600	11,0%
1.681	<b>Ore volo ACMI (b)</b>	462	1.459	-997	-68,3%
46	<b>Ore volo repro (c)</b>	375	41	334	815,5%
<b>44.048</b>	<b>Ore volo totali</b>	<b>37.143</b>	<b>34.205</b>	<b>2.938</b>	<b>8,6%</b>

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

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

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

<b>Ore volo per SBU</b>					
<i>Dati espressi in ore di volo</i>					
<b>2006</b>		<b>genn - sett 07</b>	<b>genn - sett 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
24.801	<b>Medio Raggio</b>	20.484	20.268	216	1,1%
16.129	<b>Lungo Raggio</b>	16.118	12.235	3.883	31,7%
3.119	<b>All Business</b>	540	1.703	-1.163	-68,3%
<b>44.048</b>	<b>Ore volo totali</b>	<b>37.143</b>	<b>34.206</b>	<b>2.937</b>	<b>8,6%</b>

Rispetto ai primi nove mesi del 2006, il numero delle ore volate totali nei primi nove mesi del 2007 è cresciuto dell'8,6%. Le ore volo nette si sono incrementate dell'11%, a fronte di un calo di oltre il 68% del numero delle ore volo ACMI. Il maggior numero di ore volate lo scorso anno era dovuto alla presenza di accordi con l'operatore My Way. Il numero delle ore volo repro è passato da 41 a 375, anche in conseguenza degli accordi di wet lease passivo che hanno riguardato un aeromobile MD-82 di Itali Airlines nel mese di agosto.

L'analisi della variazione delle ore volate per Business Unit evidenzia che la crescita è totalmente ascrivibile all'andamento del lungo raggio incrementatesi del 31,7% grazie all'ampliamento della

flotta e della offerta sia charter che linea. Il numero delle ore volate nel medio raggio è rimasto stabile nei due periodi esaminati.

Per quanto riguarda la BU All Business, si ricorda che nei primi mesi del 2006 l'aeromobile era stato noleggiato alla compagnia saudita NAS, mentre nel 2007 il collegamento Milano - New York, cui l'aeromobile era prevalentemente dedicato, è stato operato esclusivamente per il mese di gennaio. Nei mesi successivi l'aeromobile è stato utilizzato nella attività charter prevalentemente verso le Maldive, fino al mese di giugno, quando il contratto di leasing finanziario relativo all'aeromobile è stato ceduto ad Alba – Servizi Aerotrasporti S.p.A., che, come già ricordato, ha contestualmente chiesto ad Eurofly di operare l'aeromobile per proprio conto, sino al 30 novembre 2007, attraverso una sublocazione dello stesso.

<b>Produttività flotta</b>					
<i>Valori espressi in ore di volo annualizzati</i>					
<b>2006</b>		<b>genn - sett 07</b>	<b>genn - sett 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
3.097	<b>Medio Raggio</b>	3.387	3.370	16	0,49%
5.318	<b>Lungo Raggio</b>	5.302	5.430	(127)	-2,34%

La produttività della flotta è rimasta sostanzialmente invariata nei due periodi analizzati, con una performance leggermente inferiore nel lungo raggio.

<b>Passeggeri trasportati</b>					
<b>2006</b>		<b>genn - sett 07</b>	<b>genn - sett 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
1.387.131	Eurofly	1.319.204	1.117.315	201.889	18,1%
107.127	Altri vettori	22.610	95.551	(72.941)	-76,3%
1.048.849	Medio raggio	905.971	876.584	29.387	3,4%
439.571	Lungo Raggio	432.964	333.500	99.464	29,8%
5.838	All Business	2.879	2.782	97	3,5%
<b>1.494.258</b>	<b>Passeggeri totali</b>	<b>1.341.814</b>	<b>1.212.866</b>	<b>128.948</b>	<b>10,6%</b>

Il numero dei passeggeri trasportati da Eurofly risulta in crescita di circa il 18,1%, grazie al contributo del lungo raggio che registra un incremento nel numero dei passeggeri vicino al 30%.

Questo dato positivo è da ricondursi dall'ampliamento della flotta e della offerta di voli di lungo raggio rispetto al precedente trimestre. Il medio raggio, a parità di flotta rispetto al 2006, ha registrato un incremento nel numero dei passeggeri pari al 3,4%.

Relativamente ai passeggeri della BU All Business, si ricorda che il collegamento Milano – New York, cui l'A319 era dedicato, è stato effettuato da maggio 2006 a gennaio 2007. Nei mesi precedenti l'aeromobile era stato noleggiato a terzi mentre fino a giugno 2007, quando è stato venduto, è stato impiegato in attività charter. Da giugno 2007 (fino al mese di novembre 2007) Eurofly ha continuato ad operare l'aeromobile per conto di Alba.

#### **Passeggeri trasportati - Dettaglio linea NY**

2006		genn - sett 07	genn - sett 06	Variazione	Variazione %
95.434	Passeggeri trasportati	106.438	78.013	28.425	36,4%
141.564	Posti offerti	148.614	111.672	36.942	33,1%
67,4%	Load factor	71,6%	69,9%	0,02	-

#### **Passeggeri trasportati - Dettaglio linea India**

2006		genn - sett 07	genn - sett 06	Variazione	Variazione %
0	Passeggeri trasportati	17.758	0	-	-
0	Posti offerti	44.172	0	-	-
0,0%	Load factor	40,2%	0,0%	-	-

Nel 2007 l'attività di linea verso New York, oltre ai tradizionali collegamenti da Napoli, Palermo, Roma e Bologna è stata ampliata anche a Lamezia e Pescara. Il *load factor* di tali collegamenti nei primi nove mesi del 2007 è leggermente migliorato rispetto al 2006, superando il 71% medio.

Per quanto riguarda il collegamento Roma – New Delhi, avviato nel gennaio 2007, a causa delle significative difficoltà incontrate nel raggiungimento di performance soddisfacenti che giustificassero il mantenimento della rotta, è stato interrotto dal mese di settembre.

### **1.1.3. Eventi operativi riguardanti la flotta**

Il 2 marzo si è verificato il danneggiamento di un portellone dell'aeromobile A330 I – EEZA, durante le operazioni di rifornimento di *catering* presso l'aeroporto di Malpensa. A seguito di tale evento e di altre problematiche consequenziali, i due voli previsti in partenza per le Maldive hanno riportato un significativo ritardo, poiché è stato necessario ricorrere a due aeromobili in ACMI. L'evento è riconducibile a responsabilità specifiche di terzi, da loro ammesse. I costi diretti ed indiretti derivanti dall'evento sono stati alla data rilevati per circa 1,5 milioni di euro. Nel corso del trimestre,

nell'ambito dell'espletamento delle pratiche di richiesta di rimborso assicurativo, la Società ha proseguito gli approfondimenti necessari alla compiuta stima completa dei danni subiti, definendo la completa e puntuale quantificazione degli stessi in circa 3,3 milioni di euro (inclusi i danni di immagine). Conseguentemente, la Società ha provveduto alla integrale richiesta di risarcimento per pari importo. Alla data della presente relazione, sono ancora in corso gli accertamenti propedeutici alla liquidazione del danno da parte del broker assicurativo, ancorchè lo stesso abbia confermato la congruità delle coperture assicurative della controparte a fronte dei danni in questione. Pur in assenza del completamento della istruttoria e della definitiva liquidazione del danno da parte della compagnia assicurativa della controparte (elementi necessari da un punto di vista contabile per l'accertamento dell'indennizzo sulla base delle disposizioni del Principio IAS 37) la Società ha comunque accreditato l'indennizzo a conto economico, anche se nel solo limite prudenziale di 1,5 milioni di euro, già in occasione della redazione della situazione trimestrale al 30 marzo 2007.

.Tale impostazione contabile ha lo scopo di allineare gli effetti economici della comunicazione finanziaria infrannuale (neutralità di impatto dei costi sostenuti per effetto del riconoscimento del provento per rimborso assicurativo) a quella attesa per la chiusura del bilancio al 31 dicembre 2007 quando si può ragionevolmente prevedere che anche da un punto di vista contabile il riconoscimento del provento da indennizzo sia supportato dalla liquidazione del danno. Infatti, in forza delle pattuizioni contrattuali e delle ammissioni di responsabilità della controparte, la Società si aspetta il completo rimborso del danno subito.

Per completezza di informativa la nota illustrativa dà conto dell'effetto sulla perdita del periodo e sul patrimonio netto al 30 settembre 2007 della applicazione dello IAS 37 nella rilevazione degli effetti economici infrannuali dell'evento in esame.

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

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

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

#### **1.1.4. Stato di crisi e primi interventi strutturali**

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

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

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

#### **1.1.5. Piano industriale e aumento di capitale**

Il 28 giugno 2007 il Consiglio di Amministrazione di Eurofly ha approvato il Piano Industriale 2007-09 (rivisto il seguente 12 settembre, in attesa delle autorizzazioni che permettessero il perfezionamento del piano così come inizialmente formulato) che delineava un percorso di risanamento della Società da realizzarsi mediante il conseguimento di forti sinergie con il socio Meridiana. In dettaglio il Piano, alla luce delle decisioni consiliari del 12 settembre, prevedeva due successivi aumenti di capitale. Il primo aumento di capitale, previsto avvenire entro il 2007 per un ammontare pari a 15 milioni di euro, era aperto a tutti gli azionisti e il socio Meridiana ne garantiva la sottoscrizione pro quota, anche mediante compensazione del proprio credito riveniente dal finanziamento soci con il debito da sottoscrizione. Successivamente a tale ricapitalizzazione era previsto un secondo aumento di capitale, in natura, per un ammontare massimo di 12 milioni di euro riservato al socio Meridiana S.p.A. ai sensi dell'art. 2441, 4° comma, primo periodo, c.c. che - al verificarsi di determinati presupposti dalla stessa indicati, tra cui, *inter alia*, la concessione dell'esenzione dall'obbligo di eseguire un'offerta pubblica di acquisto (conseguente al superamento della soglia del 30%), ai sensi del combinato disposto dell'art. 49, 1° comma, lettera b) del cd. Regolamento Emittenti, e dell'art. 106, 5° comma, lettera a) del D. Lgs. n. 58/1998 (cd. esenzione da salvataggio) - avrebbe conferito una partecipazione nella controllata totalitaria Wokita S.r.l. pari al 50% del capitale della medesima, oltre al 50% del capitale di una costituenda società dedicata alla gestione delle vendite in Italia, attualmente divisione operativa all'interno di Meridiana S.p.A..

Era infine prevista la ristrutturazione del debito della Società (i) sia attraverso la partecipazione delle banche che (ii) mediante l'intervento di Meridiana S.p.A..

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

Il Consiglio di amministrazione ha pertanto convocato la assemblea straordinaria per il 6, 8 e 9 novembre 2007.

#### **1.1.6. Ristrutturazione del debito**

La Società ha sottoscritto in data 9 luglio 2007 un *term sheet* con le tre banche verso le quali è maggiormente esposta (che rappresentano complessivamente più dell'80% dell'indebitamento bancario). Alla data si sta ultimando la redazione della contrattualistica.

#### **1.1.7. Comunicazioni dell'Autorità di Vigilanza**

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

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

### **1.1.8. Ispezione della Guardia di Finanza.**

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

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

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

## **1.2. Personale**

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



Comando” che interesseranno complessivamente 24 risorse nel prossimo biennio, al fine di potenziare l'organico dei Comandanti .

### **1.3. Quadro macroeconomico**

Alla fine dei primi nove mesi del 2007, sia le economie europee hanno mostrato segnali di riduzione della crescita che aveva caratterizzato la prima parte dell'anno e anche gli USA hanno confermato i segnali di rallentamento, influenzato anche dall'andamento del mercato immobiliare. In questo scenario il prezzo dei prodotti energetici, che ha registrato significativi incrementi tra settembre e ottobre 2007, è rimasto sostanzialmente invariato in termini di valori medi tra i primi nove mesi del 2007 e lo stesso periodo del 2006., come evidenziato nella tabella sottostante.

#### **Crude Oil**

*Importi espressi in dollari al barile*

2006	Crude Oil	genn- sett 07	genn- sett 06	Delta
66,0	WTI - USA	66,2	68,0	-2,7%
65,2	Brent - Europa	67,1	67,0	0,2%

Fonte: Energy Information Administration – US Government

L'euro si è rafforzato rispetto al dollaro sia in termini cambio puntuale tra fine dicembre 2006 e fine settembre 2007, che in termini di cambio medio tra i primo nove mesi del 2006 e i primi 9 mesi del 2007.

#### **Cambio**

	Genn - Sett 07	Genn - Sett 06	30/09/07	31/12/06
EUR/USD	1,34	1,24	1,42	1,27

Fonte: Il Sole 24 Ore

I tassi di interesse hanno registrato nella parte finale del periodo analizzato una fase di stabilizzazione sia nella zona Euro che negli Stati Uniti.

#### **Tassi di interesse (3m)**

	Genn - Sett 07	Genn - Sett 06	set-07	gen-07
EURIBOR	4,2%	2,9%	4,8%	3,8%
LIBOR (US\$)	5,4%	5,2%	5,5%	5,4%

Fonte: British Bankers Association

#### **1.4. Scenario di settore**

Il periodo Gennaio - Agosto 2007 ha fatto registrare, a livello di traffico mondiale, una crescita sostenuta del numero dei passeggeri trasportati. La IATA, nel suo report periodico, ha comunicato una crescita dei passeggeri trasportati rispetto al medesimo periodo del 2006 pari al 7,2%, ed un incremento del *load factor* medio, con un valore che si è attestato al 77,2%.

Dati analoghi si rilevano anche in Italia. Le statistiche Assoaeroporti mostrano un tasso di crescita del traffico nei principali aeroporti italiani superiore a quello del 2006. Nel periodo Gennaio-Agosto il traffico passeggeri si è incrementato del 9,7% rispetto al 8,6% del medesimo periodo del 2006. Tale crescita è trainata dall'incremento dei passeggeri internazionali (+11,3%).

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

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

## 2. PROSPETTI CONTABILI

### 2.1. Stato patrimoniale

<b>30.09.06</b>	<i>Importi in Euro/000</i>	<b>30.09.07</b>	<b>31.12.06</b>	<b>Delta</b>
57.662	Attività materiali	19.915	55.408	(35.493)
4.484	Attività immateriali	2.902	4.023	(1.121)
19.635	Attività finanziarie	11.144	19.259	(8.115)
3.922	Imposte anticipate	5.228	6.573	(1.345)
<b>85.703</b>	<b>Totale attività non correnti</b>	<b>39.190</b>	<b>85.264</b>	<b>(46.074)</b>
2.782	Rimanenze	2.743	2.954	(211)
50.372	Crediti commerciali e altri crediti	68.133	55.496	12.637
15.385	Altre attività	8.059	11.174	(3.115)
38.558	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.205	5.149	(2.944)
<b>107.097</b>	<b>Totale attività correnti</b>	<b>81.139</b>	<b>74.772</b>	<b>6.367</b>
<b>192.800</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>120.329</b>	<b>160.036</b>	<b>(39.707)</b>
13.355	Capitale sociale	13.355	13.355	0
32.486	Riserve	3.347	32.486	(29.139)
(6.565)	Utile / (Perdita)	(10.435)	(29.139)	18.704
<b>39.277</b>	<b>Totale patrimonio</b>	<b>6.267</b>	<b>16.702</b>	<b>(10.435)</b>
32.869	Finanziamenti	3.286	27.921	(24.635)
357	Imposte differite	0	398	(398)
7.630	Accantonamento ai fondi per rischi ed oneri	8.987	8.372	616
<b>40.857</b>	<b>Totale passività non correnti</b>	<b>12.273</b>	<b>36.690</b>	<b>(24.417)</b>
81.040	Debiti commerciali e altri debiti	84.793	86.873	(2.080)
26.013	Debiti verso banche	10.461	9.273	1.188
2.304	Quote correnti di finanziamenti a lungo termine	503	2.312	(1.809)
0	Finanziamenti	4.500	4.500	0
3.309	Accantonamento ai fondi per rischi ed oneri	1.532	3.686	(2.154)
<b>112.667</b>	<b>Totale passività correnti</b>	<b>101.789</b>	<b>106.644</b>	<b>(4.855)</b>
<b>192.800</b>	<b>Totale patrimonio e passività</b>	<b>120.329</b>	<b>160.036</b>	<b>(39.707)</b>

## 2.2. Conto economico

Di seguito si allega il conto economico relativo ai primi nove mesi dell'esercizio 2007 confrontati con lo stesso periodo del 2006:

2006	% su ricavi	Conto Economico	Gen-Set 07	% su ricavi	Gen-Set 06	% su ricavi	Delta	Delta %
<i>Importi Euro/000</i>								
282.731	100,0%	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	255.837	100,0%	227.517	100,0%	28.320	12,4%
4.324	1,5%	Altri ricavi	6.520	2,5%	3.415	1,5%	3.105	90,9%
<b>287.055</b>	<b>101,5%</b>	<b>Totale ricavi</b>	<b>262.357</b>	<b>102,5%</b>	<b>230.932</b>	<b>101,5%</b>	<b>31.426</b>	<b>13,6%</b>
5.056	1,8%	Costi commerciali diretti	5.934	2,3%	3.226	1,4%	2.708	84,0%
85.084	30,1%	Carburante	74.644	29,2%	68.675	30,2%	5.969	8,7%
40.947	14,5%	Costi del personale	29.637	11,6%	29.102	12,8%	534	1,8%
38.554	13,6%	Materiali e servizi di manutenzione	34.477	13,5%	29.873	13,1%	4.604	15,4%
68.717	24,3%	Altri costi operativi e wet lease	72.022	28,2%	53.723	23,6%	18.299	34,1%
18.226	6,4%	Altri costi commerciali e di struttura	13.559	5,3%	12.409	5,5%	1.149	9,3%
35.120	12,4%	Noleggi operativi	34.555	13,5%	26.014	11,4%	8.541	32,8%
4.108	1,5%	Ammortamenti	2.894	1,1%	3.067	1,3%	(173)	-5,6%
512	0,2%	Svalutazione di attività non correnti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
5.346	1,9%	Altri accantonamenti rettificativi	1.541	0,6%	1.479	0,7%	62	100,0%
1.758	0,6%	Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	579	0,2%	659	0,3%	(79)	-12,1%
<b>303.428</b>	<b>107,3%</b>	<b>Totale costi</b>	<b>269.342</b>	<b>105,5%</b>	<b>228.228</b>	<b>100,3%</b>	<b>41.614</b>	<b>18,2%</b>
<b>(16.374)</b>	<b>-5,8%</b>	<b>Risultato operativo</b>	<b>(7.485)</b>	<b>-2,9%</b>	<b>2.704</b>	<b>1,2%</b>	<b>(10.189)</b>	<b>-376,9%</b>
3.294	1,2%	(Proventi)/Oneri finanziari	1.180	0,5%	2.336	1,0%	(1.156)	-49,5%
<b>(19.667)</b>	<b>-7,0%</b>	<b>Utile ante imposte</b>	<b>(8.665)</b>	<b>-3,4%</b>	<b>368</b>	<b>0,2%</b>	<b>(9.033)</b>	<b>-2457,1%</b>
1.728	0,6%	Imposte dell'esercizio	(1.531)	-0,6%	(281)	-0,1%	(1.251)	445,3%
(11.200)	-4,0%	Risultato della dismissione di attività	(238)	-0,1%	(6.652)	-2,9%	6.413	0,0%
<b>(29.139)</b>	<b>-10,3%</b>	<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>(10.435)</b>	<b>-4,1%</b>	<b>(6.565)</b>	<b>-2,9%</b>	<b>(3.870)</b>	<b>58,9%</b>

Di seguito si allega il conto economico relativo al terzo trimestre 2007 confrontato con lo stesso periodo del 2006:

<b>Conto Economico</b>	<b>III Trim 07</b>	<b>% su ricavi</b>	<b>III Trim 06</b>	<b>% su ricavi</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
<i>Importi Euro/000</i>						
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	108.525	100,0%	97.095	100,0%	11.430	11,8%
Altri ricavi	3.084	2,8%	1.670	1,7%	1.414	84,7%
<b>Totale ricavi</b>	<b>111.609</b>	<b>102,8%</b>	<b>98.765</b>	<b>101,7%</b>	<b>12.844</b>	<b>13,0%</b>
Costi commerciali diretti	3.148	2,9%	1.252	1,3%	1.896	151,4%
Carburante	30.414	28,0%	28.191	29,0%	2.223	7,9%
Costi del personale	9.996	9,2%	10.086	10,4%	(90)	-0,9%
Materiali e servizi di manutenzione	13.495	12,4%	11.660	12,0%	1.834	15,7%
Altri costi operativi e wet lease	28.638	26,4%	22.739	23,4%	5.899	25,9%
Altri costi commerciali e di struttura	5.213	4,8%	4.506	4,6%	707	15,7%
Noleggi operativi	11.879	10,9%	8.550	8,8%	3.329	38,9%
Ammortamenti	985	0,9%	958	1,0%	27	2,8%
Svalutazione di attività non correnti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Altri accantonamenti rettificativi	642	0,6%	123	0,1%	518	100,0%
Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	27	0,0%	294	0,3%	(267)	-90,7%
<b>Totale costi</b>	<b>104.437</b>	<b>96,2%</b>	<b>88.361</b>	<b>91,0%</b>	<b>16.076</b>	<b>18,2%</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>7.172</b>	<b>6,6%</b>	<b>10.404</b>	<b>10,7%</b>	<b>(3.232)</b>	<b>-31,1%</b>
(Proventi)/Oneri finanziari	408	0,4%	(461)	-0,5%	869	-188,5%
<b>Utile ante imposte</b>	<b>6.764</b>	<b>6,2%</b>	<b>10.866</b>	<b>11,2%</b>	<b>(4.102)</b>	<b>-37,7%</b>
Imposte dell'esercizio	(1.017)	-0,9%	(947)	-1,0%	(70)	7,4%
Risultato della dismissione di attività	117	0,1%	(4.491)	-4,6%	4.608	0,0%
<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>5.863</b>	<b>5,4%</b>	<b>5.428</b>	<b>5,6%</b>	<b>436</b>	<b>8,0%</b>

### 2.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

<i>Importi in Euro/000</i>	<b>Capitale Sociale</b>	<b>Riserva sovrapprezzo azioni</b>	<b>Riserva Legale</b>	<b>Riserve Statutarie</b>	<b>Perdita portata a nuovo</b>	<b>Risultato del periodo</b>	<b>Totale</b>
<b>Patrimonio netto al 31 dicembre 2006</b>	13.355	31.102	478	3.681	(2.775)	(29.139)	16.702
Destinazione risultato esercizio 2006					(29.139)	29.139	0
Copertura delle perdite portate a nuovo		(28.233)		(3.681)	31.914		0
Perdita del periodo						(10.435)	(10.435)
<b>Patrimonio netto al 30 settembre 2007</b>	<b>13.355</b>	<b>2.869</b>	<b>478</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(10.435)</b>	<b>6.267</b>

## 2.4. Rendiconto finanziario

TAVOLA DI ANALISI DEL RENDICONTO FINANZIARIO
--

2006	Euro/000	Gen-Set 07	Gen-Set 06
<b>14.077</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio periodo</b>	<b>(4.124)</b>	<b>14.077</b>
(19.667)	Perdita prima delle imposte	(8.665)	368
(11.200)	Risultato della dismissione di attività	(238)	(6.652)
(395)	Effetto imposte su dismissione attività	593	223
	Rettifiche per:		
6.260	- Ammortamenti dell'esercizio	2.894	3.067
2.336	- (Utile) / Perdita su cambi per operazioni in valuta	471	1.882
2.986	- Altri oneri finanziari	710	454
(9.422)	Variazione crediti commerciali ed altri crediti	(11.236)	(12.443)
(814)	Variazione del magazzino	211	(642)
6.282	Variazione dei debiti commerciali ed altri debiti (incl. fondi correnti)	(5.382)	664
(3.809)	Pagamento interessi e altri oneri finanziari	(925)	(1.098)
(1.933)	Pagamento imposte	(163)	(486)
(1.441)	Utili / (Perdite) su cambi per operazioni in valuta realizzati	1.288	(1.538)
(895)	Utili / (Perdite) su cambi per operazioni in valuta non realizzati	(1.759)	(344)
2.465	Svalutazioni di attività non correnti	111	-
496	Variazione netta del TFR	35	434
-	Flusso finanziario derivante dall'attività operativa della BU A319	245	
<b>(28.751)</b>	<b>Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa</b>	<b>(21.809)</b>	<b>(16.109)</b>
	Investimenti in immobilizzazioni:		
(659)	* immateriali	(69)	(623)
(1.952)	* materiali	(938)	(1.248)
(506)	* finanziarie	(718)	(921)
822	Interessi incassati	216	644
-	Flusso finanziario derivante dalla cessione della BU A319	16.849	-
4.984	Valore di cessione altre immobilizzazioni	722	5.534
<b>2.688</b>	<b>Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento</b>	<b>16.061</b>	<b>3.386</b>
(3.000)	Costituzione di depositi bancari vincolati inclusi nelle attività correnti	-	-
-	Svincolo dei depositi bancari vincolati inclusi nelle attività correnti	3.000	-
10.841	Liquidità generata dalla cessione della polizza assicurativa	-	10.841
(486)	Rimborso rate del mutuo	(486)	(486)
(1.857)	Rimborso rate del finanziamento A319	(898)	(1.417)
<b>5.497</b>	<b>Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria</b>	<b>1.616</b>	<b>8.937</b>
390	Aumento capitale sociale	-	390
1.975	Variazioni del capitale connesse al completamento della quotazione	-	2.039
<b>2.365</b>	<b>Flussi finanziari derivanti da operazioni sul capitale</b>	<b>-</b>	<b>2.429</b>
<b>(18.201)</b>	<b>Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(4.132)</b>	<b>(1.357)</b>
<b>(4.124)</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo</b>	<b>(8.256)</b>	<b>12.720</b>

### 3. NOTE ILLUSTRATIVE

#### 3.1. Principi contabili

La presente Relazione Trimestrale al 30 settembre 2007 è redatta in conformità con quanto previsto dall'art. 82 del Regolamento Emittenti ed è predisposta in applicazione dei principi contabili internazionali IAS / IFRS, ed in particolar modo dello IAS 34. Nella predisposizione della presente Relazione Trimestrale sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio al 31 dicembre 2006.

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

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

La Relazione Trimestrale è stata predisposta nella prospettiva della continuità aziendale che si basa sul raggiungimento degli obiettivi del Piano Industriale 2008-2010. Tale piano incorpora nel contempo gli effetti di patrimonializzazione della Società derivanti dagli aumenti di capitale sociale in denaro e natura – soggetti all'alea propria di operazioni di ricapitalizzazione similari - e delle attese di redditività prospettica della Società - significativamente influenzate dall'andamento di variabili macroeconomiche ed economiche non controllabili da parte della Società stessa, il cui andamento complessivo nel periodo è comunque ritenuto dal Consiglio di Amministrazione tale da non determinare negli esercizi 2007 e 2008 condizioni di permanente patrimonializzazione inferiore ai limiti di legge. Pertanto gli Amministratori ritengono ragionevolmente superate le incertezze esistenti al momento della approvazione della relazione semestrale sull'evoluzione prevedibile della gestione della Società, riconfermando anche ai fini della redazione della presente



relazione trimestrale la continuità aziendale e l'utilizzo dei criteri di funzionamento nella valutazione delle attività (tra cui quella per le imposte anticipate) e passività sociali.

### **3.2. Comparabilità dei dati contabili**

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

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

- Riclassificazione tra gli "accantonamento ai fondi per rischi ed oneri" inclusi nelle passività non correnti, dei fondi di *phase – out*, che accolgono gli accantonamenti per i costi di ripristino da sostenere al momento dell'uscita dalla flotta degli aeromobili non di proprietà, precedentemente classificati nelle passività correnti. L'importo riclassificato ammonta a 4.147 migliaia di euro.

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

### **3.3. Analisi dei risultati economici**

#### ***3.3.1. Analisi dei primi nove mesi***

I ricavi totali alla fine dei primi nove mesi del 2007 ammontano a 262.357 migliaia di euro, rispetto a 230.932 migliaia di euro dello stesso periodo del 2006. La crescita è riconducibile prevalentemente all'incremento della capacità e dell'offerta del lungo raggio.

L'EBITDAR, pari a 32.084 migliaia di euro, ha registrato un calo rispetto al valore di 33.922 migliaia di euro di settembre 2006, con una contrazione di entrambe le Business Unit. Sul calo dell'EBITDAR di lungo raggio hanno pesato: lo *start up* dei nuovi collegamenti avviati tra la fine del 2006 e l'inizio del 2007 verso India (collegamento interrotto a settembre) e Mauritius; l'incremento della voce altri costi operativi e *wet lease*, anche legato alla presenza dei costi dell'acquisto posti derivanti dall'accordo commerciale con Livingston SpA; ed i costi relativi agli eventi operativi di aprile. Per quanto concerne il medio raggio, l'EBITDAR è penalizzato da minori ricavi per penali e dalla crescita di alcuni costi operativi.

La contrazione pari a 10.384 migliaia di euro dell'EBITDA è dovuta, oltre che alle componenti di cui sopra, anche ai maggiori costi di leasing derivanti dall'incremento della flotta A330 oltre che alla cessazione del riconoscimento da parte di Airbus di contributi legati alla flotta, presenti invece nei primi nove mesi del 2006. L'EBITDA non risente dell'effetto degli oneri di 1,5 milioni di euro connessi al danneggiamento dell'A 330 per effetto dell'avvenuto riconoscimento – sulla base dei presupposti precedentemente descritti – di un provento da indennizzo assicurativo prudenzialmente stimato di ammontare pari ai costi incorsi.

La perdita operativa è pari a 7.485 migliaia di euro, rispetto a 2.704 migliaia di euro del 2006. Su tale risultato hanno inciso significativamente lo start up delle rotte di lungo raggio e gli eventi operativi di aprile, precedentemente descritti.

A fine giugno è stato ceduto il contratto di leasing relativo all'aeromobile A319. La dismissione della attività, inclusiva del risultato della gestione e della plusvalenza da dismissione, ha determinato un effetto sul risultato dell'esercizio pari a -238 migliaia di euro. La perdita netta è pari a 10.435 migliaia di euro, rispetto alla perdita di 6.565 migliaia dei primi nove mesi del 2006.

Il risultato netto per azione è pari a -0,78 euro.

#### **Ricavi**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni hanno registrato una crescita significativa rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Questo andamento positivo è stato sostenuto prevalentemente dai ricavi del lungo raggio, incrementatesi grazie all'aumento della flotta e conseguentemente della

attività, nonché per effetto del citato accordo con Livingston SpA. I ricavi del medio raggio sono rimasti sostanzialmente invariati nei due periodi analizzati.

<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>				
<i>Euro / 000</i>				
	<b>Genn - Sett 07</b>	<b>Genn - Sett 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
Medio Raggio	115.718	113.851	1.867	1,64%
Lungo Raggio	140.120	113.666	26.454	23,27%
<b>Totale</b>	<b>255.837</b>	<b>227.517</b>	<b>28.320</b>	<b>12,4%</b>

La significativa crescita degli altri ricavi è riconducibile ai ricavi per noleggio aeromobili legato al *sub lease* della durata di un anno di un A330 alla compagnia Air Comet S.A..

## **Costi**

I costi commerciali diretti hanno registrato nel periodo una crescita significativa in seguito all'ampliamento della attività di linea sul lungo raggio operata con aeromobili A330.

L'incremento superiore all'8% registrato dal costo del carburante è determinato sia dalla maggiore attività effettuata nei nove mesi del 2007 rispetto lo stesso periodo del 2006, che dalla diversa composizione della stessa, a seguito della espansione del lungo raggio. A fronte di tale incremento, il costo in esame, denominato in dollari, ha beneficiato dell'andamento più vantaggioso del cambio euro / dollaro.

Il costo del personale, nonostante l'aumento della forza media retribuita legata all'incremento della flotta e della attività, si è incrementato nei primi nove mesi del 2007 solo dell'1,8% grazie alla applicazione dal mese di aprile 2007 del contratto di solidarietà. Come dettagliato nella tabella sottostante, il numero della forza media retribuita è cresciuto nel periodo di circa 78 unità. In particolare, occorre considerare come l'ingresso in flotta di 1 Airbus A330 avvenuto a fine 2006 abbia comportato l'adeguamento degli organici del personale navigante con un impatto significativo sul personale di Cabina.

<b>Forza Media</b>				
<b>2006</b>	<b>Categorie</b>	<b>genn - sett 07</b>	<b>genn - sett 06</b>	<b>variazione 09.07/09.06</b>
11,6	Dirigenti	10,9	11,5	-0,5
182,7	Impiegati	187,8	179,5	8,3
<b>194,3</b>	<b>Tot. Terra</b>	<b>198,7</b>	<b>191,0</b>	<b>7,8</b>
131,6	Piloti	137,8	131,4	6,4
294,4	Assistenti di Volo	359,6	295,4	64,2
<b>426,0</b>	<b>Tot. Volo</b>	<b>497,4</b>	<b>426,8</b>	<b>70,7</b>
<b>620,3</b>	<b>Tot. Azienda</b>	<b>696,2</b>	<b>617,7</b>	<b>78,4</b>

L'incremento dei costi per materiali e servizi manutentivi del 15,4% è sostanzialmente dovuto alla crescita della flotta e della attività di lungo raggio. A ciò si aggiunge la crescita dei costi di *catering*, ricompresi in questa voce, anch'essa dovuta alla espansione delle operazioni di lungo raggio.

I costi operativi e di wet lease, di seguito descritti, mostrano un incremento pari al 34% rispetto al periodo precedente. I costi di wet lease ammontano nei primi nove mesi del 2007 a 7.010 migliaia di euro e includono gli oneri relativi all'acquisto posti stabiliti dagli accordi commerciali con la compagnia aerea Livingston, oltre ai costi derivanti dall'accordo stipulato con la compagnia Itali Airlines lo scorso agosto, per fronteggiare la maggior domanda soprattutto verso alcuni fasci di medio raggio.

<b>2006</b>	<i>Euro/000</i>	<b>Gen-Set 07</b>	<b>Gen-Set 06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
68.033	Altri costi operativi	65.012	53.533	11.479	21,4%
684	Wet lease	7.010	190	6.820	100,0%
<b>68.717</b>	<b>Totale altri costi operativi e noleggi wet lease</b>	<b>72.022</b>	<b>53.723</b>	<b>18.299</b>	<b>34,1%</b>

La crescita dei costi operativi è determinata dalla maggiore attività effettuata nel periodo, dalla riduzione della attività ACMI (caratterizzata da costi operativi sostenuti da terzi), oltre che dall'incremento di alcuni costi unitari specifici (tra cui le tasse passeggeri) e della voce riprotezione passeggeri, che ha risentito degli eventi operativi che hanno coinvolto la flotta nel corso dell'anno. Si evidenzia che in tale categoria di costi rientra la quasi totalità degli oneri relativi al citato incidente di marzo pari ad 1,5 milioni di euro, compensati dall'accertamento del corrispondente indennizzo.

Si segnala che - qualora tale indennizzo non fosse stato riconosciuto al conto economico dei nove mesi - la perdita di periodo sarebbe ammontata a 11,9 milioni di euro e il patrimonio netto a fine settembre sarebbe stato pari a 4,8 milioni di euro

I costi commerciali e di struttura mostrano una crescita pari al 9,3% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Tra le principali voci che presentano incrementi vi è l'informatica con costi legati ai sistemi operativi e di vendita.

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

<b>2006</b>	<i>Euro/000</i>	<b>Gen-Set 07</b>	<b>Gen-Set 06</b>	<b>Delta</b>	<b>Delta %</b>
21.481	A320	15.426	16.101	(675)	-4,2%
13.639	A330	19.129	9.913	9.216	93,0%
<b>35.120</b>	<b>Totale</b>	<b>34.555</b>	<b>26.014</b>	<b>8.541</b>	<b>32,8%</b>

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

La voce ammortamenti, svalutazione di attività non correnti, altri accantonamenti e stanziamento a fondi rischi ed oneri non mostra significative variazioni tra i primi nove mesi del 2007 e quelli del 2006. Si registra una diminuzione degli ammortamenti derivante dal completamento dell'ammortamento di alcune immobilizzazioni immateriali.

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

La voce "Risultato della dismissione delle attività" comprende tutte le componenti di reddito, anche fiscali, maturate nel 2007 e nel periodo precedente la cessione del contratto di leasing dell'aeromobile A319, gli effetti economici della cessione stessa, nonché le attività in corso per conto della Società Alba, cessionaria del contratto di leasing. Per i periodi a confronto la voce comprende i costi ed i ricavi derivanti dall'attività della *business unit* relativa. L'effetto complessivo della cessione della attività, inclusiva del risultato della gestione e della plusvalenza da dismissione, è pari a -238 migliaia di euro.

2006	Euro/000	Gen-Set 07	Gen-Set 06	Delta
7.104	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.889	3.168	(1.279)
2.534	Altri ricavi	1.685	2.268	(583)
(3.107)	Costi commerciali diretti	(42)	(2.211)	2.169
(3.863)	Carburante	(568)	(2.223)	1.656
(2.443)	Costi del personale	(767)	(1.340)	573
(1.803)	Materiali e servizi di manutenzione	(407)	(1.038)	632
(2.350)	Altri costi operativi e wet lease	(546)	(1.292)	746
(899)	Altri costi commerciali e di struttura	(56)	(466)	410
-	Noleggi operativi	(946)	-	(946)
(2.152)	Ammortamenti	(878)	(1.691)	813
(2.255)	Altri accantonamenti rettificativi	(249)	(8)	(241)
(332)	Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	(73)	(70)	-
(2.028)	Proventi/(Oneri) finanziari	(1.093)	(1.526)	433
-	Plusvalenza da alienazione A319	2.406	-	2.406
395	Effetto imposte	(593)	(223)	(370)
<b>(11.200)</b>	<b>Totale risultato delle dismissione di attività</b>	<b>(238)</b>	<b>(6.652)</b>	<b>6.417</b>

Le imposte del periodo comprendono sia imposte correnti, rappresentate dall'IRAP, che il rigiro di imposte anticipate.

### 3.3.2. Analisi del terzo trimestre

Nel terzo trimestre 2007 l'attività di lungo raggio è cresciuta di 1.180 ore e quella di medio raggio di 561, grazie anche alle ore REPRO, effettuate con aeromobile preso in wet lease passivo dalla compagnia Itali Airlines nel mese di agosto. Nel III trimestre Eurofly ha continuato ad operare voli con l'aeromobile A319, in esclusiva per Alba.

#### Ore volo per SBU

Dati espressi in ore di volo

2006		III trim 07	III trim 06	Variazione	Variazione %
24.801	<b>Medio Raggio</b>	8.634	8.073	561	6,9%
16.129	<b>Lungo Raggio</b>	5.728	4.548	1.180	26,0%
3.119	<b>All Business</b>	42	1.286	-1.244	-96,8%
<b>44.048</b>	<b>Ore volo totali</b>	<b>14.404</b>	<b>13.907</b>	<b>497</b>	<b>3,6%</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni del periodo riflettono l'andamento delle ore, con un incremento molto significativo nella Business Unit lungo raggio, grazie alla maggior offerta rispetto allo stesso trimestre dello scorso esercizio, più limitato nel medio raggio.

<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>				
<i>Euro / 000</i>				
	<b>III trim 07</b>	<b>III trim 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
Medio Raggio	53.757	50.920	2.837	5,57%
Lungo Raggio	54.769	46.175	8.594	18,61%
<b>Totale</b>	<b>108.525</b>	<b>97.095</b>	<b>11.430</b>	<b>11,8%</b>

La significativa crescita degli altri ricavi registrata tra il terzo trimestre 2006 e il terzo trimestre 2007 è legata al noleggio dell'aeromobile A330 alla compagnia spagnola Air Comet S.A..

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

<i>Euro / 000</i>				
	<b>III trim 07</b>	<b>III trim 06</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
EBITDAR	20.705	20.330	375	1,8%
<i>Incidenza sui ricavi</i>	<i>19,1%</i>	<i>20,9%</i>		
EBITDA	8.827	11.780	-2.954	-25,1%
<i>Incidenza sui ricavi</i>	<i>8,1%</i>	<i>12,1%</i>		

L'EBITDAR del III trimestre 2007 ammonta a 20.705 migliaia di euro. Tale andamento risente dei fenomeni gestionali già descritti nell'esame dell'andamento dei nove mesi ed in particolare lo *start up* dei nuovi collegamenti di lungo raggio. I costi operativi e di wet lease risultano significativamente superiori dello scorso esercizio, in conseguenza sia del noleggio dell'aeromobile da Itali Airlines nel mese di agosto che dei costi di riprotezione dei passeggeri nel medio raggio, oltre ai costi legati all'accordo con Livingston nel lungo raggio. Il costo del personale rimane invariato nel terzo trimestre 2007, nonostante l'incremento di organico dipendente dall'ampliamento della flotta, grazie all'avvio del contratto di solidarietà lo scorso aprile. L'EBITDA è pari a 8.827 migliaia di euro, in peggioramento rispetto al III trimestre del 2006 a causa dei maggiori costi di leasing derivanti dall'incremento della flotta.

Il risultato operativo del trimestre conseguentemente positivo per 7.172 migliaia di euro, con un risultato netto pari a 5.863 migliaia di euro.

### **3.4. Gestione patrimoniale e finanziaria**

#### ***3.4.1. Analisi del rendiconto finanziario***

Come evidenziato dallo schema del rendiconto finanziario, che illustra la variazione nell'esercizio della cassa e delle altre disponibilità liquide con metodo indiretto, i primi mesi del 2007 sono stati caratterizzati da un assorbimento di liquidità pari a 4.132 migliaia di euro. Il flusso di liquidità dell'esercizio è di seguito analizzato nelle sue componenti.

- Flussi finanziario derivanti dell'attività operativa.

Nel periodo tale flusso è risultato negativo per 21.809 migliaia di euro. L'assorbimento di liquidità è dovuto principalmente alla perdita del periodo prima delle imposte, pari a 8.665 migliaia di euro, all'incremento dei crediti commerciali e altri crediti per 11.236 migliaia di euro, spiegabile prevalentemente dalla crescita dell'attività di linea e dall'iscrizione di crediti per rimborsi legati all'incidente con il fornitore precedentemente illustrato e dall'iscrizione di crediti verso *lessor* per eventi manutentivi coperti dalle riserve di manutenzione, oltre che dalla diminuzione dei debiti commerciali ed altri debiti, inclusivi dei fondi correnti, per 5.382 migliaia di euro, connessa a maggiori pagamenti verso i fornitori, dovuti al riallineamento di posizioni pregressi ed a termini più stringenti su posizioni correnti. Di contro, gli ammortamenti hanno influito positivamente per 2.894 migliaia di euro.

- Flussi finanziari derivanti dalla attività di investimento.

Tali flussi sono positivi per 16.061 migliaia di euro e si riferiscono prevalentemente alla cessione del contratto di leasing relativo all'A319 i cui benefici maggiori in termini di flussi finanziari sono derivati dallo svincolo del deposito cauzionale per 8.000 migliaia di euro e dal corrispettivo della dismissione per 9.486 migliaia di euro.

- Flussi finanziari derivanti dalla attività finanziaria

Nel periodo, i flussi di liquidità derivanti da attività finanziaria sono positivi per 1.616 migliaia di euro, risultanti dall'effetto netto del pagamento delle rate del mutuo e del leasing finanziario dell'aeromobile A319 e dello svincolo di un deposito bancario vincolato incluso nelle attività correnti posto a garanzia del piano di rientro con un fornitore.

### **3.4.2. Posizione finanziaria netta**

L'evoluzione dell'indebitamento netto, pari al 30 settembre 2007 a 16.545 migliaia di euro dal valore di 27.857 migliaia di euro registrati alla fine di dicembre 2006, è di seguito rappresentata:



<b>Gen-Set 06</b>	Importi in Euro/000		<b>Gen-Set 07</b>	<b>2006</b>	<b>Variazione</b>
21.418 A	Cassa	(1)	2.205	5.149	(2.944)
17.315 B	Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide	(1)	-	-	-
<b>38.733 C</b>	<b>Disponibilità liquide (A) + (B)</b>		<b>2.205</b>	<b>5.149</b>	<b>(2.944)</b>
<b>5.000 D</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>		-	<b>3.000</b>	<b>(3.000)</b>
8.908 E	Debiti bancari correnti	(1) (2)	10.461	9.273	1.188
17.106 F	Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche	(1) (2)	-	-	-
2.303 G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente		503	2.312	(1.809)
- H	Altri debiti finanziari correnti		4.500	4.500	-
<b>28.316 I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)</b>		<b>15.464</b>	<b>16.085</b>	<b>(621)</b>
<b>(15.417) J</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)</b>		<b>13.259</b>	<b>7.936</b>	<b>5.323</b>
<b>8.000 K</b>	<b>Crediti finanziari non correnti</b>		-	<b>8.000</b>	<b>(8.000)</b>
3.767 L	Debiti bancari non correnti		3.286	3.783	(497)
- M	Obbligazioni emesse		-	-	-
29.103 N	Altri debiti non correnti		-	24.138	(24.138)
<b>32.870 O</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)</b>		<b>3.286</b>	<b>27.921</b>	<b>(24.635)</b>
<b>9.453 P</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)</b>		<b>16.545</b>	<b>27.857</b>	<b>(11.312)</b>
<b>Riconciliazione con prospetto del rendiconto finanziario e con lo stato patrimoniale:</b>					
12.720 (1)	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(8.256)	(4.124)	(4.132)
26.013 (2)	Debiti verso banche		10.461	9.273	1.188

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 2007 sono pari a 2.205 migliaia di euro, sono costituite dai saldi di conto corrente bancario attivi.

#### D - Crediti finanziari correnti

Al 31 dicembre 2006 da ammontavano a 3.000 migliaia di euro e si riferivano al pegno su somme depositate presso un istituto di credito, legato a piani di rientro negoziati con fornitori. In seguito al completamento dello stesso piano di rientro, le somme sono state svincolate nel corso del terzo trimestre 2007.

#### I – Indebitamento finanziario corrente

Ammonta a 15,464.migliaia di euro ed è rappresentato da: i) debiti verso banche pari a 10.461 migliaia di euro, per scoperti di conto corrente; ii) la parte corrente dell'indebitamento non corrente per un importo di 503 migliaia di euro e iii) debito per finanziamento soci verso Meridiana per un ammontare pari a 4.500 migliaia di euro..

#### K - Crediti finanziari non correnti

Il deposito bancario pari a 8.000 migliaia di euro vincolato pari presso Unicredit, pegno per il rilascio da parte dell'Istituto della fideiussione a garanzia della locazione finanziaria stipulata nel

maggio 2005 con Locat S.p.A. per l'acquisizione dell'A319 CJ, è stato svincolato nel mese di giugno, in seguito alla cessione del contratto di leasing.

### O – Indebitamento finanziario non corrente

L'indebitamento finanziario non corrente è composto da debiti bancari non correnti, per 3.286 migliaia di euro, rappresentati dalla quota oltre i 12 mesi del mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo.,

### **3.5. Eventi significativi non ricorrenti**

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

*Importi in Euro/000*

Descrizione	Patrimonio netto		Risultato del periodo		Indebitamento		Flussi finanziari(*)	
	Val ass	%	Val ass	%	Val ass	%	Val ass	%
<b>Valori di bilancio (A)</b>	<b>6.267</b>		<b>-10.435</b>		<b>16.545</b>		<b>-8.256</b>	
Cessione contratto di leasing A319	238	3,8%	238	-2,3%	-33.719	-203,8%	-15.761	190,9%
Contratto di solidarietà	-3.357	-53,6%	-3.357	32,2%	-	-	-	-
Effetto imposte su eventi su riportati	1.019	16,3%	1.019	-9,8%	-	0,0%	-	0,0%
<b>Totale operazioni non ricorrenti (B)</b>	<b>-2.100</b>	<b>-33,5%</b>	<b>-2.100</b>	<b>20,1%</b>	<b>-33.719</b>	<b>-203,8%</b>	<b>-15.761</b>	<b>190,9%</b>
<b>Valore figurativo lordo di bilancio (A+B)</b>	<b>4.168</b>		<b>-12.535</b>		<b>-17.174</b>		<b>-24.017</b>	

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

Oltre a quanto esposto in tabella e di seguito dettagliato va ricordato che il risultato dei nove mesi è stato influenzato dallo start up dei nuovi collegamenti di lungo raggio e dagli eventi operativi del mese di aprile.

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

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

L'effetto complessivo della cessione della attività, inclusiva del risultato della gestione e della plusvalenza da dismissione, ha influito per -238 migliaia di euro sul risultato del periodo, per 33,7 milioni di euro sull'indebitamento netto e per 15,8 milioni di euro sulla liquidità.

#### **3.5.2. Contratto di solidarietà**

Come anticipato nel paragrafo relativo al personale, dal 1° aprile 2007, per un periodo di ventiquattro mesi, è stato applicato a tutte le categorie di dipendenti il contratto di solidarietà, previsto tra gli strumenti alternativi ai licenziamenti collettivi dalla legge 223/91. Il risultato dei nove mesi ha avuto un contributo positivo pari a circa 3,4 milioni di euro, non riflesso nella liquidità aziendale, in quanto non ancora incassato.

### 3.6. Informativa di settore

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

- 1) Medio Raggio: include i voli di durata inferiore alle 5 ore, che coprono l'area europea e il bacino del mediterraneo, operati con la flotta A320 della Società o con aeromobili acquisiti temporaneamente da terzi in *wet lease*. Le principali direttrici di traffico operate dalla Compagnia sono Egitto, Grecia, Canarie e Baleari. L'attività di medio raggio si caratterizza per una elevata stagionalità, legata al turismo estivo.
- 2) Lungo Raggio: include i voli di durata superiore a 5 ore. Le principali direttrici sono Maldive, Kenia, Messico e Santo Domingo. Dal 2005 sono stati avviati collegamenti di linea tra la provincia italiana (Palermo, Napoli e Bologna) e New York, ampliati nel 2006 anche a Roma. In considerazione delle località raggiunte, l'attività di lungo raggio è caratterizzata da una stagionalità meno accentuata. Inoltre le operazioni di linea verso New York (nel 2006 proposte da maggio a novembre) compensano ulteriormente il picco invernale dei collegamenti charter su destinazioni "beach" esotiche. Le tratte sono operate con la flotta A330 della Compagnia.

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

Importi Euro/000	Medio Raggio				Lungo Raggio				Totale			
	genn - sett 07	genn - sett 06	Var	Var %	genn - sett 07	genn - sett 06	Var	Var %	genn - sett 07	genn - sett 06	Var	Var %
<b>Totale ricavi</b>	<b>117.042</b>	<b>117.492</b>	<b>-450</b>	<b>-0,4%</b>	<b>145.315</b>	<b>113.440</b>	<b>31.876</b>	<b>28,1%</b>	<b>262.357</b>	<b>230.932</b>	<b>31.426</b>	<b>13,6%</b>
Costi commerciali diretti	1.994	961	1.033	107,4%	3.940	2.264	1.675	74,0%	5.934	3.226	2.708	84,0%
<b>Ricavi al netto dei costi comm.li diretti</b>	<b>115.047</b>	<b>116.530</b>	<b>-1.483</b>	<b>-1,3%</b>	<b>141.376</b>	<b>111.175</b>	<b>30.200</b>	<b>27,2%</b>	<b>256.423</b>	<b>227.706</b>	<b>28.717</b>	<b>12,6%</b>
Carburante	28.565	29.091	-525	-1,8%	46.079	39.585	6.495	16,4%	74.644	68.675	5.969	8,7%
Costi del personale	13.440	16.174	-2.734	-16,9%	16.196	12.928	3.268	25,3%	29.637	29.102	534	1,8%
Materiali e servizi di manutenzione	14.285	14.247	38	0,3%	20.192	15.626	4.566	29,2%	34.477	29.873	4.604	15,4%
Altri costi operativi e wet lease	35.722	31.532	4.190	13,3%	36.500	22.191	14.109	63,6%	72.022	53.723	18.299	34,1%
Altri costi commerciali e di struttura	6.676	6.547	129	2,0%	6.883	5.863	1.021	17,4%	13.559	12.409	1.150	9,3%
<b>Subtotale costi</b>	<b>98.688</b>	<b>97.590</b>	<b>1.098</b>	<b>1,1%</b>	<b>125.651</b>	<b>96.193</b>	<b>29.458</b>	<b>30,6%</b>	<b>224.339</b>	<b>193.783</b>	<b>30.556</b>	<b>15,8%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>16.359</b>	<b>18.940</b>	<b>-2.581</b>	<b>-13,6%</b>	<b>15.724</b>	<b>14.982</b>	<b>742</b>	<b>5,0%</b>	<b>32.084</b>	<b>33.922</b>	<b>-1.838</b>	<b>-5,4%</b>
Noleggi operativi	15.426	16.101	-675	-4,2%	19.129	9.913	9.216	93,0%	34.555	26.014	8.541	32,8%
<b>EBITDA</b>	<b>934</b>	<b>2.839</b>	<b>-1.906</b>	<b>-67,1%</b>	<b>-3.404</b>	<b>5.069</b>	<b>-8.474</b>	<b>-167,2%</b>	<b>-2.471</b>	<b>7.909</b>	<b>-10.380</b>	<b>-131,2%</b>
Ammortamenti	978	1.009	-31	-	1.916	2.057	-142	-6,9%	2.894	3.066	-172	-5,6%
Altri accantonamenti rettificativi	1.321	793	528	66,6%	220	686	-466	-67,9%	1.541	1.479	62	4,2%
Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	72	39	34	-	507	620	-113	-18,3%	579	659	-79	-12,1%
<b>EBIT (Risultato operativo)</b>	<b>-1.438</b>	<b>999</b>	<b>-2.437</b>	<b>-244,0%</b>	<b>-6.047</b>	<b>1.706</b>	<b>-7.753</b>	<b>-454,4%</b>	<b>-7.485</b>	<b>2.705</b>	<b>-10.190</b>	<b>-376,8%</b>
(Proventi)/ Oneri finanziari									1.180	2.336	-1.156	-49,5%
<b>Utile ante imposte</b>									<b>-6.665</b>	<b>369</b>	<b>-9.034</b>	<b>-2451,0%</b>
Imposte dell'esercizio									-1.531	-281	-1.250	445,2%
Risultato della dismissione di attività									-238	-6.653	6.414	-96,4%
<b>Risultato dell'esercizio</b>									<b>-10.435</b>	<b>-6.565</b>	<b>-3.870</b>	<b>58,9%</b>

### **3.7. Rapporti con parti correlate**

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

€/000

Descrizione	Totale al 30.09.07	Parti correlate	
		Valore assoluto	%
Crediti commerciali	68.133	1.211	1,8%
Attività finanziarie a lungo termine	-	-	-
Attività finanziarie a breve termine	11.144	-	-
Debiti commerciali	84.793	188	0,2%
Passività finanziarie a lungo termine	3.286	-	-
Passività finanziarie a breve termine	15.464	4.500	29,1%

Descrizione	Totale Gen-Set 07	Parti correlate	
		Valore assoluto	%
Totale ricavi	262.357	2.599	1,0%
Totale costi	269.842	1.102	0,4%
(Proventi) / Oneri finanziari	1.180	-	-

Descrizione	Totale Gen-Set 07	Parti correlate	
		Valore assoluto	%
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(21.809)	-1.147	5,3%
Flussi finanziari derivanti dall'attività di investime	16.061	-	-
Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	1.616	-	-

### **3.8. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo e prevedibile evoluzione della gestione**

#### ***3.8.1. Esenzione all'OPA da parte di Consob***

In data 3 ottobre la Consob, conclusa l'istruttoria e verificata la sussistenza dei presupposti formali previsti dall'art. 49, comma 1, lett b) del Regolamento Emittenti, ha comunicato a Meridiana di ritenere applicabile l'esenzione dagli obblighi di offerta pubblica di acquisto previsti dall'art. 106 del TUF, in relazione agli acquisti di azioni Eurofly che verranno operati da Meridiana in virtù della

sottoscrizione dei due aumenti di capitale. In particolare Consob rileva che il superamento della soglia rilevante ai fini OPA del 30% potrebbe verificarsi già all'indomani dell'aumento di capitale in denaro, nella misura in cui gli azionisti di Eurofly non esercitino i diritti di opzione agli stessi spettanti né tali diritti siano venduti ed esercitati sul mercato. In questa ipotesi, l'ulteriore incremento della quota posseduta da Meridiana per effetto del secondo aumento di capitale potrebbe determinare il superamento del margine del 3% stabilito in via regolamentare per l'OPA c.d. da consolidamento. Qualora l'esito dell'aumento di capitale in denaro dovesse lasciare inalterati gli attuali equilibri nell'assetto proprietario della Società, il superamento della quota del 30% conseguirebbe l'aumento di capitale in natura.

L'esenzione da salvataggio prevista comprende pertanto sia le variazioni partecipative derivanti dalla sottoscrizione dell'aumento di capitale in denaro (evidenziando peraltro che l'eventuale superamento ad opera di Meridiana della soglia del 30% per effetto della sottoscrizione pro quota dell'aumento di capitale in denaro aperto a tutti i soci accedrebbe comunque all'esonero cd da involontaria previsto ex art. 49 comma 1, lett. d) del Regolamento Emittenti) sia l'incremento riveniente dall'aumento di capitale riservato (qualora la stessa comporti il superamento della soglia prevista dall'art. 106 comma 1, o il superamento di altra soglia rilevante ai fini dell'OPA cd da consolidamento di cui all'art. 46 del Regolamento Emittenti).

### **3.8.2. Interventi sulla flotta di medio raggio**

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato la lettera di intenti relativa al *leasing* operativo di un aeromobile A320. Il *leasing* avrà durata 6 anni, con decorrenza 15 marzo 2008 e ed è effettuato in sostituzione del noleggio di un A320, in scadenza ad ottobre 2008.

La Società ha inoltre esteso i contratti di locazione di due ulteriori aeromobili A320 attualmente in flotta, in scadenza rispettivamente nei mesi di aprile e maggio 2008, per un periodo di 5 anni.

### **3.8.3. Revisione del Piano Industriale**

In data 27 ottobre, il Consiglio di Amministrazione ha rivisto il piano industriale 2007-2009 approvato il precedente 28 giugno 2007 e modificato il successivo 12 settembre 2007 e ne ha esteso l'analisi previsionale all'esercizio 2010.

Tra le motivazioni che hanno indotto la rivisitazione del piano si evidenziano:

- L'interruzione del collegamento Roma – Delhi, in seguito ad una analisi dei risultati, dei costi e del necessario prolungamento dei tempi di *start up*, nel mese di settembre. La stagione *winter* 07/08 vedrà quindi una minore capacità offerta a causa del ridotto impiego del quarto aeromobile A330, che veniva utilizzato su questa rotta.

- I risultati economici dei collegamenti verso New York, pur essendo migliorativi rispetto al 2006, inferiori alle attese, in particolare a causa di una riduzione dei proventi medi determinata anche dall'indebolimento del rapporto dollaro/euro, che penalizza il mercato USA dal quale proviene il 70% del fatturato di queste linee.
- Scostamenti rispetto alle attese determinati da più alti costi connessi all'andamento di variabili macro economiche ed economiche non controllabili da parte della Società.

Il Piano, così come rivisto, che conferma le precedenti linee guida strategiche per la ristrutturazione di Eurofly, con un riposizionamento della Società da vettore *charter* a vettore misto (linea e *charter*) da ottenersi principalmente mediante una forte integrazione con Meridiana e con importanti obiettivi in termini di ottimizzazione dei costi, di miglioramento della qualità del servizio e di sviluppo dei ricavi.

I progetti per il risanamento della Società, in corso di attuazione sin dai primi mesi del 2007, includono anche riorganizzazioni societarie e sono riconducibili a due macro aree di intervento:

1) sviluppo delle sinergie commerciali con Meridiana con integrazione dei voli di linea, unificazione dei siti *web*, sviluppo di Sameltaly S.r.l. quale società dedicata alle vendite in Italia di Eurofly e Meridiana, sviluppo di Wokita S.r.l. quale piattaforma innovativa e per la vendita di prodotti turistici *on line*,;

2) aumento dell'efficienza e della produttività aziendale con concentrazione del *network* sugli aeroporti di Milano (MXP e LIN), semplificazione degli avvicendamenti degli aeromobili e degli equipaggi, ristrutturazione e miglioramento dei servizi di *catering*, maggiore presidio delle attività di scalo a supporto del cliente finale, riorganizzazione dell'attività manutentiva.

Nel lungo raggio si prevede di proseguire l'avviamento (iniziato nel gennaio di quest'anno) del quarto aeromobile A330 anche in considerazione delle potenziali opportunità derivanti dal riassetto Alitalia e dal probabile riassetto dell'offerta da e per il Nord Italia. In particolare, sono previsti potenziamenti nei collegamenti con New York, estendendo il collegamento da Roma alla stagione invernale e stipulando un accordo di *code sharing* con Meridiana con l'obiettivo di migliorare la distribuzione commerciale diretta verso il consumatore finale e le agenzie di viaggio.

Nel medio raggio l'elemento qualificante è rappresentato dal progressivo aumento della capacità impiegata nei voli di linea sia nazionali (collegamenti nord – sud da Milano) che internazionali (dal sud verso capitali europee), operati in *code sharing* con Meridiana.

L'organizzazione della Società è in corso di modifica e sono state sostituite alcune figure chiave sia nell'area commerciale che in quella operativa.

Il Piano in considerazione delle maggiori perdite consuntivate al 30 settembre 2007 e delle maggiori perdite attese nel corso del presente esercizio, ha ridefinito il processo di ricapitalizzazione della Società così come approvato in precedenza, prevedendo:

- un primo aumento di capitale, scindibile, offerto in opzione agli azionisti, di cui all'assemblea straordinaria già convocata per il 6, 8 e 9 novembre 2007 per un controvalore massimo di 15 milioni di euro, è aperto a tutti gli azionisti; un secondo aumento di capitale, scindibile, offerto in opzione agli azionisti, per un controvalore massimo di Euro 40.000.000, in funzione di quanto verrà deliberato in occasione del primo aumento di capitale in denaro di cui sopra;
- un aumento di capitale in natura, per un controvalore massimo di 12 milioni di euro, riservato al socio Meridiana ai sensi dell'art. 2441, 4° comma, primo periodo, c.c. che conferirà una partecipazione (i) nella controllata totalitaria Wokita S.r.l. pari al 50% del capitale della medesima e (ii) nella società Sameltaly S.r.l., nella quale è già stata conferita il ramo d'azienda di Meridiana relativo alla gestione delle vendite in Italia; si precisa che la sottoscrizione del presente aumento di capitale da parte di Meridiana era subordinata alla concessione della cd. esenzione da salvataggio, concessa da Consob in data 3 ottobre 2007.

Con riferimento alle tre operazioni sopra indicate, il socio Meridiana ne garantisce la sottoscrizione (per la parte di propria competenza, ove applicabile) e, con riferimento al primo aumento di capitale in denaro, anche mediante compensazione del proprio credito riveniente dal finanziamento soci con il debito da sottoscrizione.

#### **3.8.4. Convocazione delle Assemblee per aumenti di capitale**

Come indicato al paragrafo 3.8.3, sono in via di convocazione le seguenti assemblee straordinarie:

- assemblea straordinaria dei soci per il 29 e 30 novembre (in prima e seconda convocazione) e 3 dicembre 2007 (in terza convocazione), per deliberare in merito al secondo aumento di capitale per il controvalore massimo di 40 milioni di euro;
- assemblea straordinaria dei soci per il 18 febbraio (in prima convocazione), 19 e 20 (in seconda e terza convocazione) febbraio 2008 affinché deliberi in merito all'aumento di capitale sociale in natura - di ammontare massimo di 12 milioni di euro con esclusione del diritto di opzione, ai sensi dell'art. 2441, 4° comma c.c., per il conferimento di partecipazioni sociali da parte di Meridiana S.p.A.



### **3.8.5. Dimissioni di tre membri del Consiglio di Amministrazione**

Il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle dimissioni pervenute in data odierna dal Presidente Sandro Capotosti, dal consigliere Laura Sanvito – entrambe motivate da dissensi sulla proposta di Piano Industriale presentata dal vertice operativo e sulle operazioni di ricapitalizzazione della Società ivi contenute – e dal consigliere Ruggeromassimo Jannuzzelli. Tutti i dimissionari erano privi di deleghe operative e non erano qualificati come indipendenti.

Il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a cooptare due consiglieri la cui nomina sarà posta all'approvazione della assemblea convocata anche in sede ordinaria per il 29 e 30 novembre e 3 dicembre 2007. In particolare sono stati nominati i signori Alessandro Giusti, e Antonio Romani, che hanno già accettato l'incarico dichiarando altresì di essere in possesso dei requisiti di indipendenza. Il Consiglio è pertanto attualmente composto da otto consiglieri di cui quattro indipendenti.

### **3.8.6. Prevedibile evoluzione della gestione**

Alla luce delle revisioni del piano industriale, è prevedibile per l'esercizio 2007 una chiusura in rilevante perdita (stimata in circa 24 milioni di euro). L'esercizio 2008 prevede ancora risultati di perdita operativa, seppur significativamente ridotta rispetto all'esercizio precedente. Nel 2009 è previsto un risultato positivo a livello operativo, in sensibile incremento nel 2010, con ritorno all'utile netto.

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

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

con riferimento alla relazione sull'andamento della gestione al 30 settembre 2007, approvata dal Consiglio di Amministrazione del 27 ottobre 2007,

DICHIARA

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

Sulla base delle informazioni acquisite, dei controlli effettuati, della valutazione dell'esposizione ai

rischi e del sistema dei controlli interni:

ATTESTA

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

Milano, 27 ottobre 2007

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Mauro Pasquali