



Linee Aeree Italiane S.p.A.

Sede legale Roma, V.le Alessandro Marchetti, n° 111

Cap. Soc. €1.433.181.246,36 int. vers.

Codice Fiscale e numero d'iscrizione nel Registro

delle Imprese di Roma n° 00476680582

R.E.A. Roma n° 135156

Part. IVA 00903301000

***Relazioni e Bilanci del Gruppo e dell'Alitalia
al 31 dicembre 2003***

Sommario

Glossario	5
Organi sociali Alitalia	9
RELAZIONE E BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2003	13
Relazione sull'andamento della gestione	15
Introduzione al bilancio	16
Il contesto e lo stato d'attuazione del Piano di ristrutturazione del Gruppo	19
Il Gruppo Alitalia	26
Principali dati del Gruppo	27
Lo scenario di riferimento	28
Lo scenario dell'industria del trasporto aereo	31
La situazione del Gruppo Alitalia	35
La prevedibile evoluzione della gestione	42
Analisi dei risultati reddituali del Gruppo	45
Analisi della struttura patrimoniale del Gruppo	51
Analisi della struttura finanziaria del Gruppo	55
Altri fatti di rilievo riguardanti l'esercizio	57
Fatti di rilievo avvenuti oltre la chiusura dell'esercizio	61
La flotta	64
Il personale	67
L'andamento operativo del trasporto aereo di linea	69
Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia	71
Il traffico passeggeri	72
Il traffico merci e posta	76
Altre informazioni	79
Le relazioni industriali	80
Alleanze ed Accordi Intercompagnie	86
Scenario normativo nazionale e comunitario	88
L'attività di ricerca e sviluppo	91
Le attività Alitalia per il passaggio ai principi contabili internazionali IAS	91
BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2003	93
Nota integrativa	101
PARTE A - Area di consolidamento, principi di consolidamento, schemi di bilancio e criteri di valutazione	102
PARTE B - Informazioni sullo stato patrimoniale e sui conti d'ordine del consolidato	110
PARTE C - Informazioni sul conto economico consolidato	127
PARTE D - Prospetti di dettaglio	139
PARTE E - Altre informazioni	152
Relazione della società di revisione	153
RELAZIONE E BILANCIO ALITALIA al 31 dicembre 2003	159
Relazione sull'andamento della gestione	161
Principali dati della Capogruppo	162
La situazione della Capogruppo	163
–Altri elementi caratterizzanti l'esercizio	167
–I risultati reddituali del 2003	170
Analisi dei risultati reddituali della Capogruppo	173

Analisi della struttura patrimoniale della Capogruppo	179
Analisi della struttura finanziaria della Capogruppo	183
Altri fatti di rilievo riguardanti l'esercizio	185
Fatti di rilievo avvenuti oltre la chiusura dell'esercizio	189
La prevedibile evoluzione della gestione	192
Il personale	194
L'attività di ricerca e sviluppo	195
Altre informazioni	197
Corporate governance	201
Andamento della gestione delle società del Gruppo	207
Alitalia Express S.p.A. - Roma	208
Atitech S.p.A. - Napoli	211
Alitalia Maintenance Systems S.p.A. - Roma	214
Alitalia Airport S.p.A. - Roma	216
GA 2000 Travel Service LTD – New York	219
Global Executive Travel Selections, INC – New York	220
Aviofin S.p.A. - Roma	221
Alinsurance S.r.l. - Roma	223
Rapporti con Società del Gruppo	225
BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2003	229
Nota Integrativa	235
PARTE A - Attività dell'impresa, schemi di bilancio e criteri di valutazione Alitalia	236
PARTE B - Informazioni sullo stato patrimoniale e sui conti d'ordine Alitalia	242
PARTE C - Informazioni sul conto economico Alitalia	257
PARTE D - Prospetti di dettaglio	265
PARTE E - Altre informazioni Alitalia S.p.A.	283
La posizione fiscale della Società ed il relativo contenzioso	286
Informazioni richieste da norme di legge	291
Relazione della società di revisione	293
Relazione del Collegio Sindacale	299
Sintesi delle deliberazioni dell'Assemblea straordinaria ed ordinaria degli Azionisti	303

AEA	Association of European Airlines (Associazione delle Compagnie aeree europee).
ACMI	Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance (aeromobile, equipaggio, manutenzione e assicurazioni). Corrispettivo normalmente utilizzato nei contratti di “wet lease”.
APU	Auxiliary Power Unit: Unità di rifornimento di energia elettrica degli aeromobili impiegata per l’avvio dei motori, l’alimentazione della strumentazione di bordo e l’illuminazione quando l’aeromobile è a terra.
ASK	Available Seats Kilometres (Posti offerti per chilometri percorsi).
Block space	Acquisizione, dietro riconoscimento di un corrispettivo, di capacità (posti per passeggeri o spazi per trasporto merci) su aeromobili di altro vettore aereo, da utilizzarsi per l’attività di vendita di trasporto.
Capability	Capacità, risorse, qualificazioni, know-how necessari per effettuare l’attività produttiva.
Catchment Area	Bacino d’utenza potenziale.
Catering	Servizio di ristorazione di bordo.
Capacity Provider	Vettore che fornisce aeromobili ed equipaggi per attività di volo nell’ambito dei contratti “wet lease”.
Code sharing	Accordo tra due vettori in base al quale un determinato volo, effettuato con gli aeromobili di uno dei due contraenti (c.d. “operating carrier”) e commercializzato anche dall’altro (“marketing carrier”), è contraddistinto con marchio, codice I.A.T.A. e numero di volo di entrambe le compagnie.
Core business	Principale area d’attività di una società.
CRS	Computer Reservation System (sistema di prenotazione computerizzato).
D.B.C.	Denied Boarding Compensation (compensazione ai passeggeri in caso di mancato imbarco).
Dry-lease	Locazione del solo aeromobile.
ENAC	Ente nazionale aviazione civile.
F.A.A.	Federal Aviation Authority (Autorità preposta all’aviazione civile statunitense).
Feederaggio	Componente del traffico sviluppata attraverso voli operati su scali di tipo hub, per la connessione con voli internazionali ed intercontinentali.
Frequent flyer	Viaggiatore abituale.
Fuel Surcharge	Sovrapprezzo applicato sul corrispettivo dei biglietti dalle compagnie aeree per far fronte ai costi eccezionali dovuti ad un aumento delle quotazioni del greggio.
Grounding	Messa a terra di aeromobili con estromissione dell’attività operativa.
G.U.C.E.	Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea.

Handling	L'insieme delle attività erogate da una società operante in aeroporto e finalizzate all'assistenza a terra di passeggeri, bagagli, merci e dell'aeromobile.
Hub	Snodo aeroportuale, generalmente posto nel cuore di consistenti bacini di alimentazione del traffico, che consiste in un sistema organizzativo concepito da un vettore per accentrare e coordinare su un unico aeroporto un elevatissimo numero di voli in arrivo e in partenza, secondo una struttura a "onde" che si sviluppa in determinate fasce orarie (normalmente da 4 a 8 nel corso della giornata, a seconda degli aeroporti) articolata su una fitta rete di coincidenze. Attualmente, tutti i grandi gruppi di compagnie (alleanze) si confrontano fra di loro su scala globale, per il controllo dei grandi flussi di traffico intercontinentale passeggeri e merci, attraverso i rispettivi sistemi integrati di "hub and spokes" (letteralmente: a mozzo e raggi di ruota) che vengono utilizzati come punto di connessione tra voli, a breve/medio raggio, di adduzione da scali della rete siti nell'ambito di cosiddette "catchment areas", con altri voli in prosecuzione, a medio/lungo raggio.
IAS	International Accounting Standards.
IATA	International Air Transport Association (Associazione mondiale delle Compagnie aeree).
Interlinea	Accordo in base al quale una aerolinea accetta sui propri voli passeggeri con documenti di viaggio emessi da altre aerolinee.
Leasing Finanziario	Modalità di acquisizione di un aeromobile finanziato da soggetti terzi ai quali è corrisposto un canone per un determinato periodo di tempo. Alla fine del periodo di leasing è normalmente previsto un valore di riscatto del bene.
Locazione Operativa	Noleggio di un aeromobile per un determinato periodo di tempo dietro il pagamento di un canone. Al termine del periodo l'aeromobile torna nel possesso del proprietario.
Load factor	Coefficiente di riempimento della capacità di traffico operata da un vettore, espressa dal rapporto RPK/ASK e/o dal rapporto TKT/TKO.
Network	Rete dei collegamenti operati dalla compagnia aerea.
Outsourcing	Processo che porta al trasferimento ad un fornitore esterno di attività precedentemente effettuate in seno all'impresa, con conseguente acquisizione diretta dallo stesso dei relativi beni o servizi.
Phase in	Fase di ingresso in flotta di un aeromobile.
Phase out	Fase di uscita dalla flotta di un aeromobile.
Point to point	Voli strutturati per servire uno specifico collegamento diretto, non destinati a consentire il proseguimento in connessione con altri voli in coincidenza.
RPK	Revenue passengers Kilometres (Passeggeri trasportati per chilometri operati).
Service Provider	Impresa che fornisce alle aerolinee servizi complementari all'attività di trasporto aereo (es. handling, wet lease).
Slot	Intervallo di tempo concesso su un aeroporto ad una Compagnia aerea per il decollo o l'atterraggio di un determinato volo.

Sub-holding	Società partecipata dalla capogruppo che detiene a sua volta quote di partecipazioni in altre società controllate.
TKO	Tonnellate chilometro offerte. Misura la capacità di traffico operata da un vettore (riparametrazione in peso/distanza, secondo coefficienti di conversione convenzionali, delle ASK).
TKT	Tonnellate chilometro trasportate. Misura il traffico trasportato da un vettore (riparametrazione in peso/distanza, secondo coefficienti di conversione convenzionali, delle RPK).
Voli nazionali	Voli all'interno del territorio italiano.
Voli internazionali	Voli diretti fuori del territorio italiano per destinazioni all'interno dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.
Voli intercontinentali	Voli diretti fuori del territorio italiano per destinazioni fuori dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.
Voli di linea	Voli effettuati con frequenza e regolarità tali da costituire una serie evidentemente sistematica di voli di cui sono considerati indici: il rispetto di orari prestabiliti; il ripetuto espletamento del servizio tra due o più medesimi punti o zone di traffico; la possibilità di effettuare in anticipo richieste di trasporto tramite sistemi di prenotazione.
Voli charter	Voli, diversi da quelli di linea, effettuati in base ad un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente - generalmente operatore del settore turistico (tour operator); agente di viaggi; associazione, società od ente - per l'intera capacità dell'aeromobile (che deve essere superiore a dodici posti), a carattere discontinuo od occasionale, normalmente per esigenze saltuarie o stagionali.
Wet lease	Contratto di noleggio di un aeromobile che comprende il relativo equipaggio di condotta e di cabina, la manutenzione e le coperture assicurative.
Yield	Ricavo medio per unità di trasportato parametrato ai chilometri volati, espresso dal rapporto proventi/RPK e/o proventi/TKT.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
(Assemblea degli Azionisti tenutasi il 16 maggio 2003)

Presidente-Amministratore Delegato	Ing. Giancarlo	CIMOLI <i>(dal 6.05.04)</i>
Presidente	Avv. Giuseppe	BONOMI <i>(fino al 6.05.04)</i>
Vice Presidente	Ing. Alessandro	FALEZ <i>(Solo Amministratore fino al 18.06.03)</i>
Amministratore Delegato-Direttore Generale	Dott. Marco	ZANICHELLI <i>(dal 27.02.04 al 6.05.04)</i>
Amministratore Delegato	Dott. Francesco	MENGOZZI <i>(fino al 27.02.04)</i>
Consigliere-Direttore Generale	Dott. Marco	ZANICHELLI <i>(fino al 27.02.04)</i>
Consiglieri	Dott. Enrico	CANTARELLI
	Dott. Vincenzo	DETTORI
	Dott. Giuseppe	ESPOSITO
	Avv. Federico Filippo	ORIANA
	Dott. Roberto	PALEA <i>(fino al 15.04.04)</i>
	M. Jean-Cyril	SPINETTA
	Com.te Andrea	TARRONI
	Avv. Roberto	ULISSI <i>(dal 6.05.04)</i>
Segretario	Dott. Leopoldo L.	CONFORTI

A seguito delle dimissioni rassegnate dalla maggioranza dei Consiglieri a decorrere dalla prossima riunione assembleare, l'intero Consiglio di Amministrazione cesserà dalla carica alla predetta data.

Consiglio di Amministrazione in carica fino all'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 16 maggio 2003

Presidente	Ing. Fausto	CERETI
Amministratore Delegato	Dott. Francesco	MENGOZZI
Consiglieri	Dott. Emilio	ACERNA
	Dott. Fabrizio	ANTONINI
	Sig. Silvano	BARBERINI
	Com.te Michele	CICIA
	Dott. Pietro	CIUCCI
	Prof. Avv. Giuseppe	CONSOLO
	Dott. Vincenzo	DETTORI
	Dott. Mario	FRANCHI
	Prof. Avv. Serafino	GATTI
	Prof. Avv. Maurizio	MARESCA
	Dott. Tommaso Vincenzo	MILANESE
	Dott. Egidio Enrico	PEDRINI
	Dott. Maurizio	PRATO
	M. Jean-Cyril	SPINETTA
Dott. Carlo	TAMBURI	

COLLEGIO SINDACALE
(Triennio 2002-2004)

Presidente	Prof. Dott. Bruno	STEVE
Sindaci effettivi	Avv. Luca Prof. Dott. Leone Prof. Dott. Claudio Dott. Luigi	ARNABOLDI BARBIERI BIANCHI PACIFICO
Sindaci supplenti	Dott. Mauro Dott. Giorgio	CICCHELLI FERRARI

=====

Società di Revisione :

Deloitte & Touche S.p.A.

RELAZIONE E BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2003

Relazione sull'andamento della gestione

Introduzione al bilancio

Signori Azionisti,

il progetto di bilancio 2003 sottoposto alla Vostra approvazione è stato redatto con criteri di continuità aziendale.

Come più compiutamente trattato nella Relazione sulla Gestione e nella Nota Integrativa, si tratta peraltro di una continuità condizionata al reperimento di adeguate risorse finanziarie ed all'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo che, preso atto con piena consapevolezza e senso di responsabilità da parte di tutti i soggetti a diverso titolo coinvolti dei mutamenti irreversibili intervenuti nell'industria del trasporto aereo, sia capace di imprimere una rapida inversione di tendenza alla gravissima situazione economico-finanziaria in cui versa la Vostra Società.

Per meglio comprendere la genesi di tale crisi, nonché la portata e l'ineludibilità delle misure necessarie ad un suo compiuto superamento, è necessario ripercorrere, ancorché sinteticamente, alcuni snodi salienti degli accadimenti intervenuti nell'ultimo anno.

Già in occasione della sottomissione del progetto di bilancio 2002 all'approvazione dell'Assemblea degli Azionisti era stata data forte enfasi al fatto che - pur in presenza di un esercizio che si chiudeva con consistenti miglioramenti a livello di margine operativo lordo e di risultato operativo, a riprova dell'efficacia delle azioni attuate secondo quanto previsto dal Piano Biennale di emergenza 2002-2003, nonché con un risultato netto positivo, a seguito del consistente contributo di partite straordinarie - erano sempre più evidenti i segnali di una crisi di settore ancora più severa di quella prevista a seguito dei tragici eventi dell'11 settembre 2001 e che, pertanto, si prospettava la necessità di un ulteriore e più incisivo percorso di ristrutturazione della Vostra società, chiamata, come il complesso delle Compagnie aeree tradizionali, ad *“uno sforzo straordinario di riduzione dei costi unitari, anche ricercando azioni di forte discontinuità nell'organizzazione dei fattori produttivi e del proprio business model”*.

In coerenza con ciò, nel corso della primavera del 2003 era stato avviato un nuovo ciclo di pianificazione aziendale che, alla luce del più severo scenario di riferimento e del sovrapporsi, ai ripetuti shock congiunturali di questi ultimi anni, dei menzionati mutamenti strutturali nell'industria del trasporto aereo, si poneva l'obiettivo di riportare comunque la Compagnia su un percorso di ripristino di condizioni durevoli di compatibilità economico-finanziarie e di redditività, rendendo ancora più incisive e profonde le azioni già intraprese con il menzionato Piano Biennale 2002-2003.

Tale percorso è stato completato con l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di Alitalia delle linee guida del Piano Industriale 2004-2006 (12 settembre 2003), maggiormente articolate, quanto ad azioni e valorizzazioni economico-finanziarie, nel successivo documento di Piano Industriale approvate dallo stesso Consiglio il 30 ottobre 2003. Giova anche ricordare che detti documenti hanno trovato pronta e piena condivisione ed approvazione da parte sia dell'Azionista di Maggioranza - seppure al di fuori della sede assembleare - sia del Governo.

Purtroppo, un insieme di accadimenti - di cui si darà ampia trattazione nella Relazione sulla Gestione - hanno finora reso impraticabili alcune essenziali misure del predetto Piano, comportando un progressivo e preoccupante deterioramento delle grandezze economiche, finanziarie e patrimoniali della Società, ponendo serie incognite sulle stesse prospettive di continuità aziendale, come chiaramente rappresentato negli ultimi documenti ufficiali dalla stessa pubblicati (in particolare: Relazione sull'andamento della Gestione del trimestre chiuso al 31 dicembre 2003 e Relazione sull'andamento della Gestione del trimestre chiuso al 31 marzo 2004), nonché nelle ulteriori informative fornite ai mercati negli ultimi mesi tramite comunicati stampa.

In tale scenario, vanno segnalati alcuni recenti sviluppi che, seppur - come già ricordato - in modo condizionato, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a redigere il presente progetto di bilancio con criteri di continuità aziendale.

Infatti, lo scorso 6 maggio, dopo alcuni giorni di serrato confronto, seguiti ad un reiterato acuirsi di tensioni sociali che hanno portato ad un blocco pressoché generalizzato dell'operativo Alitalia, il Governo e le Organizzazioni Sindacali ed Associazioni Professionali di categoria hanno raggiunto un accordo che, seppur in modo programmatico, pone le prime basi ad un possibile (ed indispensabile) superamento della situazione di "scontro frontale" instauratasi sin dallo scorso autunno.

Inoltre, lo scorso 13 maggio, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, alla luce di quanto precede e dei riscontri nel frattempo ricevuti dall'Azionista di Maggioranza, ha ritenuto realistica la prospettiva di continuità aziendale, perseguibile attraverso:

- il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte", emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
- l'approvazione delle linee guida di un Piano di risanamento, da sviluppare nei successivi 3-4 mesi, che faccia leva sul riassetto industriale ed organizzativo del Gruppo, incentrato sulla separazione societaria tra le attività di trasporto aereo e quelle di servizi di supporto allo stesso, con il sostanziale coinvolgimento in queste ultime di uno o più operatori a riferimento pubblico, che contribuiscano al relativo, necessario, processo di efficientamento e ricerca di sinergie e opportunità di sviluppo, con l'ulteriore coinvolgimento di partner sulle specifiche aree di attività, da ricercarsi prevalentemente nel settore privato.

Infine, il 20 maggio 2004, nella seduta di approvazione del presente progetto di bilancio e propedeuticamente ad essa, lo stesso Consiglio di Amministrazione ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 2-3 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte".

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia, al c.d. "prestito ponte" ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell'ambito dei presupposti che rendono possibile la redazione del bilancio dell'esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l'impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito.
- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze all'aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l'accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

Pur in presenza dei richiamati, positivi, sviluppi, che hanno portato alla menzionata determinazione consiliare di redigere il presente progetto di bilancio nella prospettiva della continuità aziendale, è opportuno richiamare l'attenzione sulle considerazioni che seguono:

- fatti salvi fenomeni perturbativi quali prolungati scioperi, agitazioni non regolamentate con blocco dell'operativo e misure "cautelative" adottate dai fornitori e dai creditori, che aggraverebbero ulteriormente la situazione - le residue risorse finanziarie della società potrebbero garantirne la solvibilità ancora per un numero limitato di mesi;
- tenuto conto della descritta situazione di redditività fortemente negativa e di crescente tensione finanziaria, la possibilità di continuare l'attività aziendale, sul cui presupposto è stato redatto il presente bilancio, dipende dalla messa a punto e concreta attuazione di un piano di risanamento, tramite misure di riassetto industriale ed organizzativo del Gruppo, di riduzione dei costi, di riposizionamento competitivo e di sviluppo nei principali mercati di riferimento - in parte già identificate nell'ambito del Piano approvato lo scorso autunno ed in parte da declinare nei prossimi 3-4 mesi massimo in attuazione delle descritte linee guida - nonché dal reperimento in tempi compatibili delle necessarie risorse finanziarie, tramite i ricordati prestito ponte ed aumento di capitale; diversamente, si imporrebbero soluzioni diverse, anche liquidatorie;
- al predetto progetto di risanamento è indispensabile che contribuisca, con comportamenti consapevoli, fattivi e coerenti, una pluralità di soggetti: in primo luogo il management ed il personale tutto dell'azienda, ma anche, e in misura non marginale, i sindacati, gli Azionisti (ed in particolare l'Azionista di Maggioranza), il Governo e, più in generale, l'articolato insieme di "stakeholders" della Compagnia;
- non sono state effettuate svalutazioni dei cespiti in assenza di riferimenti circa l'esistenza o meno di perdite durevoli di valore; soltanto l'analitica articolazione del piano industriale permetterà di valutarne la permanenza o meno del valore; permetterà, al pari, di determinare gli oneri di ristrutturazione.

In conclusione, se da un lato è doveroso rappresentare l'acutezza della crisi in cui versa la Vostra società ed i rischi ad essa associati, dall'altro non si può sottacere che sono tuttora presenti opportunità di recupero che è doveroso cogliere, facendo leva sulle risorse umane e manageriali del Gruppo, sugli elevati livelli di competenza, su una diagnosi dei nodi da sciogliere ormai ampiamente consolidata, su un insieme di progetti già identificati, su una base di mercato consistente e che, dopo un lungo periodo di recessione o stagnazione, appare oggi in ripresa. La Vostra Società può quindi ancora aspirare a ritornare in una situazione durevole di creazione di valore per gli Azionisti e di competitività sui mercati, purché si superino le indecisioni e le contrapposizioni che ormai da troppo tempo impediscono di intraprendere con determinazione l'improcrastinabile percorso di risanamento e si adempia a quel "dovere di responsabilità" di cui la Compagnia, e lo stesso Paese, necessitano.

Il contesto e lo stato d'attuazione del Piano di ristrutturazione del Gruppo

Riprendendo quanto già illustrato nella Relazione consolidata del primo trimestre 2004, di seguito viene rappresentato il quadro articolato ed aggiornato in ordine al contesto ed allo stato di attuazione del lungo percorso di ripensamento strategico del Gruppo ed in particolare del Piano di ristrutturazione 2004-2006.

E' oramai ampiamente noto che l'industria del trasporto aereo, ed in particolare quella dei vettori cosiddetti "full service" o "tradizionali", a partire dai tragici accadimenti dell'11 settembre 2001 si è trovata a dover fronteggiare quella che è stata senza alcun dubbio la più grave crisi, per profondità e durata, nella storia dell'aviazione civile.

Nel corso di questi ultimi due anni e mezzo la cadenza e la concomitanza inusitate del susseguirsi di tragici eventi, hanno diffuso un clima di paure ed incertezze su scala mondiale, accentuando, per un settore da sempre altamente vulnerabile ed esposto agli eventi di carattere geopolitico, le pesanti conseguenze di una prolungata stasi del ciclo economico internazionale e contribuendo, per tale verso, ad una fase recessiva senza precedenti dei volumi di traffico che, solo sul finire dello scorso esercizio, si sono gradualmente riposizionati su livelli comparabili a quelli ante crisi.

In particolare per i vettori "tradizionali", a tale scenario altamente problematico, si sono poi sovrapposte ulteriori imprevedibili criticità, quali l'intensificarsi della competizione tariffaria e la correlata ed ormai strutturale erosione dei livelli di *yield*, la crescente aggressività di *business models* concorrenti (i *low cost carriers*), la lievitazione di rilevanti elementi di costo non pienamente "governabili" (assicurazioni, *security*, carburanti, tariffe aeroportuali ed assistenza al volo), la generalizzata situazione di "overcapacity" e la stessa attitudine del passeggero, anche di natura *business*, a sempre più considerare il volo - specie nelle tratte di breve-medio raggio - una "commodity" ad elevata fungibilità e basso costo.

In questo contesto, che si è tradotto in rilevanti perdite economiche per tutte le principali aerolinee ed in gravi crisi finanziarie (in taluni

casi, fallimenti) per alcune di esse, parallelamente alla rinnovata consapevolezza delle debolezze del settore sotto il profilo reddituale, derivanti dalla rigidità del modello produttivo e dall'esistenza di condizioni mono-oligopolistiche in importanti segmenti a monte della catena del valore, si è andata consolidando la convinzione che sia ormai in atto un mutamento strutturale ed irreversibile dell'industria del trasporto aereo e che solo nuovi e profondi processi di ristrutturazione e ricomposizione potranno garantire una stabile prospettiva di riequilibrio e sopravvivenza.

Su questo tracciato gran parte delle Compagnie aeree "tradizionali" hanno avviato da tempo, e di continuo ne annunciano di nuovi ed ulteriori, incisivi programmi di riposizionamento strategico fondati, in parallelo con il rafforzamento e l'ampliamento del sistema delle alleanze, su uno straordinario impegno di riduzione e flessibilizzazione dei costi unitari, anche attraverso innovative azioni di riorganizzazione dei fattori della produzione, e sul costante adeguamento delle caratteristiche e del prezzo del prodotto offerto ai reali bisogni espressi dal mercato.

Questo insieme di criticità ed emergenze (ripetutamente evidenziato anche in altre precedenti informative, ed in particolare nelle relazioni periodiche sull'andamento della gestione del 2003), ha condotto, nel corso del passato esercizio, anche il Gruppo Alitalia in una situazione di grave problematicità del proprio profilo reddituale e finanziario, per molti versi non dissimile da quella degli altri principali vettori di riferimento, ancorché connotata da elementi specifici che hanno nel tempo consolidato una posizione della Compagnia oggettivamente più debole rispetto alla concorrenza.

Ci si riferisce in particolare: al contesto socio-economico italiano, in grado di esprimere quote meno consistenti di traffico *business*, con una domanda molto dispersa sul territorio a sua volta geograficamente periferico rispetto ai più ricchi flussi di traffico internazionali ed intercontinentali delle principali economie dell'occidente industrializzato; alla dotazione infrastrutturale nazionale (aeroporti e sistemi connessi quali

strade e ferrovie), troppo parcellizzata e nel complesso inadeguata, tanto più se messi a raffronto con quelle degli altri Paesi europei; al quadro regolamentare, che vede tuttora irrisolti nodi fondamentali come quello dell'assetto aeroportuale in un'area cruciale quale quella milanese; all'insieme di "vincoli di sistema", che, stante il ruolo centrale del trasporto aereo nella economia nazionale, comporta forti condizionamenti nella conduzione aziendale e nelle relazioni industriali; alla frammentazione dell'offerta sul mercato domestico, giunta ormai ad una soglia largamente incomparabile con quella di altri paesi europei, in cui le Compagnie aeree di riferimento hanno potuto conservare, grazie anche alle politiche governative locali e nazionali, quote di mercato rilevanti, avvalendosi, tra le altre, di strategie di *partnership*/acquisizione.

Nel predetto insieme di vincoli, considerando pure gli effetti sulla Compagnia delle pesanti e contestate limitazioni operative imposte dalla Commissione Europea nella circostanza della ricapitalizzazione del 1997 (decisione sulla quale è tuttora pendente – dopo un primo pronunciamento a favore di Alitalia nel dicembre 2000 che aveva sancito che la predetta ricapitalizzazione non fosse un "aiuto di Stato" – un ricorso della Compagnia per l'annullamento della sentenza in secondo grado presso il Tribunale delle Comunità Europee), il Gruppo si era trovato ad affrontare crescenti problemi di redditività sul finire degli anni '90, enfatizzati dalla situazione di grave isolamento in cui ci si era venuti a trovare all'indomani della improvvisa rottura dell'Alleanza con KLM, problemi che si era ritenuto di poter durevolmente superare con il percorso strategico definito nel Piano Industriale 2002-2006, elaborato nel corso del primo semestre 2001.

Quel piano, postulando uno scenario di crescita regolare e sostenuta del settore, prospettava il ripristino di condizioni di durevole redditività attraverso un insieme articolato di azioni, segnatamente: la focalizzazione sul *core business* e la conseguente dismissione di attività non strategiche, un profondo ridisegno del *network*, un rilevante programma di ammodernamento, sviluppo ed omogeneizzazione della flotta, il pieno sviluppo delle potenzialità derivanti dall'alleanza *SkyTeam* e, in tale ambito, da quella "elettrica" con Air France, l'avvio di progetti di efficientamento della struttura dei costi.

L'apertura della crisi di settore nel settembre di quell'anno, aveva imposto tuttavia un repentino ri-orientamento del percorso strategico del Gruppo appena definito, concretizzatosi nella elaborazione del Piano Biennale 2002-2003 il quale, pur salvaguardando i razionali del predetto Piano di lungo termine, doveva consentire, nell'aspettativa di un completo riassorbimento dello *shock* dell'11 settembre entro la fine del 2003, di superare la fase acuta della crisi, supportando la necessaria ristrutturazione finanziaria della Compagnia e gettando le basi per una ripresa, alla fine del biennio, del percorso di rilancio e di sviluppo pianificato.

Quegli obiettivi, tanto industriali quanto economico-finanziari, erano stati pienamente raggiunti nel corso del 2002 ancorché, da un lato, lo scenario di settore fosse andato manifestando nella seconda parte di quell'anno i primi segnali della nuova fase critica, poi esplosa in tutta evidenza nel primo semestre 2003, e, dall'altro, non si fosse più dato seguito alle misure governative di sostegno al settore, postulate per il biennio dal Piano 2002-2003 sulla scorta di quanto operato negli Stati Uniti.

Per contro, il nuovo pesante deterioramento del contesto geopolitico e macroeconomico che aveva investito l'industria del trasporto aereo all'inizio dello scorso esercizio, unitamente al repentino dispiegarsi degli effetti dei mutamenti strutturali dell'industria in precedenza sintetizzati, penalizzando profondamente i risultati reddituali di Gruppo del 2003, avevano reso ineludibile per Alitalia l'avvio di un'ulteriore fase di incisivo ripensamento del proprio modello industriale, necessaria a delinearne i tratti di innovatività e discontinuità indispensabili per una sua stabile e duratura sostenibilità nel medio-lungo periodo.

A tal scopo, ed in una prospettiva di continuità rispetto ai richiamati percorsi strategici in precedenza elaborati, nel corso della primavera del 2003 si era pertanto avviato un approfondito ed articolato processo di pianificazione che aveva dato origine al Piano Industriale 2004-2006 approvato da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Alitalia, per quanto attiene le "Linee guida", il 12 settembre 2003, e, per quanto attiene la declinazione delle stesse in precise azioni e nella necessaria valorizzazione economico-finanziaria, il successivo 30 ottobre.

Il percorso di risanamento individuato da quel piano, che aveva visto l'esplicita condivisione anche da parte dell'Azionista di maggioranza e del Governo, si fondava in estrema sintesi su un insieme integrato di misure finalizzate allo sviluppo del prodotto e del posizionamento sul mercato del "core business", associato ad una contestuale riduzione e flessibilizzazione della struttura dei costi, necessaria per dare una strutturale e duratura compatibilità economica e finanziaria alle prospettive di crescita, ed assumeva, quali fondamentali "condizioni al contorno", il processo di privatizzazione ed il consolidamento internazionale della Compagnia.

Più in dettaglio, sotto il profilo del rilancio e dello sviluppo del prodotto primario il Piano Industriale 2004-2006 prevedeva una ulteriore focalizzazione, anche di tipo organizzativo, delle risorse sul trasporto aereo ed un significativo recupero del posizionamento competitivo e della *market share*.

Non meno rilevanti obiettivi erano stati definiti con riferimento alla qualità del prodotto primario, particolarmente in termini di puntualità e regolarità del servizio, di differenziazione dei contenuti atta a rendere evidente per il consumatore finale la caratterizzazione dell'offerta Alitalia, e di rafforzamento dei valori tradizionalmente associati al "brand" della Compagnia.

Analoghi *target* di efficientamento e miglioramento qualitativo erano poi stati individuati per le altre principali aree del perimetro industriale del Gruppo quali: il *business* merci, per il quale si era pianificata una forte integrazione con Air France unitamente al rinnovo della flotta, basandola sulla tipologia di aeromobile MD11 *all-cargo*, e le *Operations* (operazioni volo, *handling* e manutenzione), per le quali si era delineato un incisivo recupero di produttività/flessibilità e di razionalizzazione dei processi industriali anche tramite lo sviluppo di *partnership*.

Dal percorso di ristrutturazione e rilancio sopra sommariamente delineato discendevano per il triennio 2004-2006:

- uno sviluppo della capacità offerta pari a circa il 9% medio annuo che, associato ad un importante obiettivo di recupero della resa unitaria per unità di prodotto (RATK) – a sua volta fondato su un significativo incremento

del *load factor* – generava una consistente crescita dei ricavi;

- un volume di investimenti dell'ordine di 1,2 miliardi di euro, compatibile con i flussi di cassa prospettati dalla gestione operativa e mirato essenzialmente al completamento del programma di rinnovo della flotta;
- una sostanziale riduzione dei costi unitari di prodotto – per renderli compatibili con il calo strutturale degli *yield* - attraverso un articolato insieme di azioni su tutte le principali voci di costo ivi incluso – ma non in maniera esclusiva né predominante – il costo del lavoro, con generazione di esuberi (circa 1.500 unità, nelle attività diverse dal "front line") ed aumento dei livelli di produttività (soprattutto con riferimento al personale di volo);
- l'attivazione di un insieme di iniziative di *outsourcing* di alcune attività di supporto ai processi *core*, finalizzate a rendere la struttura dei costi anche più flessibile, onde meglio rispondere agli andamenti ciclici intrinsecamente connaturati al *business* del trasporto aereo;
- l'attivazione da parte delle Autorità competenti di un importante insieme di interventi di settore (i cosiddetti "requisiti di sistema") volti al superamento, in un quadro di compatibilità con le normative europee, dei pesanti vincoli e penalizzazioni strutturali a carico del trasporto aereo nazionale, quali lo sviluppo infrastrutturale di Malpensa, l'annoso problema della regolamentazione del traffico sugli scali milanesi, il riequilibrio delle logiche e delle regole lungo tutta la "catena del valore";
- l'individuazione, con l'indispensabile supporto dell'Autorità Governativa, di adeguati strumenti e modalità (non presenti nel settore del trasporto aereo) atti ad indirizzare i temi "sociali" posti dai programmi di efficientamento, con particolare riferimento alla generazione degli esuberi di personale;
- un graduale allineamento del margine di redditività operativa (EBITDAR) alla performance rappresentativa delle *best practices* dei vettori tradizionali, collocata tra il 15% e il 17%, con un pieno riequilibrio

economico già dal 2005 ed il mantenimento di una compatibile struttura finanziaria.

Si segnala inoltre che per oltre un anno a partire dal settembre 2002 era stato attivo un tavolo di confronto (“Comitato di Monitoraggio”) tra Azienda ed Organizzazioni Sindacali ed Associazioni Professionali di categoria, supportato da un organismo tecnico (“Segreteria Tecnica”) coadiuvato da due primarie società di consulenza di livello internazionale, di cui una designata da Alitalia e l'altra dalle predette Organizzazioni ed Associazioni. L'obiettivo di tale articolata iniziativa si era concretizzato sia nel monitoraggio degli andamenti della Compagnia rispetto alle evoluzioni di mercato ed agli obiettivi del Piano Biennale, sia, e soprattutto, nella condivisione di approfondite analisi in merito al mutato scenario complessivo di settore ed al posizionamento di Alitalia rispetto ai suoi principali *competitors*, tenuto anche conto delle peculiarità ed oggettive debolezze del “caso Italia”. Tutto ciò al fine di agevolare una comune comprensione e condivisione delle esigenze e dei fattori che avrebbero poi costituito la base del nuovo, indispensabile, percorso di pianificazione aziendale che si sarebbe infine concretizzato nel descritto Piano Industriale 2004-2006.

Successivamente alle ricordate formali approvazioni di detto Piano, già a partire dagli ultimi mesi del 2003 il Gruppo procedeva sollecitamente ad instradare le diverse iniziative in esso contenute rientranti sotto il diretto controllo del *management* aziendale, e segnatamente: il ridisegno del *network* e del *pricing*; la ridefinizione delle condizioni riconosciute agli Agenti di viaggio sul mercato italiano, cui peraltro aveva fatto seguito analogo comportamento da parte dei principali vettori internazionali, poi sfociate – sia pure dopo un lungo ostruzionismo da parte delle associazioni di categoria con significative penalizzazioni sul fatturato del Gruppo, particolarmente evidenti nei primi mesi dell'anno in corso - nella positiva intesa raggiunta a metà febbraio 2004; l'avvio del percorso di cambiamento dei canali distributivi privilegiando quelli di vendita diretta attraverso un ben più ampio ricorso al *call center* ed al sito *web* (completamente rinnovato da febbraio 2004) con significativi incrementi rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio; l'avvio delle attività progettuali mirate alla riduzione degli altri costi esterni e di quelle relative alla riconfigurazione delle flotte passeggeri e cargo; l'implementazione degli interventi sulle leve

operative impattanti la qualità del servizio che hanno generato, già nel primo quadrimestre del corrente esercizio, tangibili miglioramenti in termini di indici di puntualità e riconsegna bagagli.

Per contro, e come noto, l'implementazione delle misure concernenti il fattore lavoro contenute nel Piano Industriale 2004-2006 avevano incontrato nello stesso periodo una posizione di radicale indisponibilità al confronto da parte delle Organizzazioni Sindacali/Associazioni Professionali che si era tradotta in un clima sindacale altamente conflittuale nel quale si erano succedute proteste e manifestazioni “spontanee” che non avevano mancato, unitamente ai disagi arrecati alla Compagnia ed alla utenza, di aumentare sensibilmente il livello di attenzione politica alle tematiche poste dal Piano di ristrutturazione Alitalia, culminata con la convocazione di un incontro, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, da parte del Governo, di Azienda e Organizzazioni Sindacali e di categoria tenutosi il 29 dicembre 2003.

All'esito del predetto incontro, nel quale erano state riconfermate da parte del Governo le linee industriali del Piano Alitalia, veniva attivato un confronto presso il Ministero delle Infrastrutture con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, delle Parti sociali e dell'Azienda con l'obiettivo, tragguardato alla fine del mese di gennaio, di individuare eventuali variazioni/rimodulazioni del Piano stesso salvaguardandone gli originari obiettivi economico-finanziari condivisi.

Lo sviluppo del confronto ed il pieno rispetto da parte aziendale dei citati accordi di Palazzo Chigi, tradottosi anche nella corresponsione al personale a far data da gennaio di quegli adeguamenti inflattivi esplicitamente esclusi dal Piano Industriale 2004-2006, non avevano tuttavia consentito né di allentare le turbolenze e le tensioni del clima sindacale, rimasto caratterizzato dal susseguirsi di scioperi, assemblee e manifestazioni “spontanee”, né di addivenire ad una intesa tra le parti relativamente al progetto di ristrutturazione industriale del Gruppo.

In parallelo – e quale concausa del predetto clima sociale – analoga situazione di stallo era venuta maturando su altri importanti elementi del Piano Industriale 2004-2006, quali i cosiddetti “requisiti di sistema”, il riordino dell'intero settore del trasporto aereo nazionale, il processo di

privatizzazione ed il consolidamento internazionale della Compagnia, elementi per i quali non si erano registrati da parte governativa tangibili segnali di concreta attivazione.

In tale contesto di incertezze, resistenze e conflittualità in ordine alla implementazione del Piano Industriale 2004-2006, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Alitalia alla fine dello scorso febbraio, oltre a dover registrare le dimissioni dell'Amministratore Delegato, aveva dovuto constatare l'impercorribilità di detto Piano senza adattamento alla mutata realtà e, anche allo scopo di depotenziare il rischio di ulteriori ricadute sulla funzionalità del servizio erogato dalla Compagnia, aveva poi considerato la necessità di procedere ad una sua rimodulazione.

Nel contempo si era dato seguito ad una serie di iniziative mirate al ripristino del necessario clima per la ripresa del dialogo con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali di categoria che avevano condotto, sotto la guida del nuovo Amministratore Delegato nel frattempo insediatosi, alla riapertura di un tavolo di confronto Azienda-Sindacati ed allo sviluppo, a partire dal mese di marzo, di un rinnovato percorso di negoziazione sui contenuti del Piano di ristrutturazione. In quel quadro si era inserito anche l'invio di una lettera da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri alle Organizzazioni Sindacali e Associazioni Professionali del settore del trasporto aereo, con la quale veniva formalmente dichiarato l'intendimento del Governo a procedere nell'attuazione delle misure di riordino del settore medesimo.

Nelle more della implementazione di tali attività, e perdurando la richiamata lunga fase di stallo in ordine a fondamentali misure del progetto di risanamento, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo aveva inoltre deliberato sul finire del mese di marzo, dandone informativa al mercato, di modificare il calendario degli eventi societari del corrente anno, approvando e rendendo pubblica al mercato la Relazione sul quarto trimestre dell'esercizio 2003 il 31 di marzo scorso, e differendo l'approvazione del progetto di bilancio del suddetto esercizio.

Il predetto lavoro di riadattamento del Piano aveva condotto, all'inizio della seconda metà dello scorso aprile, alla elaborazione di una rimodulazione del Piano Industriale 2004-2006, analizzata dal Consiglio di Amministrazione della

Capogruppo nella riunione del 20 aprile e rimasta tuttavia a livello di "ipotesi" atteso che la sua sostenibilità strategica ed economico-finanziaria era ancora ampiamente condizionata dalla concreta percorribilità contestuale e congiunta di due elementi essenziali – aggiuntivi rispetto al complesso delle altre misure pianificate rientranti più strettamente sotto il diretto controllo del *management* aziendale - quali: i cosiddetti "requisiti di sistema", in quel momento ancora allo studio da parte del Governo, e le misure di contenimento e flessibilizzazione del costo del lavoro, allora, come menzionato, ancora oggetto di negoziazione con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali di categoria.

Nella medesima riunione del 20 aprile, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia doveva tuttavia prendere atto di una lettera inviata il giorno precedente dall'Azionista di Maggioranza con la quale si invitava la Società all'attivazione immediata di ogni misura ritenuta necessaria e/o utile per garantire la continuità dell'attività di impresa anche indipendentemente da interventi legislativi (i più volte citati "requisiti di sistema") che, pur auspicabili, non rientravano nella disponibilità della Società stessa e non erano nel controllo dell'Azionista Tesoro.

Questo autorevole indirizzo assunto dall'Azionista di Maggioranza, unitamente al mantenimento, emerso nel corso della ricordata riallacciata trattativa, delle pregiudiziali poste dalla controparte sindacale per pervenire ad una intesa su rilevanti misure del Piano afferenti il costo del lavoro, avevano indotto il Consiglio di Amministrazione, al termine della suddetta seduta del 20 aprile, a conferire mandato all'Amministratore Delegato di verificare entro brevissimo tempo la praticabilità dei "requisiti di sistema" e dell'accordo sindacale e di altresì valutare l'eventuale sussistenza di misure alternative capaci comunque, anche in assenza dei predetti elementi, di garantire la sostenibilità della "ipotesi" di rimodulazione del Piano Industriale 2004-2006.

Nei giorni immediatamente successivi, quel contesto di indeterminatezze, contraddizioni e resistenze che, come detto, da molti mesi aveva impedito la finalizzazione del progetto di ristrutturazione del Gruppo, era quindi andato repentinamente alimentandosi di ulteriori gravi incertezze e problematiche anche in merito all'atteso e più volte annunciato varo del provvedimento sui "requisiti di sistema", e per

effetto di un conseguente nuovo forte inasprimento del clima delle relazioni industriali che era stato nel frattempo faticosamente ricomposto.

Di fatto, nella settimana del 26 aprile, questo stato di cose si è poi tradotto in proteste ed agitazioni del personale del Gruppo, poste in essere al di fuori delle vigenti normative di legge e contrattuali, e sfociate in azioni tese ad impedire l'accesso ai luoghi di lavoro che hanno condotto alla totale paralisi dell'attività operativa della Compagnia e dispiegato le loro pesantissime ripercussioni fino ai primi giorni del corrente mese di maggio.

A seguito di tali manifestazioni, il Governo decideva di intervenire convocando per il 3 maggio l'Azienda e le Parti Sindacali ad un tavolo presso la Presidenza del Consiglio per un confronto volto ad una ulteriore e serrata verifica in ordine alla sussistenza di una posizione condivisa in merito al Piano Industriale del Gruppo.

Come noto, tale verifica si è conclusa il 6 maggio con un verbale di accordo sottoscritto dal Governo e dalle nove sigle sindacali che, tra l'altro, oltre a riaffermare l'impegno ad affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantiscano la continuità aziendale e quello di definire un nuovo progetto industriale per il Gruppo, ha condotto ad un nuovo cambio di Vertice di Alitalia formalizzato poi nella riunione del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo tenutasi in pari data.

Nel presupposto del rispetto rigoroso dei predetti impegni intercorsi tra Governo ed Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia il 13 maggio ha quindi assunto determinazioni in merito alla continuità aziendale, deliberando che la stessa possa essere assicurata tramite:

- il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte" emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
- l'approvazione delle linee guida di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/

societario del Gruppo da sviluppare nei tre-quattro mesi successivi.

Nella stessa occasione il Consiglio di Amministrazione ha altresì determinato le Linee guida del suddetto Piano che prevedono il riassetto industriale e organizzativo/societario di Alitalia, da realizzare secondo criteri di mercato con la costituzione di società distinte focalizzate sui rispettivi settori di attività.

Le predette determinazioni, assunte dal Consiglio di Amministrazione d'intesa con l'Azionista di Maggioranza, definiscono pertanto il presupposto e declinano le condizioni necessarie per garantire la continuità aziendale, a fronte delle conclamate ed indifferibili esigenze indotte da un mercato ormai radicalmente ed irreversibilmente mutato.

Al riguardo il Consiglio di Amministrazione di Alitalia del 20 maggio 2004 ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 2-3 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte".

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia, al c.d. "prestito ponte" ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell'ambito dei presupposti che rendono possibile la redazione del bilancio dell'esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l'impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito;

- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze all'aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l'accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse

finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

Come peraltro anche riportato in Nota Integrativa (cui si fa espressamente rimando), nel quadro sopra descritto il bilancio al 31 dicembre 2003 è stato pertanto redatto, come previsto dall'articolo 2423 bis, nella prospettiva della continuazione dell'attività, non sussistendo allo stato elementi oggettivi di giudizio che consentano una diversa prospettazione e, con essa, una deroga a tale disposizione di legge e ai principi ed interessi dalla medesima tutelati, e sia pure nel doveroso richiamo delle citate condizioni da cui ampiamente dipende tale stessa prospettiva. Inoltre si rappresenta che non sono state effettuate svalutazioni dei cespiti in assenza di riferimenti circa l'esistenza o meno di perdite durevoli di valore; soltanto l'analitica articolazione del piano industriale permetterà di valutarne la permanenza o meno del valore; permetterà, al pari, di determinare gli oneri di ristrutturazione.

Per quanto riguarda la flotta, in particolare si segnala che le linee guida del Piano Industriale - già messe a punto e che all'esito della necessaria analisi saranno proiettate nella sua redazione definitiva - prevedono obiettivi di sviluppo dell'impiego della flotta e di recupero di redditività. Circostanze, queste, che alla luce dei riferimenti normativi, non giustificano stime fondate su criteri tratti dal mercato. Al riguardo va peraltro segnalato che, laddove il suddetto piano definitivo dovesse prevedere una anticipata radiazione di taluni aeromobili, i relativi valori di realizzo, in base all'attuale *trend* del mercato aeronautico - del resto di non univoca determinazione - e del consistente apprezzamento intervenuto da parte dell'euro verso il dollaro statunitense, risulterebbero inferiori a quelli riflessi in bilancio.

Il Gruppo Alitalia

L'attività principale del Gruppo Alitalia è costituita dall'erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri e merci su linee nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Il Gruppo presidia altresì in modo diretto le principali attività di supporto e collaterali al trasporto aereo e più precisamente: la manutenzione degli aeromobili e le attività di assistenza aeroportuale negli scali serviti.

Il Gruppo, infine, opera altresì in comparti connessi all'area d'attività principale, tra cui l'acquisizione di partecipazioni ed interessenze in settori diversificati del trasporto aereo.

Va segnalato che nell'esercizio 2003, in linea con l'obiettivo strategico definito nel Piano Biennale 2002/2003 di focalizzazione sul "core business" e di semplificazione dell'articolazione societaria, è stato impresso ulteriore impulso al programma di dismissioni intrapreso nel 2002, procedendo alla vendita dei comparti dei servizi turistici (facenti capo alla *sub-holding* Italiatour) e *charter* (Eurofly); sono altresì in fase di avanzato sviluppo le valutazioni in ordine all'eventuale cessione del settore dell'intermediazione assicurativa (facente capo alla società Alinsurance).

Si ricorda, in nesso, che a partire dal 2001 l'assetto organizzativo del Gruppo è organicamente articolato su un modello che assicura una chiara distinzione tra le attività di *corporate*, cui si riconducono le responsabilità strategiche e di coordinamento, e quelle di gestione del *business*, ripartite tra le unità operative ed improntate ai concetti di autonomia, imprenditorialità e managerialità.

In termini di articolazione societaria, alla Capogruppo Alitalia si affiancano le seguenti società controllate:

Alitalia Express S.p.A. - Roma

Esercizio di aeromobili, di linee e di servizi, direttamente o per conto terzi, per il trasporto di

persone, posta e merci in Italia e fra l'Italia e Paesi esteri.

Alitalia Airport S.p.A. - Roma

Servizi di assistenza a terra ai passeggeri, alle merci ed agli aeromobili del Gruppo Alitalia e di terzi.

Alitalia Maintenance Systems S.p.A. – Fiumicino (Roma)

Manutenzione, revisione e riparazione di aeromobili, parti e componenti aeronautici, nonché prestazioni di servizi di supporto logistico integrato per il mercato civile ed aeronautico.

Alla società, partecipata al 40% dal *partner* Lufthansa Technik e non operativa fino al 30 giugno 2003, è stato conferito, in data 1° luglio 2003, il ramo d'azienda costituito dall'officina motori inerente la revisione e la manutenzione dei motori e delle *Auxiliary Power Unit* (APU).

Atitech S.p.A. - Napoli

Manutenzione e revisione aeromobili; lavorazione, riparazione, manutenzione e revisione delle parti e dei componenti aeronautici.

G.A. 2000 Travel Service Ltd. – New York

Commercializzazione e vendita nel campo delle iniziative e delle attività turistiche.

Global Executive Travel Selections Inc – New York

Commercializzazione e vendita nel campo delle iniziative e delle attività turistiche.

Aviofin S.p.A. - Roma

Acquisizione, gestione e coordinamento di partecipazioni ed interessenze in società, consorzi ed altri enti operanti nei settori trasporto aereo, aeroportuale e merci.

Alinsurance S.r.l. - Roma

Agente plurimandatario operante nel settore dell'intermediazione assicurativa.

Principali dati del Gruppo

	2003	2002	2001	2000	1999
<i>(euro migliaia)</i>					
Immobilizzazioni:					
- immateriali	114.487	112.630	96.360	97.055	104.067
- materiali	3.354.478	3.337.136	2.873.500	2.773.192	2.425.914
- finanziarie	208.372	236.733	126.379	115.221	83.140
Totale immobilizzazioni	3.677.338	3.686.499	3.096.239	2.985.468	2.613.121
Capitale di esercizio	(594.903)	(628.736)	(840.642)	(335.510)	(409.460)
TFR	(378.066)	(381.460)	(411.735)	(395.775)	(358.459)
Capitale investito netto	2.704.368	2.676.303	1.843.862	2.254.183	1.845.202
Capitale proprio	1.264.402	1.768.724	846.147	1.469.333	1.752.595
Indebitamento netto:					
- m/l termine	1.954.831	1.680.579	930.762	787.066	431.685
- breve termine (disponibilità)	(514.865)	(773.001)	66.953	(29.216)	(339.079)
Totale indebitamento (disponibilità)	1.439.966	907.578	997.715	757.850	92.606
Ricavi	4.320.406	4.750.052	5.254.238	5.384.918	4.803.571
Valore della Produzione	4.384.309	4.844.358	5.330.014	5.455.405	4.867.987
Consumi di materie prime e servizi esterni	(3.269.223)	(3.514.306)	(4.072.690)	(4.288.313)	(3.578.304)
Valore Aggiunto	1.115.086	1.330.052	1.257.324	1.167.093	1.289.683
Costo del lavoro	(1.168.306)	(1.139.760)	(1.260.000)	(1.190.329)	(1.114.409)
Margine Operativo Lordo	(53.220)	190.292	(2.676)	(23.236)	175.274
Ammortamenti	(351.288)	(317.403)	(301.010)	(293.128)	(262.249)
Altri stanziamenti rettificativi ed a fondi rischi ed oneri	(82.615)	(112.956)	(78.599)	(51.368)	(144.949)
Proventi (oneri) diversi	107.633	121.587	91.237	112.245	129.665
Risultato operativo	(379.490)	(118.481)	(291.048)	(255.488)	(102.260)
Proventi (oneri) finanziari netti (*)	(136.009)	(141.997)	(34.930)	12.702	12.941
Proventi (oneri) straordinari netti	25.574	388.022	(536.983)	27.624	106.508
Imposte sul reddito	(29.889)	(34.422)	(44.085)	(40.470)	(11.128)
Risultato netto	(519.815)	93.122	(907.045)	(255.632)	6.062
Investimenti	463.534	1.101.096	620.973	1.040.813	469.413
Dipendenti a fine periodo	22.200	22.536	22.948	23.478	20.770

(*) Includere le rettifiche di valore di attività finanziarie.

NOTA: i valori riportati per i vari anni riflettono le opportune riclassifiche necessarie per rendere omogenei i raffronti

Lo scenario di riferimento

Nel corso del 2003 il quadro macroeconomico complessivo, dopo una prolungata fase iniziale caratterizzata dal permanere di significativi elementi d'incertezza e problematicità collegati all'ancora critico quadro congiunturale ed all'acuirsi delle tensioni di carattere geopolitico, è andato progressivamente orientandosi nella seconda parte dell'anno verso una nuova fase positiva del ciclo congiunturale, ancorché contraddistinta da significative distinzioni della propria tonicità all'interno delle principali aree geografiche.

Supportato da politiche economiche espansive, da condizioni finanziarie favorevoli, da dinamiche dei prezzi contenute e, con particolare riferimento ai paesi dell'Estremo Oriente, dal dinamismo degli scambi commerciali dell'area, il PIL a livello mondo si è nel complesso attestato ad una crescita del 3,1%, attenuando i timori di una estesa fase di stagnazione/recessione che avevano fatto seguito alla persistenza del ciclo d'intonazione negativa che aveva caratterizzato lo scenario economico degli ultimi due anni nonché, come detto, la prima parte dell'esercizio.

Il rafforzamento del quadro congiunturale, mantenutosi in ogni caso estremamente composito e contrassegnato dalla combinazione di ombre e luci, ha coesistito tuttavia col perdurare di incognite ed incertezze sulla sostenibilità della ripresa nel più lungo periodo, riconducibili a problemi strutturali irrisolti ed a permanenti squilibri macroeconomici nei principali paesi industrializzati, emblematicamente riflessi negli elementi di fragilità rappresentati dalla situazione valutaria internazionale.

Per contro, ancorché in una prospettiva di medio termine, viene progressivamente ad appalesarsi, con sempre maggiore evidenza, come sia ormai in corso un mutamento strutturale nel ciclo internazionale, contraddistinto da segnali di ulteriore accentuazione dei vincoli d'interdipendenza che legano tra loro le varie aree geografiche, potenzialmente in grado di contribuire efficacemente alla ricomposizione degli squilibri venutisi a creare nell'economia mondiale.

Va inoltre sottolineato come alle delineate incertezze sulla sostenibilità dello sviluppo si siano ulteriormente sovrapposti forti timori in ordine ai condizionamenti posti alla crescita dalle tuttora irrisolte tensioni del quadro geopolitico generale, nonché dalla necessità che l'impulso verso l'espansione non subisca alcun nuovo *shock*.

In estrema sintesi, in un contesto di generale riposizionamento dei paesi maggiormente industrializzati, si è nel complesso assistito, nel 2003, al rinnovato affermarsi degli Stati Uniti nel ruolo di "locomotiva" mondiale, ad un primo risveglio, ancorché su ritmi di crescita ancora contenuta, dell'economia giapponese ed al contemporaneo mantenersi su accenti di sviluppo e dinamismo di quella cinese.

Decisamente inadeguato, al contrario, si è delineato il quadro congiunturale europeo, caratterizzato, nei primi mesi dell'anno, dal protrarsi di una condizione di deludente stagnazione, cui ha fatto seguito, stimolata dall'espansione statunitense, un'ancora timida ed anemica ripresa.

Più in particolare, relativamente alle principali aree geografiche, è stato riscontrato quanto segue.

Negli **Stati Uniti**, ad una prima fase contrassegnata dalla persistenza di significativi elementi di debolezza del ciclo economico è succeduta, a partire dal terzo trimestre dell'anno, una rapida ed intensa accelerazione della ripresa, trainata: dagli stimoli monetari e fiscali introdotti dall'Amministrazione che, traducendosi in incrementi dei salari reali, hanno più che compensato la crescita ancora esitante dell'occupazione; dal recupero delle spese in conto capitale delle imprese avviatosi nel secondo trimestre del 2003 dopo due anni di contrazione; dall'incremento delle esportazioni collegato al deprezzamento del dollaro, svalutatosi nei confronti dell'euro di circa il 20% dall'inizio del 2003.

Ancorché su ritmi meno sostenuti, i principali indicatori economici del quarto trimestre hanno successivamente confermato il consolidamento della ripresa statunitense, consentendo al PIL di attestarsi ad un +3,1% su base annua.

Per quanto concerne invece l'economia **giapponese**, è andata progressivamente consolidandosi nel corso del 2003, dopo anni di alternanza di stagnazioni e recessioni, un'incoraggiante inversione di tendenza verso la ripresa, accentuatasi nell'ultima parte dell'anno.

La crescita del PIL, nel complesso pari al 2,6%, è risultata essenzialmente sostenuta dal consistente sviluppo degli investimenti aziendali, reso possibile dalle ampie ristrutturazioni attuate negli anni precedenti che hanno a loro volta costituito la premessa del ritorno dei profitti d'impresa, dal volano costituito dall'impetuosa espansione economica della Cina che, primo *partner* commerciale del Giappone, si è riflessa in una forte crescita delle esportazioni nonché, in misura minore, dai significativi investimenti esteri nel settore finanziario.

Per contro, sono ancora mancati all'appuntamento con una completa ripresa i consumi privati, tuttora complessivamente ristagnanti, che, unitamente al persistere di alcuni critici nodi strutturali, tra i quali il considerevole deficit pubblico, l'endemica deflazione che colpisce il Paese da ormai otto anni e l'elevata consistenza dei crediti inesigibili presenti nel sistema bancario, risultano necessari per imprimere vigore e durevolezza allo sviluppo.

Nella **zona euro**, l'incremento complessivo del PIL si è invece attestato su un modesto +0,4%, risentendo, in particolare, delle note rigidità e distorsioni strutturali, che ne penalizzano la competitività, del rafforzamento delle ragioni di scambio dell'euro, che deprime le esportazioni, di politiche monetarie e fiscali ancora eccessivamente restrittive che, anche dopo il superamento della soglia imposta dal Patto di stabilità in Francia e Germania, appaiono insufficienti a sostenere una consistente espansione.

I dati congiunturali europei indicano in effetti che la pur modesta ripresa è risultata "trascinata" dalle esportazioni, a loro volta stimolate dall'espansione del commercio mondiale, mentre la domanda interna si è mantenuta debole, ancorché la forza dell'euro, pur danneggiando le esportazioni, abbia tuttavia isolato l'area da devastanti effetti inflattivi.

In tale delicato contesto, sebbene i governi europei abbiano avviato l'introduzione di riforme strutturali anche con l'obiettivo di stimolare la domanda, è tuttavia verosimile che, almeno nel

breve periodo, l'Europa continui a far leva per il proprio sviluppo sulla crescita del commercio mondiale nonché, in misura minore, sullo stimolo rappresentato dal prossimo allargamento ad est dell'Unione.

Anche per quanto concerne l'**Italia**, la ripresa congiunturale avviatasi dal secondo semestre dell'anno, è apparsa, seppur incoraggiante, ancora fragile e relativamente modesta, continuando tra l'altro a coniugarsi con il perdurante e generalizzato clima di incertezza e con un livello di inflazione ancora elevato.

Ai tuttora irrisolti problemi strutturali si è andata affiancando l'assenza di significativi segnali di ripresa degli investimenti, non più sorretti da incentivi fiscali e negativamente condizionati dalla presenza di un'ampia capacità inutilizzata e dalle incertezze circa i tempi e l'intensità della ripresa internazionale, oltretutto, come più volte ricordato, dall'apprezzamento dell'euro.

Il PIL, in presenza di una modesta tenuta dei consumi privati, soprattutto in quei settori, ove non sono stati riscontrati scostamenti significativi tra inflazione reale e percepita, e sostenuto dal ritrovato slancio della domanda mondiale, i cui positivi effetti hanno sopravanzato quantomeno nel breve periodo quelli negativi determinati dalla perdita di competitività, si è attestato su un deludente +0,3%.

Una rapida crescita economica, basata su incrementi molto consistenti del commercio interno, è stata invece riscontrata nei paesi emergenti dell'**area asiatica**; in particolare, la Cina, superata l'emergenza SARS e sorretta dal massiccio ritorno degli investimenti esteri nonché dalla poderosa espansione delle esportazioni, degli investimenti fissi e della produzione industriale, ha mantenuto (e superato) i livelli di sviluppo vertiginoso conseguiti negli ultimi anni, facendo attestare il proprio PIL ad un +9,1%.

Dello stesso tenore l'andamento del PIL in Russia (+7%), e, sia pure con tassi di crescita inferiori, negli altri paesi dell'Europa candidati ad entrare nell'Unione Europea.

La situazione si è presentata invece più complessa nel **Sud America**, dove la ripresa, penalizzata dalla mancanza di flussi d'investimento diretti e condizionata dalla fluttuante percezione di fiducia in merito alla determinazione a proseguire sull'avviato percorso di riforme strutturali atte a sostenere durevolmente lo sviluppo, ha proceduto

molto gradualmente, rafforzandosi nell'ultima parte dell'anno, ed esprimendo nel complesso un aumento del PIL pari all'1,1%, anche in questo caso con significative variazioni di tonicità tra i paesi appartenenti all'area, purtuttavia per la prima volta tutti in fase di crescita.

Nell'ambito del quadro macroeconomico sopra delineato, un cenno a parte deve essere infine riservato all'evoluzione delle quotazioni del greggio, che hanno mantenuto lungo l'intero corso del 2003 livelli sensibilmente superiori a quelli

dell'anno precedente (+21%), attestandosi su valori che, nella prima e nell'ultima parte dell'esercizio, si sono stabilmente posizionati nell'intorno della parte alta della banda di oscillazione OPEC (22-28 dollari al barile) quale riflesso, rispettivamente, dell'acuirsi delle tensioni sullo scacchiere mediorientale poi culminate con l'esplosione del conflitto in Iraq e dei tagli produttivi decisi dall'Opec a settembre, associati alla incompiuta definitiva ripresa della produzione irachena.

Lo scenario dell'industria del trasporto aereo

Altamente sensibile alle fluttuazioni delle variabili macroeconomiche e nel contempo estremamente vulnerabile al verificarsi di critici eventi di carattere geopolitico, che si riflettono sulla domanda con drammatici effetti moltiplicativi, ben maggiori rispetto ad altri settori, l'industria del trasporto aereo mondiale ha complessivamente evidenziato nel 2003 un'ulteriore flessione del proprio tasso di crescita.

I volumi di traffico, risultati ancora cronicamente depressi rispetto alla situazione antecedente i tragici avvenimenti dell'11 settembre 2001, hanno in effetti subito nella prima metà dell'anno, dopo un incoraggiante avvio d'esercizio, un nuovo, significativo deterioramento in relazione allo straordinario contestuale sovrapporsi di una fase economica ancora contrassegnata da consistenti elementi di stagnazione, delle tensioni geopolitiche poi culminate nell'esplosione del conflitto in Iraq, del diffondersi degli allarmi suscitati dall'epidemia della SARS e della costante ed incombente minaccia terroristica.

Il tutto, va ricordato, in un contesto industriale costantemente contraddistinto, anche al di là dei ripetuti "shock" degli ultimi anni, per una redditività strutturalmente modesta e resa recentemente ancor più fragile dal perdurante declino dei ricavi unitari.

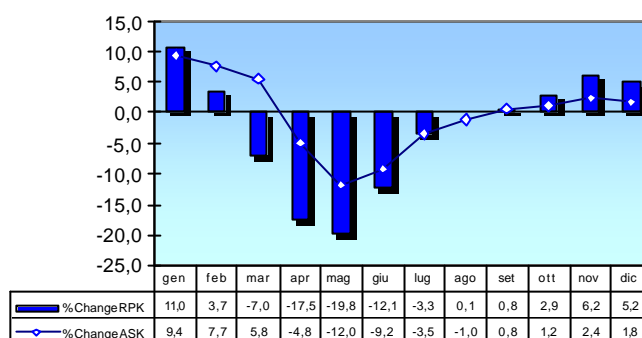
Solamente nell'ultima parte del 2003, in coincidenza con il graduale attenuarsi di alcune delle negatività sopra evidenziate, (*trend* di crescita intrapreso dall'economia mondiale, limitazione dei rischi epidemici particolarmente in Estremo Oriente) hanno iniziato a manifestarsi segnali di un tendenziale, progressivo riposizionamento del traffico (tuttavia non compiutamente realizzatosi) sui livelli del 2002, comunque ancora, si ripete, inadeguati ed insoddisfacenti nel loro complesso rispetto ai riferimenti "normalizzati".

A livello IATA, i dati delle principali aerolinee mondiali hanno evidenziato lungo l'intero arco del 2003 una flessione della domanda (espressa in passeggeri chilometro trasportati) pari al -2.4%, che, accompagnata da un assestamento del +0.1% della capacità offerta, ha determinato un'ulteriore

riduzione, pari a 1,8 punti percentuali, a livello di *load factor*.

L'evoluzione mensile del traffico aereo passeggeri mondiale nel corso del 2003 è riprodotta nel grafico sottostante.

**EVOLUZIONE PERCENTUALE 2003 vs 2002
DEL TRAFFICO PASSEGGERI IATA**



Particolarmente colpiti sono risultati i collegamenti da/verso l'Asia (-9,4%) ed il nord America (-7,2%), con consistenti penalizzazioni che hanno soprattutto riguardato i maggiori "full service carriers".

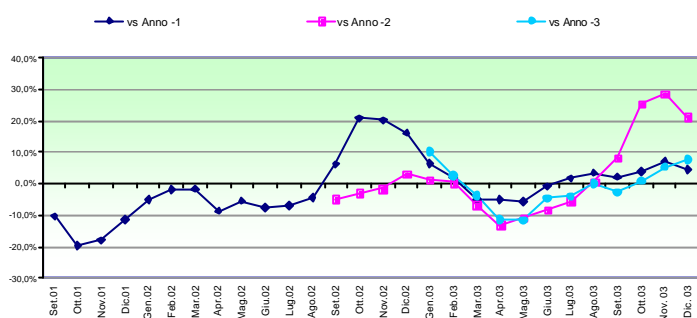
Ancorché risoltasi in un lieve incremento complessivo dei volumi trasportati (+1,0%), considerazioni di analogo tenore negativo devono essere rappresentate anche con riferimento all'evoluzione della domanda in ambito AEA, riposizionatasi solo al termine del 2003, dopo aver subito in ognuno dei due anni precedenti contrazioni pari a circa il 5%, su livelli addirittura ancora leggermente inferiori a quelli conseguiti nel 2000.

Anche in questo caso, solamente nelle ultime settimane dell'anno sono stati osservati tassi di crescita tali da far ritenere che il mercato abbia finalmente intrapreso un percorso di recupero dagli *shock* degli ultimi 30 mesi.

Per inciso si segnala come, sempre a livello AEA, era stato stimato pari al 5% circa l'aumento complessivo della domanda che l'industria avrebbe conseguito in assenza di perturbazioni e condizionamenti di natura esterna.

L'evoluzione del traffico passeggeri internazionale dei vettori europei aderenti all'AEA è rappresentata nel successivo grafico che, richiamandosi a quanto precedentemente delineato, consente di rilevare andamenti riferiti sia al precedente esercizio sia al 2001 ed al 2000.

EVOLUZIONE % DEL TRAFFICO DEI VETTORI EUROPEI (AEA) TOTALE INTERNAZIONALE (DELTA % PASSEGGERI KM TRASPORTATI)

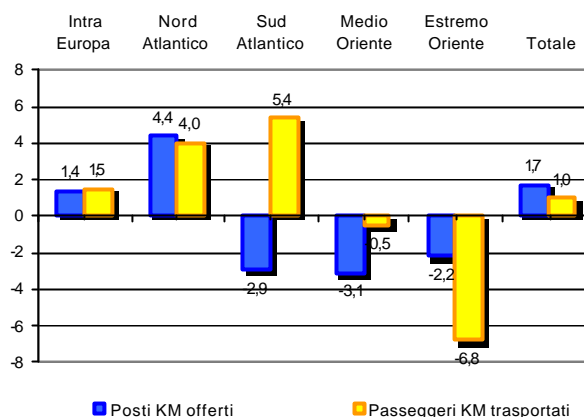


Passando ad una breve analisi dei settori (sempre a livello AEA), l'Estremo Oriente ha registrato la contrazione più marcata (-6,8% a livello annuo, con punte tuttavia eccedenti il -20% per gran parte della stagione estiva), seguito dalla più contenuta flessione del Medio Oriente (-0,5%), comparto all'interno del quale non è stato possibile recuperare nel restante corso dell'esercizio le pesanti riduzioni di traffico intervenute nel periodo bellico.

Incrementi di relativa modesta entità nel loro complesso sono stati invece registrati sugli altri settori, tra i quali si segnalano il +1,5% dell'Europa ed il +4,0% del nord Atlantico; con particolare riferimento a quest'ultimo si richiama ancora una volta l'attenzione sul fatto che la domanda, per effetto delle flessioni dell'8 e 12% circa conseguite nei due esercizi precedenti, si è mantenuta ancora ben lontana dai livelli raggiunti antecedentemente il 2001.

In sintesi, le variazioni della capacità offerta e del traffico per i vettori europei hanno consuntivato, nell'anno, i seguenti valori:

VARIAZIONI PERCENTUALI 2003/2002 DEL TRAFFICO PASSEGGERI VETTORI AEA

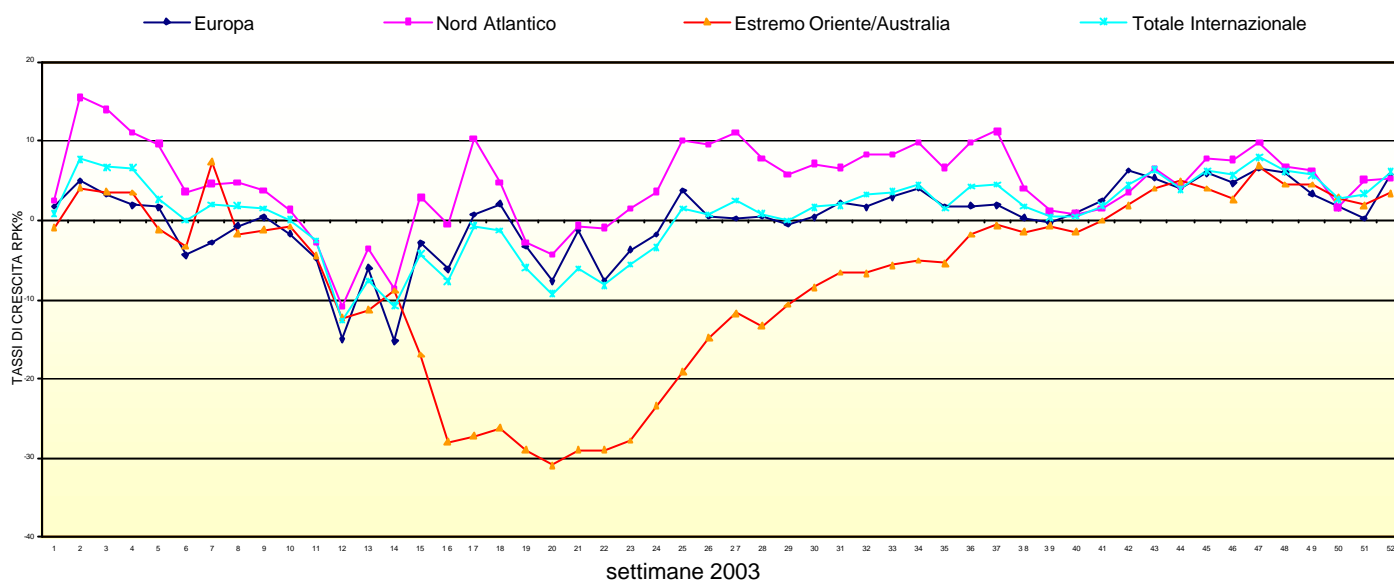


Venendo ora ad un esame di ulteriore dettaglio (sempre con riferimento ai vettori aderenti all'AEA), si può osservare come l'evoluzione della domanda nel complesso del 2003 risalti con particolare evidenza dal grafico di seguito riprodotto, nel quale vengono rappresentati, con scansione settimanale, gli andamenti del traffico a livello complessivo e per principali settori di rete. Come evidenziato in apertura del presente paragrafo, emerge al riguardo un andamento verso il 2002 altamente disomogeneo, caratterizzato da una sostanziale "tenuta" ad inizio esercizio (segnata anzi dai primi riflessi dell'attesa ripresa), cui si sono succeduti già a partire dal mese di febbraio evidenti segnali di stagnazione/recessione della domanda, in nesso con l'acuirsi delle tensioni sullo scacchiere mediorientale, poi culminate nella caduta del traffico del mese di marzo, allorché nella settimana di apertura del conflitto in Iraq è stata registrata una flessione complessiva del 12,4%, con una punta superiore al 42% sulle sole rotte mediorientali.

Il deterioramento dei livelli del traffico si è mantenuto poi costante almeno fino a giugno, essendosi sovrapposto al graduale riassorbimento delle conseguenze del conflitto il pesante impatto generato dall'epidemia della SARS, che ha determinato crolli della domanda fino all'ordine del 30% sui collegamenti da/verso l'Estremo Oriente.

Solamente nella seconda parte dell'anno sono andati invece progressivamente stabilizzandosi segnali d'incoraggiante recupero del traffico verso i livelli, peraltro, come detto, insoddisfacenti, registrati nei corrispondenti periodi del 2002, con un riposizionamento nel complesso completatosi alla metà circa del mese di novembre.

**GRAFICO DELL'ANDAMENTO SETTIMANALE DEL TRAFFICO PER SETTORI ED A LIVELLO COMPLESSIVO
VETTORI AEA 2003 vs 2002**



La citata evoluzione della domanda non ha mancato di riflettersi, in maniera pesantemente negativa, sui risultati economici dei principali vettori internazionali.

In tale contesto, l'ormai acquisita consapevolezza che i citati mutamenti strutturali in atto nel settore del trasporto aereo, siano da considerarsi ormai irreversibili, hanno fortemente influito nell'orientare la reazione delle principali compagnie aeree mondiali alla delicata fase che il settore si trova tuttora ad attraversare.

A una serie d'interventi volti a fronteggiare, quantomeno nel breve periodo, il severo declino della domanda tramite l'adozione di elementi di flessibilità nella modulazione dell'offerta in termini di frequenze e capacità unitaria, lo stimolo della crisi ha risolto ad affiancare articolati provvedimenti di ristrutturazione tesi al raggiungimento di condizioni d'equilibrio economico-finanziario prioritariamente centrati su di una pronta ed efficace riduzione e flessibilizzazione dei costi.

La tempestività con la quale le citate misure sono state rese operative, ha consentito ad alcuni dei principali vettori europei di ripristinare situazioni di profittabilità già a partire dall'ultimo trimestre 2003, cogliendo i benefici della menzionata fase di ripresa del traffico, sia pure consolidando, con

riferimento all'intero esercizio, un peggioramento verso il 2002 a livello di risultato operativo dell'ordine di 1,7 miliardi di euro.

Contestualmente, è stato impresso, con particolare riferimento al contesto europeo, nuovo impulso ai processi di privatizzazione e di consolidamento internazionale indispensabili per il conseguimento, di economie di scala sul versante industriale e commerciale e di scopo su quello del *network*.

In particolare, si segnala, al riguardo, che nel corso del mese di febbraio 2004 la Commissione Europea ed il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti hanno approvato la fusione tra Air France e KLM.

L'assenso dell'Ente di regolamentazione europeo è stato subordinato alla cessione da parte del nuovo colosso del trasporto aereo internazionale (il maggiore al mondo per fatturato ed il terzo per volumi di traffico sviluppato) di 94 *slots* giornalieri di atterraggio e decollo, onde garantire un adeguato livello di concorrenza sulle rotte gestite in prevalenza dai due vettori, in assenza tuttavia, avuto riguardo alla complementarietà delle reti servite, di qualsiasi rinuncia ad alcuna destinazione o frequenza.

Venendo ora all'esame dell'andamento del mercato mondiale del trasporto aereo merci, meno inciso da criticità di carattere geopolitico e dal

diffondersi della morbilità della SARS, si osserva a livello globale (IATA) una soddisfacente crescita del traffico, pari al 4,9%, ancorché il trend positivo sia andato progressivamente attenuandosi rispetto ai primi mesi dell'anno, che, tuttavia, traevano beneficio dal confronto con un inizio 2002 ancora profondamente segnato dai tragici eventi dell'11 settembre 2001.

Su ritmi costanti, ancorché inferiori, (2,6%) si è parimenti evidenziata la ripresa del traffico a livello AEA, ascrivibile principalmente all'andamento degli scambi commerciali da/per il Sud e Nord Atlantico e l'Estremo Oriente.

Nel contesto ampiamente problematico in precedenza descritto, i principali elementi che hanno contraddistinto la gestione del 2003 sono stati i seguenti.

a) Per quanto concerne il sistema d'offerta ed il *network* passeggeri, comparto dal quale trae sostanzialmente origine il risultato gestionale del Gruppo Alitalia, si osserva un'evoluzione nel complesso non dissimile da quella evidenziata dai principali vettori europei.

Dopo una fase iniziale contrassegnata da una graduale e mirata reimmissione di capacità su quei collegamenti, in particolare intraeuropei e verso il Nord Atlantico e l'Estremo Oriente, sui quali nel 2002 più consistenti erano stati i tagli operati in risposta alla caduta del traffico, la nuova, repentina battuta d'arresto e la successiva significativa flessione della domanda registratasi in coincidenza con l'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente aveva imposto un'ulteriore rimodulazione dell'offerta, attuata in coincidenza con il deflagrare del conflitto iracheno, in particolare attraverso il taglio di frequenze plurigiornaliere su tutti i comparti e la temporanea cancellazione dei collegamenti mediorientali. Nei mesi successivi, venendosi gradualmente a consolidare un *trend* espansivo negli andamenti del traffico internazionale, si è proceduto ad una nuova immissione di capacità, razionalizzandone ed adeguandone la distribuzione alle esigenze del mercato.

Pur con sensibili variazioni all'interno dei vari settori di rete, all'offerta addizionale nel complesso introdotta, stabilizzatasi, con riferimento all'intero arco dell'esercizio 2003 ad un +4,2%, ha fatto riscontro una crescita del trasportato del 5,3%, con conseguente aumento del coefficiente di riempimento pari a 0,8 punti percentuali.

Rinviando per una più compiuta disamina al successivo paragrafo dedicato all'evoluzione del traffico passeggeri, può tuttavia qui sinteticamente osservarsi:

- sul settore intercontinentale, all'aumento di capacità immessa (+7,3%), contestuale all'ingresso in flotta dei nuovi B777, si è

contrapposto un incremento del trasportato complessivamente pari all'8,7%, determinando un innalzamento del *load factor* di 1 punto percentuale, peraltro non diffuso in maniera uniforme su tutti i comparti. In effetti, la pur significativa ripresa della domanda intervenuta nella seconda parte del 2003 non si è rivelata sufficiente ad equilibrare completamente i consistenti investimenti in capacità effettuati in particolare sul Nord Atlantico e sull'Estremo Oriente, fortemente impattati nella prima metà dell'anno, dagli eventi di natura geopolitica e dagli allarmi suscitati dal diffondersi dell'epidemia della SARS; estremamente positivo, al contrario, lo sviluppo del traffico sul comparto Centro – Sud Atlantico;

- sul settore internazionale (Europa e bacino del Mediterraneo), la crescita programmata dell'offerta, attuata soprattutto in termini di maggiori frequenze e l'immissione in flotta di ulteriori velivoli del tipo A319 nonché di aeromobili ERJ145 ed ATR72 dedicati al traffico "*regional*", è risultata parzialmente ridimensionata dalle cancellazioni effettuate durante il periodo bellico, attestandosi nel complesso al +6,0%. Ad essa ha fatto riscontro un aumento della domanda nel complesso pari al +4,3%, determinando una flessione del coefficiente di riempimento di 1,1 punti percentuali; in particolare, sull'area europea, che per il Gruppo costituisce la più rilevante nell'ambito del settore, si è assistito al crescente sviluppo di fenomeni d'intensa concorrenzialità, acuiti dal consolidarsi della penetrazione dei vettori "*low cost*";
- sul settore nazionale, infine, già di per sé, negativamente contrassegnato da una elevata frammentazione rispetto alle consolidate strutture dei comparti domestici dei principali vettori europei, alle generali criticità di scenario hanno continuato a sovrapporsi quelle derivanti dalla pesante situazione di "*overcapacity*" determinata dalla strategia d'ingenti investimenti in termini di capacità offerta attuata dai "*competitors*", cui si coniuga l'adozione di

politiche di *pricing* sul modello dei vettori "low cost".

Tale strategia, analogamente a quanto verificatosi in ambito europeo, pur attraendo verso la modalità del trasporto aereo nuove e consistenti masse di utenti (con uno sviluppo del 10% circa a livello Industria) si è nel contempo tradotta, oltre che in un'accesa competizione tariffaria, in un'inusitata pressione sui livelli del coefficiente di riempimento, che il Gruppo Alitalia ha inteso comunque salvaguardare, pur in un contesto altamente destabilizzato, sia rimodulando in maniera mirata l'offerta sia formulando campagne di tipo tattico volte a sostenere la domanda.

Ciò ha consentito, pur in presenza di una riduzione della capacità offerta pari al 3,6%, di contenere sui livelli del precedente esercizio il trasportato (-0,5%), con una conseguente crescita del *load factor* pari a 2 punti percentuali.

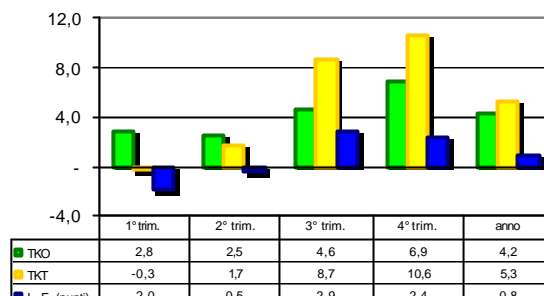
A questo riequilibrio in termini di volumi, tuttavia, si è contrapposto il fenomeno, ormai da tempo in corso, rappresentato dall'erosione dei proventi unitari, che ha ulteriormente accentuato l'intensità dei propri toni, facendo registrare sul comparto domestico una flessione del 6,4% nei confronti del precedente esercizio.

Ad essa si sono aggiunte le altrettanto rilevanti riduzioni presentatesi, sul settore internazionale (-9,4%) ed intercontinentale (-10,7%) che, seppure in parte riconducibili al forte apprezzamento dell'euro su tutte le principali valute mondiali, costituiscono, stante gli ormai acquisiti caratteri di durezza ed irreversibilità, la più elevata criticità presente nell'industria del trasporto aereo.

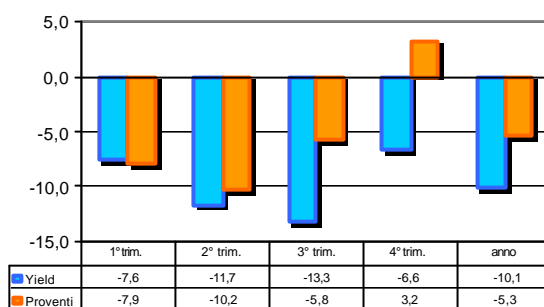
Il deterioramento complessivo dello *yield* si è attestato, nel 2003, al -10,1% nei confronti del precedente esercizio, determinando per tale via una perdita nel valore assoluto dei proventi pari al -5,3%. Rapportando a tale ultimo valore l'andamento della capacità offerta, (pari come detto al + 4,2% e rappresentativa di uno dei principali "driver" dei costi), si ottiene una misura del deterioramento della resa per unità di prodotto (RATK), che nel corso del 2002 aveva al contrario evidenziato una tendenziale evoluzione

verso l'equilibrio e determinato virtuosi effetti sul versante del profilo reddituale.

Andamento TKO, TKT, Load Factor
(Variazioni % vs. anno precedente)



Andamento Yield e Proventi
(variazioni % vs. anni precedenti)



b) Con riferimento ai programmi di efficientamento e di contenimento dei costi, è proseguita nella prima parte dell'anno l'implementazione delle misure individuate nel Piano Biennale 2002-2003 e già avviate nel corso del precedente esercizio.

Si ricordano, fra queste, quelle in materia di costo del lavoro correlate all'accordo sottoscritto nel 2002 con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali (contratti di solidarietà per il personale di terra e sospensione di alcuni istituti contrattuali) che, avendo carattere di transitorietà, hanno esaurito il loro effetto nel mese di marzo 2003. Ad esse, al fine di limitare i drenaggi di liquidità generati dal descritto critico scenario, sono stati affiancati provvedimenti di natura contingente quali il blocco delle spese non mandatarie e degli investimenti non direttamente collegati allo sviluppo della flotta od a misure di sicurezza e/o norme di legge, limitando altresì il *turn over* del personale a tempo determinato.

In termini più strutturali, sostanzialmente anticipando alcune delle azioni riprese poi nel

nuovo Piano Industriale 2004-2006, sul finire del primo semestre si è dato seguito ad una prima rimodulazione delle commissioni riconosciute agli agenti per le vendite nazionali e ad un ulteriore impulso alle vendite dirette via *web* e *call center* al fine di contenere i costi distributivi.

Inoltre, con l'obiettivo di recuperare adeguati livelli flessibilità ed efficienza, era stato predisposto, sempre nel divenire dei primi mesi dell'esercizio, un pacchetto di misure concernente la produttività del personale navigante di cabina, finalizzato alla riduzione della composizione degli equipaggi impiegati sui voli domestici ed internazionali in parallelo con il ridisegno del servizio di bordo e la modifica del *mix* di classi sugli aeromobili operanti su tali destinazioni, anche mutuando analoghe iniziative già realizzate o in procinto di attuarsi da parte di primari vettori europei. L'applicazione unilaterale ad inizio giugno da parte della Compagnia di tali misure, resasi necessaria di fronte alla indisponibilità delle Organizzazioni Sindacali ad affrontare preliminarmente il progetto onde condividerne le modalità applicative, si era dovuto registrare quella che era apparsa a tutti una forma di protesta anomala da parte della categoria degli Assistenti di volo concretizzatasi in una situazione di morbidità tale da triplicare il numero di risorse indisponibili per malattia e da causare la cancellazione di numerosi voli. Anche a seguito dell'intervento del Governo, si era poi addivenuti ad una intesa tecnica che, sia pure su diverse basi ed in via sperimentale, aveva introdotto nuove modalità nell'impiego delle risorse.

La seconda parte dell'esercizio è stata caratterizzata dal percorso di individuazione di ben più incisivi programmi di efficientamento sul tutto il ventaglio dei costi addivenendo alla prospettazione e successiva approvazione del Piano Industriale 2004-2006 ampiamente descritto nell'apposito capitolo riportato in apertura della presente relazione cui si rimanda.

- c) Per quanto concerne la flotta, è proseguito nel 2003, il programma di adeguamento e rinnovamento mirato al conseguimento di una crescita sul lungo raggio e sul breve – medio raggio (nonché sul settore “*regional*”) coerente con gli obiettivi di *network* e di contenimento dei costi unitari.

In maggior dettaglio, mentre sul lungo raggio è stato portato ad effetto il processo di concentrazione sulle sole tipologie B777 e B767, procedendo al *phase – in* di ulteriori aeromobili appartenenti a tali tipologie in parallelo al “*grounding*” degli MD11, sul breve–medio raggio è stato impresso ulteriore impulso all'ingresso di nuovi velivoli A319, unitamente al potenziamento del comparto *regional*, nel quale sono stati immessi aeromobili del tipo ERJ145 ed ATR72.

Ciò ha determinato in 182 i velivoli componenti la flotta operativa del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, con un incremento di 9 unità rispetto al precedente esercizio quale saldo tra l'ingresso di ulteriori 7 B777, 1 B767, 5 A319, 4 ERJ145 e 3 ATR72 ed il *grounding* di 8 MD11, cui si è aggiunta l'uscita di 2 A330 e di 1 A320 direttamente utilizzati per l'attività *charter* dalla società Eurofly, esclusa dal perimetro di consolidamento del Gruppo a seguito della cessione della partecipazione di maggioranza avvenuta nel corso del mese di settembre.

- d) Sotto il profilo finanziario, ha assunto particolare rilievo l'operazione di rifinanziamento di 6 aeromobili B777 di proprietà stipulata con la Barclays Bank ed assistita da garanzie rilasciate dall'agenzia statunitense per il credito all'esportazione (Eximbank), che ha consentito di far affluire risorse per un controvalore pari a 467 milioni di euro, beneficiando al contempo di un finanziamento a costi estremamente competitivi.

Tale operazione ha consentito di limitare il drenaggio di liquidità generato dal negativo andamento della gestione e di presidiare per tutto l'esercizio la riconfermata scelta strategica, peraltro conforme a quella già adottata dalle principali compagnie aeree, volta a mantenere strutturalmente consistenti saldi di liquidità, immediatamente esigibile, pur in presenza di indebitamento a medio–lungo termine, in maniera tale da poter sopperire all'eventuale fabbisogno originato da cause esogene non prevedibili.

- e) Nel quadro di valorizzazione del sistema delle alleanze e del percorso d'integrazione tra Alitalia ed Air France avviato nel luglio 2001 con la stipula dell'“*Alliance Coordination Agreement*”, si segnala la sottoscrizione in data

30 settembre ad Amsterdam (nell'ambito dell'accordo d'integrazione societaria tra Air France e KLM annunciato nella stessa giornata) di un contratto bilaterale con Air France, di un contratto trilaterale con Air France e KLM e di un contratto bilaterale con KLM. Con il contratto bilaterale con Air France, essenzialmente rivolto alla regolamentazione di alcuni temi connessi all'ulteriore sviluppo dell'alleanza, le società si sono reciprocamente scambiate il consenso a concludere accordi con KLM, seppure di diversa intensità; l'intesa prevede per Alitalia l'immediata possibilità di avviare le negoziazioni per la propria sollecita integrazione nella nuova combinazione Air France – KLM non appena lo Stato italiano abbia cessato di detenerne il controllo; essa disciplina inoltre, un impegno delle parti a negoziare l'attivazione di una “*full joint venture*” sul “*business*” cargo e definisce alcune linee strategiche per lo sviluppo di un'ulteriore integrazione dell'attività nel settore del trasporto passeggeri.

Il contratto trilaterale con Air France e KLM contribuisce ad individuare le modalità d'estensione a KLM dell'esistente alleanza tra Alitalia ed Air France fissandone principi, obiettivi e regole di *governance*; ne costituisce postulato cardine la creazione di una forte integrazione industriale e commerciale trilaterale, che accresca la qualità e la gamma dei servizi da offrire al pubblico aumentando per tale via le capacità competitive dei “*partner*” sul mercato europeo.

Il contratto bilaterale con KLM stabilisce infine le linee essenziali della collaborazione che verrà posta in essere tra le due società al momento dell'ingresso del vettore olandese in SkyTeam e nell'ambito dell'alleanza a tre. In maggior dettaglio, sono state in tale ambito individuate distinte fasi di cooperazione che consentano, nella cornice delle linee guida tracciate dall'intesa trilaterale, un processo di progressiva crescente integrazione tra i due vettori.

La prospettata combinazione delle attività d'impresa di Air France, KLM ed Alitalia verrebbe a costituire la più importante concentrazione di vettori aerei in Europa, anche fortemente integrata nell'alleanza globale mondiale SkyTeam, con rilevanti

ricadute positive sul posizionamento competitivo del Gruppo Alitalia.

Era questa, in estrema sintesi, la visione strategica sottesa allo schema di Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 novembre 2003, (tuttora al vaglio delle Commissioni di Camera e Senato) nel quale veniva prospettato il processo di disimpegno della proprietà pubblica dal capitale azionario dell'Alitalia ed altresì individuati i criteri e le modalità della privatizzazione.

f) Nell'ottica del perseguimento della focalizzazione sul “*core business*” tramite l'adozione di un modello industriale centrato sul trasporto aereo e sulla razionalizzazione delle rimanenti attività, nel corso del primo semestre si è dato seguito alla cessione dell'80% del comparto Italiatour alla CIT – Compagnia Italiana Turismo S.p.A. In data 15 settembre 2003, si è perfezionata a seguito dell'assenso da parte dell'Autorità Antitrust, la già accennata operazione di cessione dell'80% della partecipazione detenuta nella Eurofly S.p.A. alla società di diritto lussemburghese Effe Luxembourg SA. Sono stati contestualmente sottoscritti gli accordi complementari che prevedono, tra l'altro, lo scambio di opzioni “*put*” e “*call*” per la cessione del rimanente 20%, nonché quella per la vendita (fino a 13 esemplari) di aeromobili MD82 di proprietà Alitalia, già peraltro esercitata per i primi cinque in data 31 ottobre e per i restanti 8 nel corso del mese di marzo 2004 (si segnala altresì che nel mese di aprile 2004 è stata perfezionata la cessione dei primi 3 esemplari).

Inoltre, in data 24 settembre, intervenuto l'assenso da parte dell'Autorità Antitrust, si è finalizzata l'operazione di cessione alla società Lufthansa Technik di una quota pari al 40% del capitale sociale della controllata Alitalia Maintenance Systems, cui, si ricorda, era stato precedentemente conferito il ramo d'azienda costituito dall'officina motori.

Sotto il profilo dei risultati reddituali, la citata evoluzione del traffico e, soprattutto, quella dello *yield*, hanno generato ripercussioni di forte impatto negativo sull'andamento della gestione del Gruppo Alitalia, determinando nel complesso una riduzione dei proventi del traffico passeggeri pari a 170 milioni di euro (-5%) rispetto al precedente esercizio.

Ulteriori penalizzazioni, (al netto delle variazioni originate dal differente perimetro di consolidamento tra i periodi a raffronto) sono derivate:

- dai maggiori livelli tariffari per assistenza radiometeo e di scalo, andamento in controtendenza rispetto alla situazione dell'industria tesa al recupero di efficienza ed alla riduzione dei costi che la pressione sui ricavi unitari rendono ineludibili;
- dall'aumento del costo del lavoro essenzialmente attribuibile alla vigenza, per il solo primo trimestre dell'anno (nove mesi a partire da marzo 2002) delle citate misure di contenimento previste dall'accordo del 9 aprile 2002 (contratti di solidarietà per il personale di terra e sospensione di alcuni istituti retributivi per il personale di volo);
- dai più elevati ammortamenti associati al ricordato programma di rinnovo della flotta;

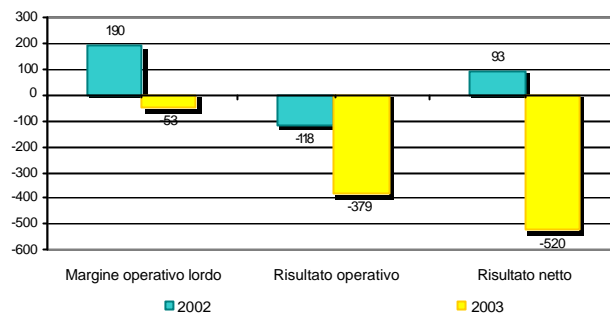
solo parzialmente compensate:

- dai miglioramenti riscontrati nelle spese di vendita, in nesso sia con la flessione del fatturato sia con l'emergere dei primi benefici rivenienti dall'introduzione delle menzionate misure di contenimento dei costi distributivi;
- dalla riduzione degli oneri assicurativi per rischi di guerra;
- dal minor ricorso a capacità acquisita da terzi tramite accordi e noleggi;
- dai minori costi sostenuti per materiali tecnici e manutenzione flotta.

Il tutto ha concorso a produrre, una perdita operativa pari a 379 milioni di euro, peggiore per 261 milioni di euro rispetto a quanto consuntivato al termine del precedente esercizio.

A livello di risultato netto, è stata invece riscontrata una perdita pari a 520 milioni di euro, da confrontare con l'utile di 93 milioni di euro consuntivato alla chiusura dell'esercizio 2002, che aveva peraltro beneficiato per 388 milioni di euro dell'apporto di consistenti partite straordinarie nette (per 266 milioni di euro rappresentate dalla favorevole conclusione del noto procedimento arbitrale con KLM).

SINTESI RISULTATI ECONOMICI DEL GRUPPO ALITALIA



Con riferimento al contributo dei diversi settori, si segnala quanto segue.

Il settore del **trasporto aereo di linea**, esercito dalle società Alitalia ed Alitalia Express, rappresenta circa il 99% del fatturato consolidato e determina, sostanzialmente, i risultati dell'intero Gruppo.

Con riferimento specifico al **trasporto passeggeri**, il settore si articola su un sistema di rete basato su oltre 869 voli giornalieri verso 100 destinazioni mondiali in 47 paesi, servendo altresì, oltre 22 milioni di passeggeri, costituendo il principale operatore sul mercato nazionale ed occupando la settima posizione per passeggeri chilometro trasportati sui traffici internazionali ed intercontinentali tra i vettori europei aderenti alla AEA.

Oltre alle destinazioni servite direttamente, il Gruppo è in grado di offrirne alla propria clientela un numero molto elevato grazie al sistema d'alleanza globale SkyTeam, di cui è partner con Air France, Delta Airlines, Korean Air, Aeromexico e CSA Czech Airlines, nonché ad accordi di natura commerciale con altri vettori.

In maggior dettaglio:

- l'attività di trasporto aereo passeggeri sulle linee nazionali ha costituito nel 2003, con riferimento al numero complessivo di passeggeri trasportati, il 52,7% dell'intera attività di trasporto aereo di linea passeggeri del Gruppo (54,3% nel 2002).

I collegamenti del Gruppo sono estesi a tutto il territorio nazionale attraverso un sistema di rete articolato sulle strutture aeroportuali di Milano (Malpensa e Linate) e Fiumicino, nonché su servizi diretti di collegamento tra le

principali città del Nord Italia, del Sud e delle Isole;

- l'attività di trasporto aereo passeggeri sulle linee internazionali ha rappresentato, in termini di numero di passeggeri trasportati, il 38,6% dell'intera attività di trasporto aereo di linea passeggeri del Gruppo (37,7% nel 2002), con collegamenti sulle principali destinazioni dell'Europa geografica, del Nord Africa e del Medio Oriente;
- l'attività di trasporto aereo passeggeri sulle linee intercontinentali ha costituito nel 2002, in termini di numero di passeggeri trasportati, l'8,7% dell'intera attività di trasporto aereo di linea passeggeri del Gruppo (8% nel 2002). Le principali destinazioni intercontinentali servite riguardano le maggiori città del Nord America, del Centro/Sud America, dell'Estremo Oriente, particolarmente il Giappone, ed alcuni altri collegamenti verso l'Africa Occidentale.

Con riferimento al **trasporto merci** il settore è basato su di un sistema di rete prevalentemente focalizzato sul traffico intercontinentale, che ne costituisce circa il 90% dell'attività, e si è avvalso nel corso dell'esercizio di 3 aeromobili "all cargo" esclusivamente dedicati al trasporto merci nonché degli spazi disponibili nelle stive degli aeromobili del Gruppo impiegati nell'attività passeggeri e, per talune destinazioni specifiche, di quelli acquisiti mediante accordi commerciali con altri vettori cargo.

E' stata inoltre utilizzata, marginalmente, una rete domestica ed internazionale di servizi gommati su strada, che hanno integrato i collegamenti aerei con lo scopo di offrire servizi logistici maggiormente articolati e traggurdati alle richieste del mercato.

Per l'attività cargo il Gruppo occupa la sesta posizione tra i vettori aderenti all'AEA in termini di tonnellate chilometro trasportate, ricoprendo altresì un ruolo primario nei traffici effettuati verso gli Stati Uniti e l'Estremo Oriente.

Nell'ambito del settore è svolta anche l'attività di **trasporto aereo della posta**, principalmente per il cliente Poste Italiane S.p.A. oltre che per le altre maggiori aziende postali mondiali.

Il settore del trasporto aereo nel complesso ha evidenziato una perdita a livello di risultato

operativo di 376 milioni di euro (111 milioni del 2002), che riflettono principalmente la pesante caduta dei proventi passeggeri conseguente il severo e progressivo deterioramento dello *yield* (-10,1%), solo parzialmente controbilanciato dalla crescita (5,3%) dei volumi complessivi del traffico.

Il settore della **manutenzione aerea**, con specifico riferimento alle controllate Atitech ed Alitalia Maintenance Systems, ha evidenziato un risultato operativo negativo per circa 10 milioni di Euro (rispetto a quello egualmente sfavorevole per 1 milione di euro consuntivato nel 2002), interamente attribuibile ad Atitech.

Occorre segnalare come il settore stia attraversando una delicata fase industriale, caratterizzata, da un lato, dall'indebolimento della domanda (in nesso con le profonde rivisitazioni della capacità offerta effettuate dai maggiori vettori internazionali) e dall'associata tendenziale dismissione di aeromobili di vecchia generazione, sostituiti con nuove tipologie che richiedono interventi manutentivi minori oltre che maggiormente dilazionati nel tempo, e, dall'altro, da un surplus dell'offerta.

Con particolare riferimento ad Atitech, tale difficile situazione, venutasi a determinare in un momento in cui la società era impegnata in una fase di completamento di impegnativi investimenti rivolti all'ampliamento e all'ammodernamento delle proprie infrastrutture e di diversificazione dell'offerta, si è riflessa con accenti di intensa criticità sui risultati economici dell'esercizio, ancorché provvedimenti di contenimento, particolarmente delle spese discrezionali, e di limitazione dei nuovi investimenti, siano stati contestualmente introdotti, accentuandone la portata nell'ultima parte dell'anno.

In parallelo, con l'obiettivo di agganciare, al loro manifestarsi, gli effetti della riemersione dell'industria del trasporto aereo dalla perdurante critica fase industriale, è stato dato seguito anche ad una serie di azioni di diversificazione e miglioramento della capacità produttiva.

Per quanto concerne invece Alitalia Maintenance Systems (manutenzione motori e componenti), la cui attività operativa è stata avviata dal 1° luglio 2003 contestualmente al conferimento del ramo d'azienda denominato "Manutenzione e Revisione Motori ed A.P.U." da parte di Alitalia, il contesto di mercato, oltre agli elementi precedentemente

rappresentati, appare caratterizzato, in positivo per la futura evoluzione della società, dalla strategia di esternalizzazione che lo stimolo della crisi ha indotto a porre in essere da parte di molte compagnie aeree.

Nel ricordare che nel corso del mese di settembre 2003, intervenuto l'assenso dell'Attività Antitrust, è stata finalizzata l'operazione di cessione alla Lufthansa Technik del 40% del pacchetto azionario della società, si rileva come il risultato operativo dell'Alitalia Maintenance Systems si sia attestato nel 2003 su un livello di sostanziale pareggio.

Il settore dell'**handling aeroportuale** (Alitalia Airport) ha consuntivato un risultato operativo positivo per circa 7 milioni di Euro con una flessione, tuttavia, pari ad 1 milione di euro, essenzialmente riconducibile alle note criticità del settore del trasporto aereo, riflettendosi con significativa intensità sulle *performance* operative della società e generando, in parallelo, sfavorevoli impatti dal punto di vista dei ritorni reddituali.

Sotto il primo profilo, si rammenta in particolare come le direttive emanate dalle Autorità governative sia in tema di limitazione del rischio di diffusione della SARS sia a garanzia della sicurezza, abbiano comportato una dilatazione dei tempi necessari al corretto espletamento delle

procedure, incidendo in maniera negativa sugli aspetti qualitativi dell'operativo e richiedendo altresì un maggior impiego di risorse.

Nel corso dell'ultimo trimestre 2003, tuttavia, l'introduzione di interventi mirati ha consentito di ottenere un significativo accrescimento degli indicatori di *performance*, mantenutisi poi su *trend* soddisfacenti anche nella prima parte del 2004.

Si segnala altresì come a partire dal mese di luglio 2003 sia stato avviato il processo di identificazione di un potenziale *partner* industriale per Alitalia Airport, tuttora in corso.

Circa infine le altre società del Gruppo operanti nel comparto assicurativo (Alinsurance), delle agenzie di viaggio (Global Executive Travel Selections e GA 2000 Travel Service) ed in qualità di *sub-holding* finanziaria (Aviofin), non sono stati registrati risultati economici significativi.

Per il comparto assicurativo si segnala l'avvio di una significativa fase di transizione nel corso della quale sarà assunta, da parte degli Azionisti, una decisione in merito alla ristrutturazione del comparto, che potrà anche concretizzarsi nella cessione o nell'assorbimento della società.

La prevedibile evoluzione della gestione

L'avvio del corrente esercizio è stato caratterizzato per il Gruppo dal quadro profondamente problematico descritto in apertura della presente relazione.

Come già rilevato nella Relazione consolidata del 1° trimestre 2004 (approvata il 13 maggio scorso), la forte reazione degli Agenti di viaggio italiani, attuata in risposta alle misure annunciate a fine 2003 dalla Compagnia in relazione al nuovo sistema di remunerazione dell'intermediazione, unitamente al clima di fortissima conflittualità sul versante delle relazioni industriali, hanno concorso a vanificare le crescite di fatturato programmate per il primo trimestre, determinando per il provento da traffico passeggeri, una flessione rispetto allo scorso esercizio della resa per unità di prodotto offerto (RATK), e generando sotto il profilo reddituale, in un periodo caratterizzato dai noti fenomeni di bassa stagionalità, una perdita a livello di risultato ante imposte e partite straordinarie pari a €mln 206 (sostanzialmente analoga a quella dei primi tre mesi dell'esercizio 2003).

Esito non dissimile si è registrato con riferimento ai risultati di traffico di aprile (ancorché quantitativamente il peggioramento di RATK risulti attenuato, potendo beneficiare, nel confronto con i volumi di trasportato dell'aprile del 2003, del drastico calo generato lo scorso anno dal conflitto iracheno), ampiamente penalizzati dal blocco dell'attività registrato negli ultimi giorni del mese a seguito delle ricordate manifestazioni dei lavoratori.

Evoluzioni positive sono per contro emerse sui livelli di puntualità e riconsegna bagagli che, nonostante le menzionate irregolarità/paralisi operative causate dagli scioperi e dalle agitazioni "spontanee" del personale, hanno manifestato nel primo quadrimestre e in questa prima porzione del mese di maggio evidenti segnali di miglioramento rispetto al passato esercizio, riportando la *performance* della Compagnia al livello di quelle dei maggiori vettori europei di riferimento.

Il tutto in un contesto congiunturale ancora segnato da preoccupazioni e debolezze, nel quale in particolare leconomia europea e soprattutto quella nazionale non accennano a riemergere

decisamente dalla prolungata fase di stagnazione, ed in uno scenario di settore che, pur a fianco di incoraggianti cenni di ripresa del traffico (per i vettori AEA: +9,6% verso il 2003 – che si ricorda comunque particolarmente depresso - nelle prime diciotto settimane dell'anno), continua a dover convivere con la costante instabilità del quadro geopolitico che, tra l'altro, non ha mancato di far sentire i suoi effetti anche sulle quotazioni del greggio, che non sono discese rispetto ai limiti alti della forbice OPEC, anzi spesso sono risultati superiori, raggiungendo nelle ultime settimane livelli *record*.

Al riguardo si segnala che nel bimestre aprile-maggio tali quotazioni si sono attestate su un valore medio superiore di oltre il 30% rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio.

Nel contempo, dall'inizio dell'anno le disponibilità finanziarie del Gruppo sono andate ulteriormente riducendosi, risentendo dei risultati reddituali di periodo, incisi anche dai citati ben noti fenomeni di stagionalità, che si sono sovrapposti alle predette criticità di questa prima parte di esercizio.

Inoltre, la prolungata fase di stallo in ordine al progetto di ristrutturazione e le pesanti proteste attuate dal personale del Gruppo, hanno impedito di perfezionare rilevanti operazioni di finanziamento/rifinanziamento della flotta, già programmate ed in avanzato stato di finalizzazione, ed hanno alimentato qualche prima pressione da parte di alcuni principali fornitori, in un ambito di diffusa preoccupazione che solo il citato recente sopraggiunto accordo di Palazzo Chigi tra Governo e Sindacati e le successive determinazioni del Consiglio di Amministrazione Alitalia del 13 maggio appaiono avere, in questi giorni, parzialmente ricomposto, almeno nell'attesa di ulteriori sviluppi e rinnovate sufficienti certezze in merito alle prospettive future della Compagnia.

In estrema sintesi, nel già critico quadro emerso nel corso del passato esercizio, questo inizio 2004 ha riproposto in tutta evidenza come gli obiettivi di rilancio del Gruppo necessitino del recupero di stabili e durevoli condizioni di compatibilità economica e finanziaria ottenibili solo attraverso un ineluttabile percorso di incisiva ristrutturazione

che la lunga fase di *impasse* dei mesi scorsi, causata da resistenze e indecisioni dei vari soggetti coinvolti, ha ampiamente condizionato nella sua velocità e pienezza di implementazione.

Inoltre, con specifico riferimento alla parte residua dell'esercizio in corso, è necessario ricordare che la sostenibilità finanziaria della gestione del Gruppo è condizionata dalla possibilità di poter cogliere per intero, attraverso la piena stabilità dei programmi operativi, le opportunità di traffico offerte dal periodo di alta stagionalità appena iniziato, di ristabilire in un quadro di ritrovate certezze in ordine al futuro della Compagnia, un solido clima di fiducia sui mercati e sull'insieme dei fornitori di beni e servizi, e, comunque, di reperire adeguate risorse finanziarie. A tale ultimo riguardo soccorre la ricordata recente determinazione del Consiglio di amministrazione di Alitalia (assunta di intesa con l'Azionista di maggioranza) in ordine al

reperimento delle risorse finanziarie necessarie per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano di risanamento in via di elaborazione sulla base delle Linee Guida nei giorni scorsi approvate.

Per contro va segnalato che, sia pure nell'auspicato predetto ripristino di uno scenario normalizzato delle condizioni operative e dei rapporti con i fornitori, è prevedibile che il profilo reddituale, già nel breve termine, in assenza di interventi di ricapitalizzazione, determinerà un deterioramento del patrimonio netto tale da ridurre la consistenza al di sotto della soglia del terzo del capitale sociale.

In conclusione, alla luce di tutto quanto sopra rappresentato si sottolinea la decisiva rilevanza del piano di ristrutturazione industriale e dell'operazione di aumento del capitale sociale.

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI CONSOLIDATA

(euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	VARIAZIONI
A. RICAVI	4.320.406	4.750.052	(429.646)
<i>Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti</i>	32	(150)	182
<i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>	63.871	94.456	(30.585)
B. VALORE DELLA PRODUZIONE "TIPICA"	4.384.309	4.844.358	(460.049)
<i>Consumi di materie e servizi esterni</i>	(3.269.223)	(3.514.306)	245.083
C. VALORE AGGIUNTO	1.115.086	1.330.052	(214.966)
<i>Costo del lavoro</i>	(1.168.306)	(1.139.760)	(28.545)
D. MARGINE OPERATIVO LORDO	(53.220)	190.292	(243.512)
<i>Ammortamenti e svalutazioni</i>	(351.288)	(317.403)	(33.885)
<i>Altri stanziamenti rettificativi</i>	(27.037)	(33.647)	6.610
<i>Stanziamenti a fondi rischi e oneri</i>	(55.578)	(79.309)	23.732
<i>Saldo proventi e oneri diversi</i>	107.633	121.587	(13.954)
E. RISULTATO OPERATIVO	(379.490)	(118.481)	(261.009)
<i>Proventi e oneri finanziari</i>	(119.427)	(124.628)	5.201
<i>Rettifiche di valore di attività finanziarie</i>	(16.582)	(17.369)	786
F. RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	(515.500)	(260.478)	(255.022)
<i>Proventi e oneri straordinari</i>	25.574	388.022	(362.448)
G. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(489.926)	127.545	(617.471)
<i>Imposte sul reddito dell'esercizio</i>	(29.889)	(34.422)	4.533
H. UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(519.815)	93.122	(612.937)
<i>di cui:</i>			
- Quota Capogruppo	(519.687)	93.143	(612.830)
- Quota Terzi	(128)	(21)	(107)

Analisi dei risultati reddituali del Gruppo

L'esercizio 2003, come ampiamente descritto nei paragrafi precedenti, è stato caratterizzato, da un lato, da un andamento fortemente critico degli scenari macroeconomici e di settore e, dall'altro, da una serie di interventi attuati per supportare il percorso di risanamento, che nel periodo in esame non hanno potuto, se non in minima parte, stante la profondità del deterioramento del contesto di mercato, manifestare benefici in grado di impedire il depauperamento economico del Gruppo.

Tutto ciò si è riflesso sui risultati reddituali che mostrano, rispetto al 2002, un consistente peggioramento del risultato operativo (€mln 261), che si amplifica a livello di risultato netto (€mln 613) principalmente quale conseguenza del minor contributo riveniente dalle partite straordinarie che accoglievano nell'esercizio a raffronto quanto riconosciuto al Gruppo per il positivo esito del procedimento arbitrale nei confronti della KLM nonché le plusvalenze originate dalla cessione del comparto telematico e dell'immobile relativo al Centro Direzionale Alitalia.

Nel rinviare all'esposizione di dettaglio riportata nella nota integrativa, di seguito si fornisce evidenza dei più significativi elementi che hanno concorso all'andamento dei risultati reddituali del Gruppo.

I **ricavi consolidati** dell'esercizio 2003 hanno presentato un valore di €mln 4.320 ed evidenziano un decremento di €mln 430 (-9% circa) nei confronti dello scorso esercizio.

Tale variazione ha interessato principalmente i ricavi del traffico che hanno consuntivato una flessione di €mln 331 (-8%), determinata essenzialmente dalla componente passeggeri di linea (-€mln 170), dalla citata esclusione dal perimetro di consolidamento, con effetto dal 1° gennaio 2003, della società Eurofly, che ha comportato una riduzione del livello assoluto dei ricavi del traffico pari a €mln 134, nonché dal decremento pari a €mln 25 dei proventi delle altre attività (*cargo* e *charter* in particolare).

La flessione dei proventi passeggeri, come più volte riferito, consegue al severo progressivo deterioramento dello *yield* (-10,1%), solo parzialmente controbilanciato da una moderata

crescita (5,3%) dei volumi complessivi del traffico.

La variazione residua dei ricavi (-€mln 99) ha riflesso principalmente il venir meno delle prestazioni nei confronti di terzi erogate nell'ambito delle attività del settore turistico (-€mln 56) e di quello telematico (-€mln 41), per effetto, rispettivamente, della cessione dell'80% della partecipazione detenuta nella *sub-holding* Italiatour e della dismissione del comparto Sigma.

Il **valore della produzione**, pari a €mln 4.384, ha evidenziato un decremento di €mln 460 (-9%), di cui circa €mln 187 per effetti valutari, in massima parte correlati a dollaro statunitense (incluse le valute ad esso correlate) e yen giapponese, riflettendo, rispetto ai ricavi, anche le variazioni negative determinate da un minor valore delle capitalizzazioni (€mln 31), prevalentemente correlate a oneri finanziari su anticipi in conto flotta e lavori su aeromobili.

I **consumi di materie e servizi esterni**, si sono attestati a €mln 3.269, evidenziando nel complesso un decremento di €mln 245 (-7%).

Tale flessione, ottenuta nonostante un incremento della capacità complessivamente offerta del 4,2%, è da collegare prevalentemente all'esclusione dal perimetro di consolidamento dell'intero comparto *leisure* (Sigma, Italiatour ed Eurofly) che ha determinato minori costi per €mln 157.

La quota residua risente, per le voci maggiormente interessate, delle seguenti variazioni:

- i materiali tecnici e le prestazioni per le manutenzioni sono diminuiti di €mln 60 essenzialmente per il favorevole andamento valutario e la minore attività manutentiva sia svolta per terzi sia correlata al rinnovamento della flotta di Gruppo;
- i noleggi passivi si sono ridotti di €mln 41, principalmente a seguito della minore capacità acquisita da terzi tramite noleggi e/o accordi e del positivo andamento dei cambi;
- le spese di vendita sono diminuite di €mln 35, essenzialmente in nesso con la flessione

del fatturato passeggeri cui si sono aggiunti i benefici di alcune misure volte al contenimento dei costi distributivi, quali l'abbattimento delle commissioni agli agenti per le vendite nazionali e l'azzeramento delle stesse sul mercato statunitense, contestuali all'ulteriore impulso impresso alle vendite dirette via *web* e *call center*.

- i premi assicurativi sono diminuiti di €mln 30, quale conseguenza anche di una efficiente gestione dei rinnovi contrattuali e della favorevole evoluzione delle parità cambiarie;
- i costi per il carburante sono diminuiti di €mln 7, principalmente per effetto delle favorevoli variazioni del rapporto di cambio euro/dollaro (-€mln 95) controbilanciato dal ben più elevato prezzo medio del greggio (+€mln 92, tenuto anche conto degli esiti delle operazioni di copertura risultati positivi per €mln 24). Gli effetti correlati alla maggiore attività sviluppata nel periodo sono stati più che compensati dai minori consumi generati dal diverso *mix* di flotta impiegata;

per contro:

- le spese di traffico e scalo sono aumentate di €mln 55, da correlare principalmente sia ad un aumento dei prezzi che ha riguardato in particolare le tariffe aeroportuali e quelle per assistenza al volo sia alla maggiore attività, solo parzialmente controbilanciate dalla favorevole evoluzione della parità cambiaria;
- i fitti passivi sono aumentati di €mln 17 principalmente per effetto di quanto corrisposto in ordine al contratto di affitto relativo all'immobile Nuovo Centro Direzionale, venduto e contestualmente ripreso in locazione dall'acquirente al termine dello scorso esercizio;

Si evidenzia che complessivamente i consumi di materie e servizi esterni hanno beneficiato di un favorevole andamento valutario per circa €mln 245.

In conseguenza di quanto sopra il **valore aggiunto**, pari a €mln 1.116, ha evidenziato un peggioramento di €mln 214 nei confronti del precedente esercizio.

Il **costo del lavoro**, pari a €mln 1.168, ha registrato una crescita di €mln 29 (+2%) che, al

netto delle citate variazioni originate dal differente perimetro di consolidamento viene a rappresentarsi pari a €mln 61 e risulta così articolata:

- con riferimento al Personale di volo è stato riscontrato un incremento di €mln 35, principalmente riferibile al riattivarsi, al termine del periodo contrattuale di *contingency*, di alcune voci di costo relative al Personale di condotta destinate ad essere utilizzate per specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo; alla crescita nei volumi di forza media retribuita (+ 175 unità) in massima parte riconducibili allo sviluppo impresso all'attività *regional* del Gruppo; all'aumento di alcune voci retributive di carattere variabile collegate con il maggior volato;
- per quanto concerne invece il Personale di terra, è stato registrato un aumento di €mln 26, essenzialmente attribuibile al minor contributo riveniente dalla diversa incidenza nei due esercizi delle misure dirette al contenimento del costo del lavoro definite con l'accordo del 9 aprile 2002 (contratti di solidarietà pari a 11 giornate nel 2002 e a 3 nel 2003).

In conseguenza di quanto precedentemente delineato, il **marginale operativo lordo** si è presentato negativo per €mln 53, evidenziando una riduzione di €mln 243 rispetto al precedente esercizio.

Il **risultato operativo**, ugualmente negativo per €mln 379, ha evidenziato un peggioramento di €mln 261. Rispetto alla variazione già rappresentata a livello di margine operativo lordo sono stati registrati:

- più elevati ammortamenti per €mln 34 che, al netto delle citate variazioni originate dal differente perimetro di consolidamento, si amplificano a €mln 39 e risultano principalmente riferibili agli investimenti effettuati e volti alla realizzazione del programma di adeguamento e di rinnovamento della flotta di proprietà;
- minori stanziamenti per €mln 30 che, oltre all'adeguamento del fondo rischi relativo a controversie di carattere fiscale e legale (-€mln 9), risentono prevalentemente sia della

rivisitazione degli oneri connessi all'operazione a premi Millemiglia che, seppur in costante sviluppo, riflette la situazione di persistente flessione delle tariffe aeree (-€mln 15), sia dell'adeguamento dei rischi connessi con i crediti in sofferenza (-€mln 9), che nel periodo a raffronto includevano lo stanziamento effettuato a fronte del credito per servizi di manutenzione resi alla Ghana Airways.

- minori proventi diversi netti per €mln 14 che, al netto delle citate variazioni originate dal differente perimetro di consolidamento, si attestano a €mln 9 e scaturiscono essenzialmente da un più contenuto assorbimento degli importi relativi a servizi aerei non più dovuti a seguito della scadenza dei relativi termini di validità.

Le **partite finanziarie** nette hanno consuntivato un saldo negativo di €mln 136, con un miglioramento di €mln 6 nei confronti del precedente esercizio anche beneficiando, a fronte di maggiori volumi d'indebitamento netto, oltre che della diminuzione dei tassi di interesse denominati in euro, anche della ristrutturazione della posizione finanziaria del Gruppo che, in nesso con gli interventi effettuati sul capitale sociale della Controllante nella seconda parte del 2002, ha consentito di orientare la raccolta verso modalità di indebitamento meno onerose.

In merito alle operazioni di copertura, si ricorda in particolare che ne costituisce principio fondamentale la protezione contro lo sfavorevole verificarsi di un non preventivato aumento dell'attività sottostante (c.d. "principio dell'assicurazione").

Considerata, quindi, l'elevata volatilità dei mercati di riferimento e la necessità di salvaguardare, per quanto possibile, i *budget* ed i piani aziendali, l'attività di *hedging* si rende necessaria per stabilizzare valori di costo che potrebbero determinare impatti particolarmente sfavorevoli sulle *performance* economico-finanziarie programmate.

In linea generale, occorre evidenziare che il trasferimento del rischio di tale volatilità ad una parte terza comporta un costo (costituito dal costo "esplicito" associato all'utilizzo di determinati strumenti, quali le opzioni, e/o dal costo "opportunità" costituito dal mancato risparmio associato ad un andamento dei mercati più favorevole rispetto a quanto "congelato" con l'*hedging*) a fronte del quale, però viene limitato

l'impatto di eventi esogeni sulla propria struttura dei costi.

Più in particolare, la decisione di ricorrere a politiche di copertura è normalmente da porre in relazione con una valutazione "asimmetrica" del rischio, assumendo come base di riferimento la maggior insostenibilità di andamenti peggiorativi dei risultati programmati rispetto ai vantaggi che, al contrario, si potrebbero conseguire nel caso di andamenti migliorativi.

Le informazioni raccolte hanno permesso l'individuazione, in condizioni di mercato "normale" di una copertura fino al 50-60% del rischio globale come accettabile compromesso che consente di neutralizzare gli effetti della volatilità per una parte rilevante dei rischi aziendali senza, tuttavia, irrigidire totalmente la posizione rispetto agli andamenti di mercato e di altre variabili correlate.

Considerate altresì la volatilità e la liquidità dei mercati di riferimento, l'orizzonte temporale che si ritiene coerente con quanto sopra esposto è fino ai 24-36 mesi. All'interno di tale intervallo si reputa, infatti, di avere condizioni e strumenti (piano, *budget*, consuntivi degli anni precedenti) sufficienti per impostare e, quindi, progressivamente definire strategie che pur nella volatilità strutturale dei mercati, possano minimizzare tali rischi.

Infine, con riferimento ai diversi strumenti finanziari utilizzabili, occorre evidenziare come sia possibile ricorrere sul mercato a strumenti "rigidi" (es. *swap* e *forward*) che fissano a termine il valore del bene di riferimento e per i quali potrebbe essere sostenuto un costo "implicito" (il c.d. costo-opportunità), strumenti "flessibili" (es. opzioni) che lasciano la possibilità di operare le scelte più opportune per ottimizzare il vantaggio (o minimizzare lo svantaggio) e per i quali deve essere sostenuto un costo "esplicito" (pagamento del premio) ovvero una combinazione dei due in relazione alle condizioni del mercato.

Stante quanto sopra relativamente alle operazioni di copertura per carburanti (*Jet Cifnweurope* e *Brent*) esse vengono effettuate con controparti/società finanziarie/banche di primaria importanza sul mercato O.T.C. (*Over The Counter*) entro limiti approvati dai competenti livelli.

Gli strumenti usati sono *options* – *swaps* e *capped swaps*.

Le operazioni di copertura sono monitorate periodicamente avendo cura di comunicare gli esiti delle stesse.

Nell'esercizio 2003 sono stati complessivamente rilevati per le operazioni di copertura sopra rappresentate oneri netti pari a €mln 56 (con esclusione degli esiti di quelle inerenti il carburante), dei quali €mln 4 afferenti operazioni finanziarie derivate su indebitamento e *leasing* e €mln 52 relativi invece ad operazioni finanziarie derivate su tassi d'interesse e cambi.

Nei confronti del precedente esercizio è stato invece osservato un miglioramento di €mln 9, essenzialmente rappresentativo, per €mln 15 dei minori oneri netti emergenti dalle operazioni di copertura dei tassi d'interesse e dei cambi, inclusivi della quota dello specifico fondo utilizzata nel 2003 per la copertura dei relativi costi, parzialmente compensato dai maggiori oneri per operazioni finanziarie derivate su indebitamento e *leasing*, pari a €mln 6.

In conseguenza di quanto sopra evidenziato, il **risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte** ha presentato una perdita di €mln 515, con un peggioramento di €mln 255 rispetto al precedente esercizio.

Le **partite straordinarie nette** hanno registrato un saldo positivo di €mln 26 essenzialmente riferito alle plusvalenze nette realizzate con le cessioni dell'80% delle controllate Italiatour ed

Eurofly, del 40% della controllata Alitalia Maintenance Systems e delle quote detenute nelle società France Telecom e Sasa (complessivamente €mln 23).

Si ricorda che il periodo a raffronto presentava un saldo dei componenti straordinari positivo per €mln 388 rappresentativo principalmente di quanto derivante dal favorevole esito del procedimento arbitrale nei confronti della KLM (€mln 266), delle plusvalenze realizzate con la cessione del comparto telematico (€mln 80) e del Centro Direzionale Alitalia (€mln 43).

Il **risultato prima delle imposte** ha presentato conseguentemente una perdita di €mln 490, rispetto all'utile di €mln 128 consuntivato nell'esercizio a raffronto.

Le **imposte sul reddito** pari a circa €mln 30 (€mln 34 nell'esercizio 2002) si riferiscono essenzialmente all'IRAP di competenza del periodo.

In conseguenza di quanto sopra il bilancio del Gruppo Alitalia ha chiuso l'esercizio 2003 con una **perdita** di €mln 520, interamente di pertinenza della Capogruppo.

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE CONSOLIDATA
(euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	VARIAZIONI
A.- IMMOBILIZZAZIONI NETTE			
Immobilizzazioni immateriali	114.487	112.630	1.857
Immobilizzazioni materiali	3.354.478	3.337.136	17.342
Immobilizzazioni finanziarie	208.372	236.733	(28.361)
	3.677.338	3.686.499	(9.162)
B.- CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	188.683	212.243	(23.560)
Crediti commerciali	159.434	173.904	(14.470)
Altre attività'	684.695	877.477	(192.782)
Debiti commerciali	(520.442)	(502.412)	(18.030)
Fondi per rischi ed oneri	(385.924)	(471.484)	85.560
Altre passività'	(721.349)	(918.464)	197.116
	(594.903)	(628.736)	33.833
C.- CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	3.082.434	3.057.763	24.671
D.- FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	378.066	381.460	(3.394)
E.- CAPITALE INVESTITO, dedotte (C-D) passività d'esercizio e il TFR	2.704.368	2.676.303	28.065
coperto da:			
F.- CAPITALE PROPRIO			
Quota Capogruppo	1.248.879	1.768.175	(519.296)
Quote di terzi	15.522	549	14.973
	1.264.402	1.768.724	(504.323)
G.- INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	1.954.831	1.680.579	274.252
H.- INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
-debiti finanziari a breve	34.539	15.945	18.594
-disponibilità e crediti finanziari a breve	(549.404)	(788.946)	239.542
	(514.865)	(773.001)	258.136
	(G+H)	907.578	532.388
I.- TOTALE (F+G+H)	2.704.368	2.676.303	28.065

Analisi della struttura patrimoniale del Gruppo

Il **capitale investito**, dedotte le passività nette di esercizio ed il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, ha presentato un valore di €mln 2.704, superiore di €mln 28 a quello consuntivato alla fine dell'esercizio 2002.

Le **immobilizzazioni nette** hanno registrato una diminuzione di €mln 9, passando da €mln 3.686 di fine esercizio 2002 a €mln 3.677 al 31 dicembre 2003, articolata come segue:

- gli investimenti sono risultati pari a €mln 463 e hanno riguardato per €mln 54 le immobilizzazioni immateriali, per €mln 394 le immobilizzazioni materiali e per €mln 15 le immobilizzazioni finanziarie, come meglio dettagliato nella successiva sezione dedicata all'analisi della struttura finanziaria;
- gli ammortamenti stanziati nell'esercizio sono stati complessivamente pari ad €mln 351;
- le dismissioni ed i realizzi, pari ad €mln 96 al netto delle plusvalenze realizzate (€mln 20), sono risultati principalmente riferiti:
 - per €mln 61 alle riclassifiche, essenzialmente da immobilizzi a "crediti del circolante", di tre aeromobili MD-11 non più operativi, in ordine ai quali sono stati siglati nel primo trimestre 2004 gli accordi di vendita con la Lufthansa Cargo, operazione poi conclusasi all'inizio del mese di maggio;
 - per €mln 16 ai decrementi derivanti dalle operazioni societarie effettuate in ordine all'Eurofly ed all'Italiatour, in termini sia di alienazione dell'80% delle partecipazioni in esse possedute (€mln 6 nel complesso), sia delle connesse variazioni del perimetro di consolidamento (€mln 10);
 - per €mln 5 alla dismissione di quote possedute in altre partecipazioni da riferirsi principalmente alla cessione del 50% della quota detenuta nella società Sasa;

- per €mln 9 alla cessione di immobilizzazioni materiali, riferite essenzialmente a materiale aeronautico;
- per €mln 6 ai rimborsi di crediti finanziari;

- le svalutazioni nette, pari a €mln 25, sono risultate riferite essenzialmente alla riduzione di valore della società Oposto Ltd, in relazione al risultato negativo conseguito nell'esercizio 2003, ed alla valutazione delle partite in valuta estera, per l'allineamento ai cambi di fine periodo.

Il **capitale di esercizio** ha presentato un'eccedenza delle passività sulle attività pari a €mln 595, a fronte del saldo di uguale segno per €mln 629 consuntivato al termine dell'esercizio 2002.

I fenomeni che hanno maggiormente contribuito alla variazione di €mln 34 sono stati:

- una riduzione delle rimanenze di magazzino di €mln 24, da correlarsi principalmente alla minore attività manutentiva effettuata ed alla favorevole dinamica dei cambi;
- una diminuzione dei crediti commerciali per un importo complessivo di €mln 14, che al netto della variazione del perimetro di consolidamento, viene a rappresentarsi in un aumento di €mln 6 principalmente riconducibile all'emersione dell'esposizione nei confronti delle società Eurofly e Italiatour;
- una riduzione delle altre attività di €mln 193, che al netto della variazione del perimetro di consolidamento viene a ridursi a €mln 183 e risulta principalmente riconducibile: all'incasso del credito sorto nel precedente esercizio verso la KLM a seguito del positivo esito del lodo arbitrale che aveva condannato la stessa al pagamento di una penale risarcitoria oltre ad interessi e spese legali (€mln 172 complessivamente), alle minori prestazioni fornite ad altri vettori ed alla riduzione del numero di biglietti degli stessi utilizzati sui voli del Gruppo (complessivamente €mln 25), nonché

all'incasso del credito verso la Fokker, per effetto della conclusione del contenzioso con la stessa (€mln 18).

Parziale compensazione è intervenuta per la citata appostazione tra i crediti del circolante del valore di carico (€mln 56) dei tre aeromobili MD11 non più operativi e destinati alla vendita alla Lufthansa Cargo nel corso del primo trimestre 2004;

- un incremento dei debiti commerciali di €mln 18, che al netto della variazione del perimetro di consolidamento si amplifica a €mln 45, da riferirsi essenzialmente alla maggiore attività effettuata;
- una flessione dei fondi per rischi ed oneri di €mln 86, determinata principalmente dal parziale assorbimento del fondo oneri futuri su B767 (€mln 63), realizzato nell'esercizio seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni, dall'azzeramento del fondo impegni acquisto e vendita a termine (€mln 33), a seguito dell'utilizzo relativo ai contratti conclusi nel periodo, e dalla riduzione del fondo ristrutturazione (€mln 19), in massima parte riferita ai costi finanziari sostenuti nell'anno e connessi all'anticipata radiazione degli MD11, nonché agli utilizzi per esodi agevolati e del fondo per imposte e tasse (€mln 3), essenzialmente a fronte di quanto ritenuto eccedente in conseguenza dell'adesione al condono fiscale ex Legge 289/2002.
Parziale compensazione è intervenuta per l'incremento netto evidenziato dal complesso degli altri fondi (€mln 32), in particolare quelli a fronte dell'adeguamento area tecnica per le manutenzioni programmate e di controversie legali, fiscali e con fornitori.
- una riduzione delle altre passività di €mln 197, essenzialmente correlata alla flessione dei debiti tributari (€mln 50), principalmente in nesso con la minore esposizione IVA, alla riduzione dei biglietti prepagati (€mln 44), quale conseguenza dei minori volumi di vendita e della maggiore velocità di utilizzo dei tagliandi di volo, alla diminuzione dell'esposizione verso compagnie di navigazione aerea (€mln 42), in nesso con le minori prestazioni fornite al Gruppo, alla flessione dei debiti diversi (€mln 38),

essenzialmente per effetto del contenimento dei premi assicurativi.

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, pari a €mln 378, ha registrato una riduzione di €mln 3, da attribuire principalmente alla fuoriuscita delle società Eurofly e Italiatour dal perimetro di consolidamento. Sostanziale compensazione si è infatti registrata tra l'accantonamento per le indennità di competenza del periodo e gli utilizzi connessi alle risoluzioni avvenute nell'esercizio, agli anticipi concessi in virtù della normativa vigente ed alla destinazione delle quote degli aderenti ai fondi di previdenza integrativa.

Il capitale proprio ha presentato un valore di €mln 1.264, con una flessione di €mln 504 che riflette la perdita del periodo, parzialmente compensata da quanto attribuito a terzi con la cessione del 40% della partecipazione detenuta nella controllata Alitalia Maintenance Systems.

La **posizione finanziaria netta** ha presentato un saldo negativo di €mln 1.440, con un peggioramento di €mln 532 articolato come segue:

- aumento di €mln 274 dell'indebitamento finanziario a medio/lungo termine, essenzialmente riferito all'accensione di nuovi finanziamenti per €mln 471, in massima parte riferiti alla nuova operazione di rifinanziamento di 6 aeromobili B777 di proprietà, parzialmente compensato dai rimborsi delle rate di finanziamento giunte a scadenza per €mln 197;
- riduzione di €mln 258 delle disponibilità monetarie.

Per ulteriore informativa, si rappresenta la copertura del capitale investito considerando nell'indebitamento a breve termine anche la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine scadente nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio. Dalla stessa emerge che il flusso monetario del periodo, laddove si tenesse conto anche della variazione intervenuta nella consistenza della quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine scadenti nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio, assommerebbe a €mln 289.

	31.12.2003	31.12.2002	Variazioni
Capitale investito	2.704.368	2.676.303	28.065
coperto da:			
Capitale proprio	1.264.402	1.768.724	(504.323)
Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	1.788.901	1.545.817	243.084
Indebitamento finanziario netto a			
breve termine (Disponibilità monetarie nette):			
– debiti finanziari a breve	200.469	150.707	49.762
– disponibilità e crediti finanziari a breve	(549.404)	(788.946)	239.542
Totale disponibilità monetarie nette	(348.935)	(638.239)	289.304
Indebitamento finanziario netto totale	<u>1.439.966</u>	<u>907.578</u>	<u>532.388</u>

Per opportuna informazione va inoltre rilevato che al 31 dicembre 2003 risultavano in essere *leasing* finanziari (pressoché per intero afferenti gli aeromobili in flotta) le cui quote capitali, inclusive del valore di riscatto, erano pari a €mln 434; di questi, €mln 77 rappresentano la quota capitale corrente scadente nei 12 mesi successivi alla data di chiusura dell'esercizio.

Si segnala altresì che l'indebitamento bancario esistente è coperto da garanzie reali (ipoteche su aeromobili) ovvero da garanzie personali (per esempio garanzie rilasciate da agenzie per il credito all'esportazione). I relativi contratti di finanziamento prevedono clausole legali *standard* di risoluzione contrattuale.

In nessun contratto è previsto, per il mantenimento del credito erogato, il rispetto di specifici indici patrimoniali/economici/finanziari.

Si evidenzia da ultimo che il Piano Industriale in corso di predisposizione dovrà ristabilire, non solo condizioni di redditività, ma anche, per quanto ovvio, risultare finanziariamente compatibile, in termini di capacità di autofinanziamento e di attivazione di altre fonti (ricorso al mercato dei capitali e del credito, ecc.) sia con il connesso programma di investimenti sia con gli impegni prospettici derivanti dal rimborso dell'attuale *stock* di debito.

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO
(€mgl)

	<u>31.12.2003</u>	<u>31.12.2002</u>
A.- DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI - (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE INIZIALE)	<u>773.001</u>	<u>(66.953)</u>
B.- FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Risultato di periodo del gruppo	(519.815)	93.123
Ammortamenti	351.288	317.403
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(20.188)	(138.302)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	24.297	59.635
Variazione del capitale di esercizio	(33.833)	(211.905)
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	(3.394)	(30.275)
	<u>(201.646)</u>	<u>89.679</u>
C.- FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Investimenti in immobilizzazioni:		
.immateriali	(54.397)	(70.894)
.materiali	(394.056)	(877.548)
.finanziarie	(15.081)	(152.654)
.Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni	107.547	271.995
.(Incrementi) decrementi delle immobilizzazioni derivanti dalla variazione dell'area di consolidamento	9.753	100
Altre variazioni		
	<u>(346.234)</u>	<u>(829.001)</u>
D.- FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
.Nuovi finanziamenti	470.812	946.825
.Conferimenti dei soci	159	829.740
.Rimborsi da / a terzi		
.Contributi in conto capitale		
.Rimborsi di finanziamenti	(196.560)	(197.007)
.Rimborsi di capitale proprio		
.Altre variazioni del capitale proprio	15.333	(84)
.Altre variazioni di finanziamento		
	<u>289.744</u>	<u>1.579.474</u>
E.- DISTRIBUZIONE DI UTILI		<u>(198)</u>
F.- FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO	<u>(258.136)</u>	<u>839.954</u>
G.- DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI - (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE FINALE)	<u>514.865</u>	<u>773.001</u>

Analisi della struttura finanziaria del Gruppo

Nel corso del 2003, il Gruppo ha realizzato un consistente programma di investimenti, imprimendo in particolare ulteriore impulso ai citati interventi di adeguamento e rinnovamento della flotta.

Il fabbisogno netto generato dall'attività di investimento (-€mln 346), abbinato al negativo apporto originato dal flusso monetario da attività di esercizio (-€mln 202), ha richiesto il reperimento di nuove risorse finanziarie (+€mln 290), oltre all'utilizzo di liquidità preesistente (-€mln 258).

Le disponibilità monetarie nette finali si sono pertanto attestate a €mln 515, rispetto a quelle iniziali di €mln 773.

In maggior dettaglio:

- il **flusso monetario da attività di esercizio** è risultato negativo per €mln 202, essenzialmente in conseguenza dell'autofinanziamento (risultato netto + ammortamenti e svalutazioni + variazione del TFR), complessivamente negativo per €mln 148, delle sfavorevoli variazioni del capitale di esercizio, pari a €mln 34, (per maggiori dettagli si fa rinvio a quanto già segnalato in sede di commento della struttura patrimoniale) e dello scorporo delle plusvalenze nette, pari a €mln 20;
- il **flusso monetario da attività di investimento** è risultato composto da impieghi pari complessivamente a €mln 464, da realizzi per €mln 108 e da decrementi derivanti dalla variazione del perimetro di consolidamento per €mln 10.

Gli impieghi hanno riguardato:

- per €mln 54 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, riferiti agli oneri sostenuti e capitalizzati per gli interventi effettuati su flotta di terzi (€mln 20), per l'operazione di rifinanziamento dei 6 aeromobili B777 di proprietà (€mln 15), per la formazione del personale (€mln 7), per le acquisizioni di software da terzi (€mln 6) e per altre voci (€mln 6), tra le quali le

più rilevanti hanno riguardato gli oneri relativi ad allestimento di agenzie ed uffici (€mln 3);

- per €mln 394 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, riferiti principalmente alla flotta (€mln 319) e ad anticipi erogati in conto flotta (€mln 20). Per quanto concerne la prima, si segnala che le acquisizioni hanno riguardato cinque A319, due B777, tre ERJ145 ed un ATR72 per complessivi €mln 270, motori e apparati di rotazione per €mln 19, nonché modifiche e revisioni per €mln 30.

Gli anticipi in conto flotta, inclusivi degli oneri finanziari capitalizzati, sono stati invece corrisposti a fronte di ordini per aeromobili A319, ERJ170 e ERJ145.

Gli investimenti residui sono risultati riferiti ad immobilizzazioni in corso di realizzazione (€mln 20, essenzialmente inerenti i manufatti insistenti su sedime aeroportuale - anche in nesso con la costruzione del nuovo *hangar* per la manutenzione di Napoli - ed i lavori di ristrutturazione del centro elaborazione dati dell'Alitalia), nonché la realizzazione di fabbricati inerenti il citato stabilimento di Napoli (€mln 4), l'acquisizione di impianti ed attrezzature (€mln 20) e di apparecchiature informatiche, mobili e macchine per uffici (€mln 11).

- per €mln 15 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, riferiti alla sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale della controllata Eurofly (€mln 5) e della *sub-holding* Italiatour (€mln 1), entrambe escluse dal perimetro di consolidamento a seguito della successiva cessione di una quota pari all'80% della partecipazione nelle stesse, al completamento dell'operazione d'acquisto del 2% del capitale sociale di Air France (€mln 3) ed alle sottoscrizioni degli aumenti di capitale delle società OPODO Ltd (€mln 2) e SASA (€mln 1), oltre ai depositi cauzionali (€mln 3)

versati alla Barclays Bank, controparte della citata operazione di rifinanziamento dei 6 aeromobili B777.

Le altre variazioni del flusso monetario da attività d'investimento, pari a €mln 117, si riferiscono a riclassifiche (€mln 61), essenzialmente da immobilizzi a "crediti del circolante" di tre aeromobili MD11 non più operativi e destinati alla vendita alla Lufthansa Cargo nel corso del primo trimestre 2004, ai decrementi derivanti dalla variazione dell'area di consolidamento (€mln 10), alle cessioni dell'80% delle partecipazioni detenute nella società Eurofly (€mln 10) e nella *sub-holding* Italiatour (€mln 5), del 5,025% posseduto nella società Sasa (€mln 7), del 40% della partecipazione detenuta nella controllata Alitalia Maintenance

Systems (€mln 6) e dell'intero pacchetto azionario posseduto nella France Telecom (€mln 7), nonché a rimborsi di crediti finanziari (€mln 6) ed alla cessione di immobilizzazioni materiali (€mln 5).

- **Il flusso monetario da attività di finanziamento**, positivo per €mln 290, è risultato composto dai nuovi finanziamenti per €mln 471, in massima parte riferiti alla nuova operazione di rifinanziamento di 6 aeromobili B777 di proprietà, ed a quanto attribuito a terzi a seguito della vendita del 40% della partecipazione detenuta nella società Alitalia Maintenance Systems per €mln 15, cui si sono contrapposti rimborsi di finanziamenti per €mln 197.

Altri fatti di rilievo riguardanti l'esercizio

Si segnalano di seguito, considerati per argomento, gli altri fatti di rilievo che hanno avuto luogo nel 2003.

Procedimenti aperti dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (A.G.C.M.)

Come ampiamente riportato anche nella "Relazione sull'andamento della gestione nel primo semestre 2003" si ricorda che a valle della notifica da parte di Alitalia all'A.G.C.M. effettuata in data 19 luglio 2002 in ordine all'accordo commerciale di "code sharing" su una serie di rotte domestiche ed internazionali formalizzato in pari data con Volare Group, l'Autorità, ha avviato un'istruttoria, all'esito della quale, con comunicazione notificata in data 11 aprile 2003, ha definito l'accordo restrittivo della concorrenza, qualificandolo come intesa posta in essere in violazione dell'art. 2 Legge 287/90.

L'Alitalia ha depositato in data 28 maggio 2003 la propria memoria difensiva, formulata in contrapposizione ai rilievi critici dell'Autorità. Al riguardo, si è confermato che l'intesa non comporta alcuna restrizione della concorrenza, ma, al contrario, che essa si è posta - garantendo un'efficiente riallocazione di capacità sui diversi mercati interessati - quale stimolo efficace per lo sviluppo di nuove dinamiche concorrenziali sia tra le parti contraenti sia tra ciascuna di esse (considerate indipendentemente) ed altri vettori terzi anch'essi operanti sul mercato domestico, già peraltro caratterizzato da un'accesa concorrenza. Il tutto con innegabili benefici per i consumatori finali.

Con provvedimento n. 12185 del 10 luglio 2003, notificato in data 24 luglio 2003, l'Autorità ha confermato come l'accordo - per quanto concerne le sole rotte nazionali interessate - integri la fattispecie di un'intesa restrittiva della libertà di concorrenza ai sensi dell'art. 2 della Legge 287/90.

Anche a seguito di quanto disposto dalla citata Decisione dell'A.G.C.M. del 10 luglio 2003, in data 1° settembre, Alitalia ha cessato la commercializzazione delle rotte domestiche ed internazionali operate in *code sharing* con Volare.

A conclusione di un'analitica e puntuale disamina delle opportune iniziative giudiziali da assumere, l'Alitalia ha successivamente presentato ricorso al T.A.R. del Lazio avverso la Decisione dell'A.G.C.M.

Deliberazioni assunte dall'Assemblea degli Azionisti in data 16 maggio 2003:

- E' stata approvata, al fine di favorire una maggiore snellezza dei processi decisionali, una modifica degli articoli 17 e 24 dello Statuto Sociale in ordine alla riduzione del numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione ed il Comitato Esecutivo; è stata, altresì, deliberata, tra l'altro, una variazione della procedura del voto di lista allo scopo di assicurare nell'Organo consiliare un'adeguata presenza di Amministratori espressione degli Azionisti di minoranza.
- Oltre all'approvazione del Bilancio dell'esercizio 2002, è stato nominato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2003-2005, essendo venuto a scadere, per decorso del termine di durata, il mandato conferito al precedente Organo. La nomina è stata deliberata con la procedura statutaria del voto di lista, per effetto della quale nove Amministratori sono stati tratti dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti ed i restanti due sono stati tratti da altre liste.

Variazioni intervenute nel portafoglio titoli:

- Il Consiglio d'Amministrazione Alitalia, in data 29 gennaio 2003, ha deliberato la cessione dell'intera partecipazione detenuta nella **France Telecom** intendendo così cogliere le favorevoli opportunità di mercato determinatesi nel primo scorcio dell'anno. In data 3 febbraio 2003 è stato pertanto dato seguito alla totale dismissione della partecipazione ad un prezzo medio di 24,3 euro per azione, producendosi per l'esercizio in corso una plusvalenza di circa 7 milioni di euro.

- In data 13 maggio 2003 è stata perfezionata l'operazione di cessione dell'80% del capitale sociale della controllata **Italiatour** alla CIT–Compagnia Italiana Turismo S.p.A., secondo quanto previsto dal contratto sottoscritto dalle parti in data 17 gennaio 2003.

A seguito della finalizzazione, il 2 ottobre, delle valutazioni afferenti il conguaglio sul prezzo di cessione, e salvo eventuali sviluppi ai sensi di quanto previsto contrattualmente, si è determinata per l'esercizio 2003 una plusvalenza di circa 4 milioni di euro, a fronte di un corrispettivo pari a 9 milioni

- In data 1° luglio è stato conferito ad **Alitalia Maintenance Systems**, società controllata al 100% dalla Capogruppo Alitalia, il ramo d'azienda costituito dall'Officina Motori; da tale momento, anche per effetto della conclusione di un accordo con le Organizzazioni sindacali alla luce della procedura prevista dalla Legge, è divenuta a tutti gli effetti operativa la società del Gruppo che si occupa di revisione e manutenzione dei motori e delle *Auxiliary Power Unit* (APU).

Successivamente in data 24 settembre 2003, a seguito dell'intervento assenso da parte dell'autorità Antitrust, si è perfezionata, mediante la girata delle azioni, l'operazione di cessione del 40% del capitale sociale di detta società a Lufthansa Technik (LHT), per un importo complessivo pari a €mln 21.2 realizzando una plusvalenza di circa 6 milioni di euro.

- In data 29 luglio è stata formalizzata la cessione, pari a circa il 5,025% del capitale sociale, della **SASA** Assicurazioni e Riassicurazioni S.p.A., anche secondo quanto previsto nelle intese in essere con l'azionista di maggioranza della partecipata.

Alitalia infatti ha esercitato, nei confronti della SAI, la *put option* relativa alla vendita della partecipazione in SASA prevista da un accordo del 2001, realizzando una plusvalenza pari a circa 2 milioni di euro.

Poiché l'accordo prevedeva due distinte fasi, si evidenzia come la seconda, per la vendita del restante 5,025% della partecipazione, è previsto avvenga entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio della SASA relativo all'esercizio 2003.

- In data 31 luglio è stato sottoscritto il contratto per la cessione ad Effe Luxembourg, società di

diritto lussemburghese, dell'80% del capitale sociale di **Eurofly S.p.A.** per un controvalore pari a €mln 10,8, fatti salvi gli aggiustamenti di prezzo, da calcolarsi in ragione di variazioni patrimoniali, attualmente rappresentati dalla valutazione di un conguaglio negativo di 0,5 milioni di euro.

L'operazione ha generato (salvo eventuali sviluppi ai sensi di quanto previsto contrattualmente) una plusvalenza pari a circa 5 milioni di euro.

Per la rimanente frazione di capitale sociale Alitalia avrà la possibilità di esercitare una opzione di vendita per un controvalore pro quota corrispondente a quello di cessione. L'operazione ha incluso altresì la concessione all'acquirente dell'opzione per l'acquisto fino ad un massimo di 13 aeromobili MD82 di proprietà Alitalia, opzione che è stata completamente esercitata entro il mese di marzo 2004, mentre nel successivo mese di aprile è stata perfezionata la cessione dei primi 3 aeromobili.

- In data 2 ottobre si è perfezionata la cessione del 7,33% del capitale sociale detenuto nella società Edindustria, il cui contratto, sottoscritto in data 30 luglio insieme ad altri primari azionisti, ne prevedeva la vendita, per una quota complessivamente pari al 58% del capitale sociale, ad una cordata facente capo alla Tosinvest S.p.A..

Tale dismissione ha comportato una minusvalenza di €mgl 21 a fronte di un corrispettivo di €mgl 64.

Per la porzione rimanente in proprio possesso, Alitalia detiene un diritto di opzione alla vendita esercitabile tra il terzo e il quinto anno successivo al completamento dell'operazione.

- Nel mese di dicembre, Alitalia ha integralmente sottoscritto e versato l'aumento del capitale sociale della controllata Atitech S.p.A., per un ammontare pari a euro 339.998.

Tale operazione è stata attuata in ottemperanza al disposto normativo di applicazione del "Contratto di Programma" stipulato il 22 aprile 2002 con il Ministero delle Attività Produttive che prevede, tra l'altro, che il capitale sociale di Atitech non sia inferiore al 25% dell'ammontare complessivo degli investimenti realizzati in funzione del Contratto stesso.

La quota di partecipazione in tale società si è conseguentemente attestata al 99,01%.

Successivamente, in data 27 febbraio 2004, Alitalia ha rilevato la residua quota nel possesso di Sviluppo Italia, pervenendo a detenere la totalità della partecipazione nella società.

Variazioni riguardanti la flotta:

- In ordine al processo di rinnovamento e standardizzazione della **flotta**, il Consiglio di Amministrazione Alitalia del 24 febbraio 2003 ha deliberato l'acquisizione in leasing del decimo aeromobile B777 e la contestuale uscita di un aeromobile B767.
- In data 30 ottobre il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'iniziativa (ricompresa nel nuovo Piano Industriale 2004-2006) di trasformazione in *Special Freighter* di tre aeromobili MD11 Combi di proprietà, nonché la vendita di due aeromobili B747 *Freighter*, unitamente a due motori di scorta e parti di ricambio.
- In data 29 dicembre è stato firmato un contratto di locazione con la finanziaria Pegasus Aviation Ireland Limited relativo al quattordicesimo B767/300ER.

Altri fatti:

- Il Consiglio di Amministrazione Alitalia, in data 24 febbraio 2003, ha definitivamente deliberato di rinunciare al **ricorso** per danni presentato **al Tribunale di primo grado delle Comunità Europee** in ordine all'annullamento della decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, disposto da parte dello stesso Tribunale con sentenza del 12 dicembre 2000, (nella quale veniva stabilito che l'operazione sul capitale intervenuta nel corso del 1997 non poteva essere considerata "aiuto di stato") ferma restando la prosecuzione del ricorso per l'annullamento della sentenza.
- In data 28 febbraio 2003, si è estinto il mandato a tempo determinato conferito il 14 luglio 1997 da Alitalia agli agenti depositari, in relazione al noto conto vincolato di deposito in garanzia da essa acceso in esecuzione di un impegno di restituzione degli incentivi al pensionamento anticipato corrisposti dallo Stato italiano, sulla base del D.L. 23 ottobre 1996, n. 546 (convertito nella Legge 20

dicembre 1996, n. 640), ai dipendenti che avevano lasciato la Compagnia nel periodo 1995-1997.

Come già segnalato in sede di Bilancio al 31 dicembre 2002, sull'incerta questione è stato promosso un tavolo di approfondimento con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la regolare gestione ed estinzione del conto deposito in garanzia e la definizione della partita contestata.

- La Direzione Centrale Normativa e Contenzioso dell'Agenzia delle Entrate, rispondendo all'istanza di interpello presentata, ha espresso, in data 28 luglio 2003, un'interpretazione vincolante in ordine **all'assoggettamento ad IVA delle tasse di imbarco passeggeri.**

Poiché lo specifico adeguamento dei sistemi internazionali di distribuzione a quanto fatto rilevare dall'Amministrazione Finanziaria non è nella disponibilità delle compagnie aeree e richiede tempi piuttosto lunghi per la relativa implementazione, Alitalia, onde non essere penalizzata dal mancato esercizio di rivalsa, tra l'altro prevista dalla normativa tributaria, ha, nelle more del predetto adeguamento dei sistemi, disposto che su tutti i collegamenti compresi nel territorio nazionale venga applicato un aumento di €2.

- Il 26 ottobre u.s. la società Minerva Airlines, dopo aver rappresentato sin dal mese di marzo l'insorgenza di una grave crisi finanziaria e nonostante gli interventi di Alitalia a sostegno della sua situazione, ha sospeso i servizi aerei che esercitava in code sharing con la Compagnia e successivamente (il 20 novembre 2003) la stessa Minerva, ed in proprio il dott. Giovanni Mancuso, Presidente della società, hanno citato la Compagnia avanti il Tribunale Civile di Roma, per sentirsi dichiarare che la Minerva è stata una società controllata di Alitalia dal 1998 al 1° novembre 2003 e per ottenere, accertato che la stessa Alitalia abbia abusato dello stato di dipendenza economica di Minerva, la condanna di Alitalia al risarcimento dei relativi danni, indicati per Minerva in euro 55 milioni e per il Sig. Mancuso in 1 milione di euro.

Si segnala, inoltre, che, a fronte del grave inadempimento posto in essere da Minerva attraverso la sospensione dei servizi attuata a partire dal 26 ottobre u.s., Alitalia ha

comunicato alla controparte la risoluzione dei contratti in corso.

In data 12 dicembre 2003, il Tribunale di Catanzaro, su istanza della stessa Minerva Airlines, ha dichiarato con sentenza lo stato di insolvenza della società e l'assoggettabilità della stessa alla procedura dell'amministrazione straordinaria di cui al D.Lgs. 270/99, nominando tre commissari giudiziali e stabilendo che la gestione dell'impresa rimanga affidata agli organi della società in carica.

I Commissari giudiziali, dopo una prima ricognizione dello stato della società, hanno preso contatto con l'Alitalia individuando nel rapporto con la nostra Compagnia il fattore indispensabile per ipotizzare la ristrutturazione e/o la riallocazione della società.

In tale quadro, i Commissari hanno richiesto ad Alitalia una lettera di intenti in cui la Compagnia manifesti la disponibilità a negoziare un rapporto di *wet lease* della durata di almeno un anno e un successivo più esteso rapporto di *code sharing*, unitamente alla cessione di alcuni aeromobili ATR42.

Alitalia, all'esito della valutazione della predetta richiesta tenuto conto delle esigenze di network della Compagnia, ha ritenuto di accogliere l'invito dei Commissari, inviando in data 13 gennaio 2004 una manifestazione di

intententi in linea con la loro richiesta, ma comunque, subordinata, nell'efficacia, alla rinuncia, entro il 31 gennaio 2004, del contenzioso giudiziario promosso dalla Minerva Airlines e dai danti causa della stessa. I contatti successivamente intercorsi tra i Commissari straordinari e la Compagnia non hanno permesso di raggiungere un accordo. Nel frattempo, l'8 aprile 2004, Alitalia ha presentato domanda di insinuazione al passivo della Minerva per un valore di circa 9 milioni di euro.

- La Capogruppo, in conformità a quanto previsto dal Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (pubblicato sul supplemento ordinario n. 123/L alla "Gazzetta Ufficiale" del 29 luglio 2003, n. 174), recante "Codice in materia di protezione dei dati personali" (o "*Codice privacy*") e dal parere reso in materia dal Segretario Generale del Garante per la protezione dei dati personali in data 22 marzo 2004, ha provveduto all'adozione del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza ("DPS") per il 2003, che sarà aggiornato entro il 30 giugno 2004.

Fatti di rilievo avvenuti oltre la chiusura dell'esercizio

- Il complesso scenario venutosi a delineare all'inizio del 2004 in ordine allo stato di avanzamento del Piano 2004-2006, nel dare corpo, all'esterno dell'ambito controllabile dal Gruppo, ad una percezione di incertezza relativa ad alcune delle fattispecie chiamate a supportare in concreto l'applicabilità del Piano stesso, ha altresì alimentato il diffondersi di inquietudini e timori sui riflessi che il perdurare di tale situazione avrebbe potuto comportare sulle risultanze economiche e finanziarie del Gruppo Alitalia.

In tale contesto va inquadrata la decisione della Royal Bank of Scotland di esercitare, in data 9 gennaio, l'opzione di cancellazione dell'operazione di copertura accesa sul finanziamento PK Finance, attraverso la quale era stato trasformato il debito da dollari a tasso variabile ad euro a tasso fisso, stipulata con Alitalia per una durata pari a 36 mesi e con diritto bilaterale di cancellazione entro il diciottesimo mese (*early termination option*).

L'esercizio di tale opzione ha comportato per Alitalia il pagamento, con valuta 14 gennaio, del differenziale negativo, pari a circa €mln 39,6.

Per quanto concerne tuttavia gli effetti economici complessivi, il predetto importo è risultato in buona misura compensato da una riduzione del debito in dollari che, espresso ai tassi di cambio di chiusura dell'operazione, ha determinato la rilevazione di proventi di cambio pari a circa €mln 34,1, con un impatto negativo netto pertanto nell'ordine di €mln 5,5.

- Con sentenza depositata in data 26 gennaio, la IX sezione del Tribunale Civile di Roma ha respinto tutte le domande proposte dalla FIAVET Lazio e da 7 agenti di viaggio laziali nell'ambito del giudizio intentato contro Alitalia nel 2001 per ottenere l'estensione della commissione agenziale corrisposta sulla vendita della biglietteria aerea ai diritti per l'imbarco dei passeggeri ed ai supplementi relativi al controllo di sicurezza dei viaggiatori e dei loro bagagli.
- In data 16 febbraio il Consiglio di Amministrazione dell'Alitalia ha autorizzato la cessione del contratto di acquisto di 6 ERJ170; l'operazione prevede, a partire dal mese di marzo 2004, la successiva riassunzione in flotta tramite contratti di locazione da parte della controllata Alitalia Express. Attualmente è stata effettuata la consegna dei primi due esemplari.
- Sempre in data 16 febbraio, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato, all'esito delle negoziazioni intervenute con la controparte contrattuale, l'iniziativa di riscatto e conversione in "*full freighter*" di un MD11 Combi in *leasing* finanziario, analogamente a quanto già prospettato per i tre aeromobili della medesima famiglia in proprietà.
- In data 27 febbraio il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, nel prendere atto delle dimissioni rassegnate dal dottor Francesco Mengozzi dalle cariche ricoperte nella società, ha conferito al dottor Marco Zanichelli i poteri già attribuiti all'Amministratore Delegato uscente. Il dottor Zanichelli ha quindi assunto la carica di Amministratore Delegato, mantenendo quella di Direttore Generale.
- In data 27 febbraio Alitalia ha proceduto al riacquisto delle n. 61.434 azioni dell'Atitech S.p.A. già detenute da Sviluppo Italia, a fronte di un corrispettivo complessivo di euro 132.888,73. A seguito di tale operazione, Alitalia risulta titolare dell'intero capitale sociale della controllata Atitech S.p.A., corrispondente a euro 32.039.941,56.
- In data 27 febbraio sono stati firmati i contratti relativi alla vendita dei due B747 *all cargo* approvata il 30 ottobre 2003 nell'ambito della predetta iniziativa di rinnovo della flotta adibita al trasporto merci. Uno dei due aeromobili è stato alienato nel primo trimestre, mentre per il secondo l'operazione è in fase di completamento.
- In data 16 marzo sono stati siglati gli accordi con la società Lufthansa Cargo AG relativi alla vendita di tre aeromobili MD11 passeggeri.

L'operazione, avviata a marzo con la vendita di una prima macchina, si è completata a inizio maggio con l'alienazione degli altri due aeromobili.

- In data 25 marzo Alitalia si è aggiudicata, attraverso la controllata Alitalia Express, la vendita effettuata dal Tribunale di Parma, del ramo d'azienda riveniente dal fallimento Gandalf S.p.A., assegnatario di bande orarie di atterraggio e decollo (135 *slot*) in vari aeroporti nazionali e comunitari. L'acquisizione di detto ramo d'azienda non ha costituito in alcun modo l'acquisizione della Compagnia Gandalf di cui tale ramo faceva parte e ha comportato, tra l'altro, l'onere di assumere il solo dipendente attribuibile al citato ramo d'azienda.
- In data 15 aprile 2004 il Consigliere dott. Roberto Palea ha rassegnato le dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione della società capogruppo Alitalia.
- Con l'avvio della stagione estiva 2004 (marzo – ottobre), la rete dei collegamenti è stata arricchita da nuove frequenze e destinazioni: più in particolare, sul lungo raggio è stato rinforzato il posizionamento di mercato sul Nord America (Washington) e sull'India (Delhi), mentre sul breve/medio raggio, oltre a cogliere opportunità di sviluppo sul mercato domestico, sono state aperte rotte, principalmente verso il Nord Europa (Stoccolma, Copenaghen, Manchester), rappresentative di destinazioni preferenziali per il traffico da/per l'Italia.
- Nella riunione del 6 maggio 2004, Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, - dopo aver preso atto delle comunicazioni svolte dal Presidente e dall'Amministratore Delegato - Direttore Generale in ordine agli accadimenti degli ultimi giorni relativi alla Compagnia e, in particolare, agli incontri svoltisi in sede di Governo ed alle trattative sindacali - ha preso atto delle dimissioni rassegnate dal Presidente, Avv. Giuseppe Bonomi, e dall'Amministratore Delegato-Direttore Generale, Dott. Marco Zanichelli.
Il Consiglio di Amministrazione ha, quindi, cooptato l'Avv. Roberto Ulissi e l'Ing. Giancarlo Cimoli, nominando quest'ultimo, che ha accettato, Presidente ed Amministratore Delegato della Compagnia nonché *Accountable Manager*, conferendo, altresì allo

stesso, tutti i poteri delegabili dal Consiglio di Amministrazione ai sensi di Statuto e di legge. Intervenute le dimissioni dell'Avv. Bonomi e del Dott. Zanichelli, essendosi provveduto alla cooptazione dei due nuovi amministratori ed alla nomina del nuovo Presidente ed Amministratore Delegato, ha rassegnato, a far data dalla prossima riunione assembleare, le dimissioni la maggioranza dei consiglieri.

- Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, presieduto dall'ing. Giancarlo Cimoli, riunitosi in data 13 maggio 2004, ha assunto, nel presupposto del rispetto rigoroso degli impegni intercorsi tra Governo ed Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, determinazioni in merito:
 - **alla Continuità aziendale** deliberando che possa essere assicurata tramite:
 - il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante “prestito ponte” emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
 - l'approvazione delle linee guida di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/societario del Gruppo da sviluppare nei 3-4 mesi prossimi;
 - **alle Linee guida del Piano** che prevedono il riassetto industriale ed organizzativo/societario di Alitalia da realizzare secondo criteri di mercato con la costituzione di società distinte focalizzate sui rispettivi settori di attività.
- Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, riunitosi in data 20 maggio 2004 ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 23 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito “ponte”. Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro

dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia, al c.d. "prestito ponte" ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell'ambito dei presupposti che rendono possibile la redazione del bilancio dell'esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l'impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito.
- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero

dell'Economia e delle Finanze all'aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l'accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

La flotta

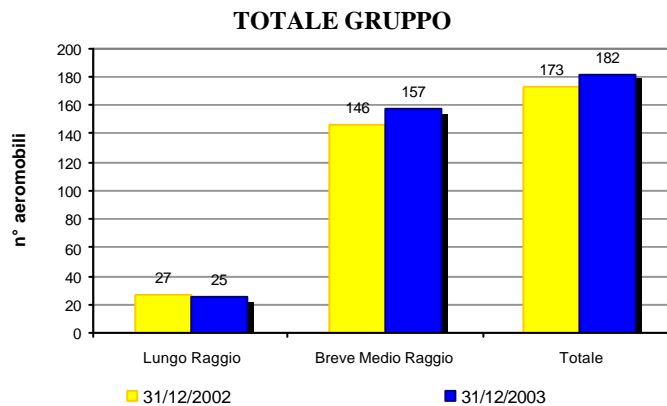
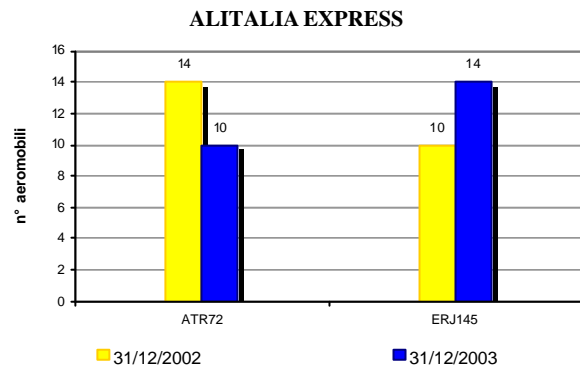
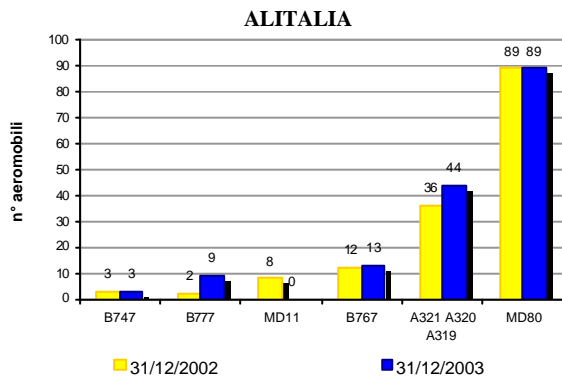
Come già segnalato, nel corso del 2003 è proseguito il programma di adeguamento e rinnovamento della flotta finalizzato alla riduzione delle famiglie di aeromobili ed alla crescita sul lungo e sul breve-medio raggio (nonché sul *regional*) coerente con gli obiettivi di *network* e di contenimento dei costi unitari.

Ciò si è riflesso, in particolare, per la flotta di lungo raggio nella concentrazione della tipologia sui modelli B767 e B777, che hanno totalmente sostituito gli MD11, e per il breve raggio nell'ulteriore ingresso di aeromobili A319 e *regional*.

Al 31 dicembre 2003 la flotta operativa si componeva di 182 aeromobili con un'età media di 9,7 anni, dei quali 157 dedicati al breve/medio raggio e 25 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2002 è stato registrato un incremento di 9 unità, quale saldo tra l'ingresso di 7 B777, 1 B767, 5 A319, 4 ERJ145 e 3 ATR72 ed il *grounding* di 8 MD11, cui si è aggiunte l'uscita di 2 A330 e di 1 A320 direttamente utilizzati per l'attività *charter* della società Eurofly, esclusa dal perimetro di consolidamento del Gruppo a seguito della citata cessione della partecipazione di maggioranza.

Nei grafici sottostanti viene fornita evidenza complessiva dell'allocazione della flotta operativa, nell'ambito della quale 158 unità sono state direttamente impiegate dalla Controllante e 24 operate dall'Alitalia Express in base a contratti di *wet-lease*.



A livello complessivo, la flotta del Gruppo al 31 dicembre 2003 (riportata in dettaglio nella tabella sottostante) si compone di 195 aeromobili, cui si aggiungono ulteriori 3 velivoli per l'addestramento di proprietà Alitalia.

Sono in essa ricompresi 5 ATR42 ed 8 MD11.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, si segnala che 140 aeromobili (pari al 72% del totale) sono nella proprietà del Gruppo, mentre 35 sono stati acquisiti tramite contratti di locazione, 19 in locazione con opzione di riscatto ed 1 in *wet lease*.

Il richiamato percorso di rinnovamento ed adeguamento della flotta è confermato infine dagli ordini già emessi per la fornitura di aeromobili sia di lungo che di breve raggio, che al 31 dicembre 2003 riguardavano la consegna di ulteriori 1 B777, 1 B767, 2 A319 entro marzo 2004, nonché 6 nuovi Embraer 170 nel corso del 2004.

Si ricorda inoltre che il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato,

in data 16 febbraio 2004, all'esito delle negoziazioni intervenute con la controparte contrattuale, l'iniziativa di riscatto e conversione in "full freighter" di un MD11 Combi in *leasing* finanziario, analogamente a quanto già prospettato per i tre aeromobili della medesima famiglia in proprietà.

Successivamente, in data 16 marzo, sono stati siglati gli accordi con la società Lufthansa Cargo AG relativi alla vendita di tre velivoli MD11 passeggeri. L'operazione si è completata a inizio maggio.

Si rammenta infine che l'opzione concessa ad Eurofly per l'acquisto fino ad un massimo di 13 aeromobili MD82 di proprietà Alitalia, è stata completamente esercitata entro il mese di marzo 2004, perfezionandosi la cessione dei primi 3 velivoli nel successivo mese di aprile.

	FLOTTA OPERATIVA								DELTA FLOTTA OPERATIVA 2003 vs 2002	FLOTTA NON OPERATIVA	TOTALE FLOTTA
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE	TOTALE			
	31.12.03	31.12.02	31.12.03	31.12.02	31.12.03	31.12.02	31.12.03	31.12.02			31.12.03
B747 all cargo	1	1	1	1	1	1	3	3	-	-	3
B777	6	2	3	-	-	-	9	2	7	-	9
MD11	-	6	-	2	-	-	-	8	-8	8(**)	8
B767	3	3	10	9	-	-	13	12	1	-	13
A330	-	-	-	2	-	-	-	2	-2	-	-
TOTALE LUNGO RAGGIO	10	12	14	14	1	1	25	27	-2	8	33
A321	15	15	8	8	-	-	23	23	-	-	23
A320	9	9	2	3	-	-	11	12	-1	-	11
A319	10	5	-	-	-	-	10	5	5	-	10
MD80	67	67	22	22	-	-	89	89	-	-	89
ATR42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5(***)	5
ATR72	4	1	6	6	-	-	10	7	3	-	10
ERJ145	14	10	-	-	-	-	14	10	4	-	14
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	119	107	38	39	-	-	157	146	11	5	162
TOTALE GENERALE (****)	129	119	52	53	1	1	182	173	9	13	195

N. B.: Il noleggio dell'aeromobile B747 *all cargo* è effettuato con la formula del *wet lease*;

(*) di cui 17 aeromobili in locazione con opzione di riscatto (1 B747 *all cargo*, 8 A321, 2 A320, 6 ATR72);

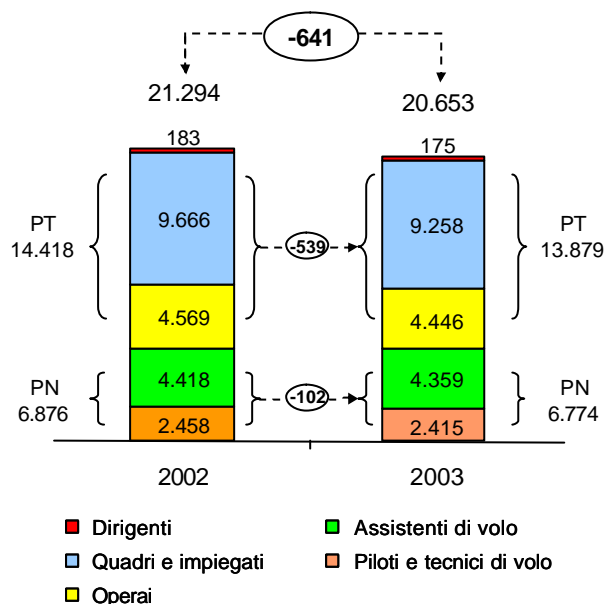
(**) 6 di proprietà e 2 in locazione con opzione di riscatto;

(***) di proprietà;

(****) al 31 dicembre 2003 su un totale di 140 aeromobili di proprietà, 6 sono di proprietà di Alitalia Express (5 ATR42 e 1 ATR72) ed i restanti 134 di proprietà della Capogruppo.

Il personale

La situazione del personale del Gruppo in termini di forza media retribuita è sintetizzata nel seguente grafico:



Come rappresentato, è stata rilevata una flessione di 641 unità (-3,0%) nella consistenza delle risorse medie retribuite, pari nell'anno, complessivamente, a 20.653 unità a fronte delle 21.294 del precedente esercizio.

Tale riduzione è in particolar modo concentrata sul Personale di terra (-539 risorse, da 14.418 a 13.879), prevalentemente in nesso con la fuoriuscita dal perimetro di consolidamento del Gruppo delle società Sigma, Italiatour ed Eurofly, il cui effetto ha equivalso ad una diminuzione di 410 risorse, nonché al completamento del programma di incentivazione agli esodi.

Anche per quanto concerne il Personale navigante, la flessione, pari a 102 unità, è risultata essenzialmente ascrivibile alla dismissione della partecipazione di maggioranza nella società Eurofly, che ha dato luogo ad una parallela riduzione del Personale di volo pari a 276 risorse, nonché alla conclusione del rapporto di lavoro con 23 Tecnici di volo, conseguente al "phase out" della flotta B747 passeggeri.

Parziale compensazione è intervenuta per effetto sia del forte impulso impresso al settore *regional*,

che ha prodotto un incremento di 145 unità medie nella società Alitalia Express, sia per la maggior attività di volo sviluppata dalla Capogruppo nei confronti del precedente esercizio.

La forza puntuale del Personale del Gruppo al 31 dicembre 2003, riportata nella successiva tabella e pari a 22.200 unità, ha presentato rispetto alla chiusura del precedente esercizio una flessione di 336 risorse.

	2003	2002	D
Dirigenti	181	175	+6
Quadri ed impiegati	9.926	10.224	-298
Operai	4.906	4.781	+125
Totale Terra	15.013	15.180	-167
Piloti	2.365	2.408	-43
Tecnici di volo	35	83	-48
Assistenti di volo	4.787	4.865	-78
Totale volo	7.187	7.356	-169
Totale	22.200	22.536	-336

Nel ricordare che la sopraesposta evoluzione riflette essenzialmente gli effetti del differente perimetro di consolidamento del Gruppo nei due esercizi a raffronto, può osservarsi, analogamente a quanto rappresentato con riferimento alla forza media retribuita, quanto segue:

- per il Personale di terra, al netto della richiamata variazione del perimetro di consolidamento, è stato rilevato un aumento di 115 unità, essenzialmente ascrivibile al maggior ricorso effettuato alla tipologia dei contratti a tempo determinato presso la società Alitalia Airport, al fine di fronteggiare attività incrementali contingenti a partire dal terzo trimestre 2003 (con scadenza peraltro nel primo trimestre 2004).

Per ciò che concerne invece in particolare il Personale Dirigente, si segnala che al 1° maggio 2004 la consistenza della categoria era rappresentata da 163 unità (-17 risorse rispetto al 31 dicembre 2003).

Si rileva altresì che rispetto al periodo antecedente l'11 settembre 2001 è stata osservata una flessione del 21% (da 206 unità a 163).

La categoria rappresenta pertanto al momento intorno allo 0,7% della forza lavoro complessiva del Gruppo Alitalia, (percentuale inferiore a quella delle altre grandi aziende italiane).

- anche per il Personale di volo, al netto dell'effetto dovuto alla dismissione della partecipazione di maggioranza nella società Eurofly, è stato registrato un incremento di 159 risorse, riconducibile principalmente alla citata evoluzione del settore *regional* in Alitalia Express.

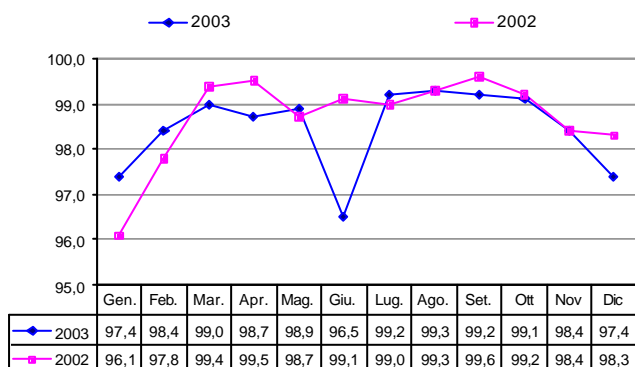
L'andamento operativo del trasporto aereo di linea

Nel 2003, l'indice di **regolarità**, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, ha complessivamente registrato un modesto peggioramento (-0,2 punti percentuali) rispetto al precedente esercizio, attestandosi ad un valore medio di performance del 98,5%.

Tale andamento risulta essenzialmente ascrivibile alle pesanti penalizzazioni subite dall'operativo sia nei primi giorni di giugno in conseguenza della già citata "anomala" situazione di morbidità registrata per il Personale navigante di cabina, sia nell'ultimo trimestre dell'esercizio, principalmente nel mese di dicembre, in nesso con il deterioramento delle relazioni industriali palesatosi a fronte delle misure di efficientamento prospettate dal nuovo Piano Industriale 2004 - 2006

L'andamento del coefficiente di regolarità nel corso del 2003 è riportato nel grafico sottostante, ponendolo a confronto con quello relativo all'anno precedente.

REGOLARITA' INTERA RETE (%)

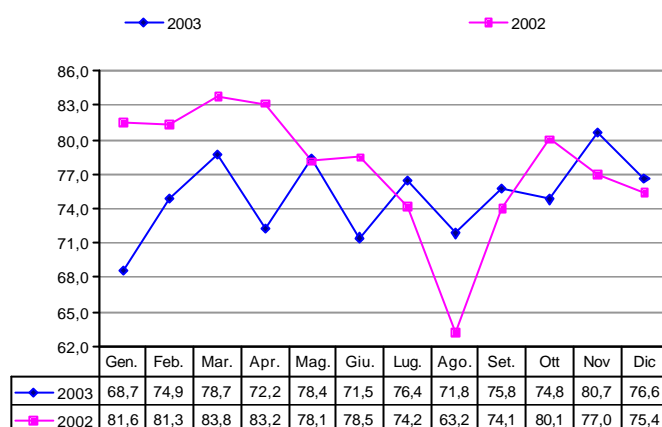


La **puntualità in partenza** (entro 15 minuti), si è attestata a livello intera rete al 75,1% (77,6% nel precedente esercizio), registrando un peggioramento (-2,5 punti percentuali), riscontrabile con significativa evidenza sul settore nazionale (-3,5 punti percentuali) e, in minor misura, su quello internazionale (-0,5 punti) ed intercontinentale (-0,2 punti).

Per ciò che concerne in particolare il collegamento Fiumicino-Linate e viceversa (identificato dal cosiddetto prodotto "Link") la puntualità a 5 minuti si è attestata al 66,6% (-5,3 punti rispetto al 2002).

L'andamento del coefficiente di puntualità sull'intera rete è rappresentato nel grafico sottostante.

PUNTUALITA' IN PARTENZA (15 minuti) INTERA RETE (%)



Nonostante il secondo semestre 2003 sia stato caratterizzato da valori globalmente superiori a quelli del corrispondente periodo del precedente esercizio, non si è reso comunque possibile recuperare il pesante deterioramento della *performance* accumulato nella prima parte dell'anno (-7 punti percentuali).

In particolare, nel corso dei primi sei mesi del 2003, alle consuete problematiche (avverse condizioni metereologiche, particolarmente severe nel mese di gennaio, fenomeni di congestione del traffico aereo e stringenti misure di sicurezza, tra le quali si segnala l'avvio del controllo radiogeno del 100% dei bagagli da stiva, procedura che ha dilatato i tempi dei processi nelle aree di smistamento dei bagagli impattando sulla puntualità dei voli) che usualmente contribuiscono alla determinazione dei ritardi, si sono sovrapposte, oltre alle già citate agitazioni del personale navigante di cabina, criticità operative di carattere eccezionale, comunque esterne all'ambito governabile dalle strutture del Gruppo, generatesi in particolare su Fiumicino ed afferenti principalmente gli interventi di manutenzione effettuati sulle piste, che ne hanno limitato l'utilizzabilità durante i mesi di febbraio, marzo e aprile.

Nel secondo semestre, al contrario, la puntualità è andata come detto stabilizzandosi su valori nel complesso maggiormente soddisfacenti, andamento che ha poi trovato ulteriori ed incoraggianti conferme nei primi mesi del 2004 allorché, nonostante il citato deterioramento del clima sindacale ed il consueto marcato impatto di avverse condizioni meteo, gli indici di puntualità hanno stabilmente registrato sensibili miglioramenti verso l'anno precedente, consentendo al Gruppo di posizionarsi ai massimi livelli nel confronto con i principali *competitors* europei, salvo purtroppo registrare una brusca caduta in occasione della forti agitazioni avvenute alla fine del mese di aprile.

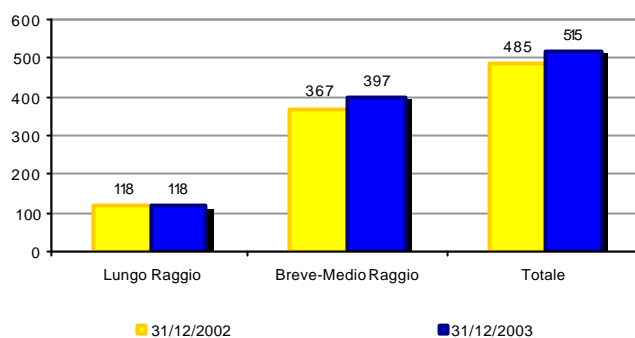
Relativamente agli aspetti quantitativi dell'operativo, l'attività di volo di linea effettuata con la flotta del Gruppo e con aeromobili in *wet lease* è aumentata nel complesso del 6%, passando dalle 485 mila ore volo del 2002 alle 515 mila del 2003.

Tale crescita, che ha interessato esclusivamente l'attività di breve e medio raggio (+8%), è risultata essenzialmente riferita al maggior volato

sulla flotta del Gruppo Alitalia che, nel periodo in esame, ha consuntivato un incremento di circa 30 mila ore volo (+6%).

L'andamento delle ore di volo nei periodi a raffronto è riportato nel grafico sottostante.

**ORE DI VOLO GRUPPO ALITALIA
E NOLEGGI WET
(N.° ore volo in migliaia)**



Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia

	2001	2002	2003	VAR% 03/01	VAR% 03/02
PASSEGGERI					
Passeggeri trasportati (000)	24.737	22.205	22.482	-9,1%	1,2%
Posti Km offerti (000)	51.392.152	42.389.657	44.174.848	-14,0%	4,2%
Passeggeri Km Trasportati (000)	36.391.333	30.024.919	31.625.545	-13,1%	5,3%
Tonnellate Km offerte (000)	5.087.823	4.196.576	4.373.310	-14,0%	4,2%
Tonnellate Km trasportate (000)	3.602.742	2.972.467	3.130.929	-13,1%	5,3%
Coefficiente di utilizzazione posti (%)	70,8	70,8	71,6	0,8 p.p.	0,8 p.p.
PASSEGGERI (incluso franchising)					
Passeggeri trasportati (000)	24.922	22.205	22.482	-9,8%	1,2%
Posti Km offerti (000)	51.594.333	42.389.657	44.174.848	-14,4%	4,2%
Passeggeri Km Trasportati (000)	36.523.636	30.024.919	31.625.545	-13,4%	5,3%
Tonnellate Km offerte (000)	5.107.839	4.196.576	4.373.310	-14,4%	4,2%
Tonnellate Km trasportate (000)	3.615.840	2.972.467	3.130.929	-13,4%	5,3%
Coefficiente di utilizzazione posti (%)	70,8	70,8	71,6	0,8 p.p.	0,8 p.p.
MERCI E POSTA					
Tonnellate Km offerte (000)	2.263.722	2.055.441	2.059.361	-9,0%	0,2%
Tonnellate Km trasportate (000)	1.564.610	1.378.255	1.373.467	-12,2%	-0,3%
Coefficiente di riempimento (%)	69,1	67,1	66,7	-2,4 p.p.	-0,4 p.p.
TOTALE ATTIVITA' DI LINEA					
Tonnellate Km offerte (000)	7.351.545	6.252.017	6.432.671	-12,5%	2,9%
Tonnellate Km trasportate (000)	5.167.352	4.350.722	4.504.396	-12,8%	3,5%
Coefficiente di utilizzazione (%)	70,3	69,6	70,0	-0,3 p.p.	0,4 p.p.
TOTALE ATTIVITA' DI LINEA (incluso franchising)					
Tonnellate Km offerte (000)	7.371.561	6.252.017	6.432.671	-12,7%	2,9%
Tonnellate Km trasportate (000)	5.180.450	4.350.722	4.504.396	-13,1%	3,5%
Coefficiente di utilizzazione (%)	70,3	69,6	70,0	-0,3 p.p.	0,4 p.p.
Ore di volo flotta Gruppo Alitalia (000)	509	478	508	-0,2%	6,3%
Ore di volo noleggi wet (000)	55	7	7	-86,5%	8,2%
Ore di volo block space e altri accordi (000)	65	54	61	-5,9%	12,4%
Ore di volo totali (000)	629	539	577	-8,3%	6,9%
ATTIVITA' CHARTER					
Ore di volo (000)	21	20			

N.B. A partire dal 2002 non sussistono più attività in franchising con Minerva (terminata il 31 ottobre 2000) ed Azzurra (terminata il 25 marzo 2001)

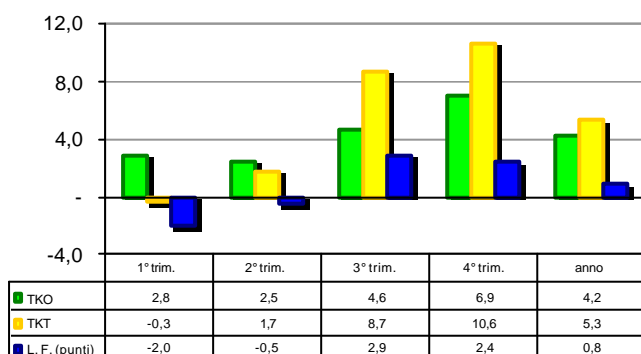
Il traffico passeggeri

Nei successivi grafici vengono riprodotte, con articolazione trimestrale ed annuale sia a livello globale sia per settori di rete, le variazioni intervenute nei volumi e nei proventi del traffico passeggeri rispetto agli analoghi periodi del precedente esercizio.

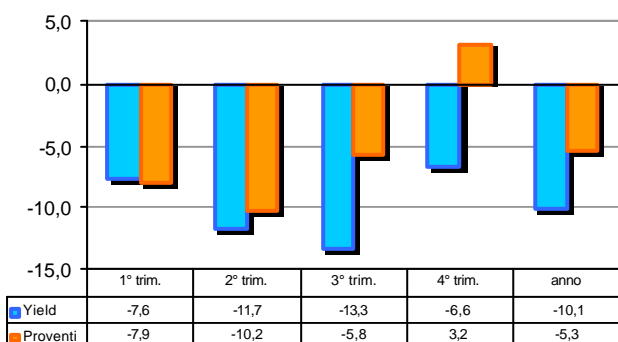
Si segnala che nei confronti dello scorso anno i dati non includono l'attività di linea della società Eurofly, avendone la cessione del pacchetto di maggioranza intervenuta nel 2003 comportato l'esclusione dal perimetro di consolidamento con effetto dal 1° gennaio.

TOTALE RETE

**Andamento TKO, TKT, Load Factor
(Variazioni % vs. anno precedente)**



**Andamento Yield e Proventi
(variazioni % vs. anno precedenti)**



Come già evidenziato, il 2003 è stato caratterizzato, sotto il profilo dei volumi della domanda, da un andamento fortemente altalenante, condizionato nella prima parte

dell'esercizio dai critici scenari economici e geopolitici che hanno prodotto consistenti penalizzazioni sugli andamenti del traffico, mantenutisi nel complesso depressi per tutto il primo semestre dell'esercizio.

Solamente nella seconda parte dell'anno, in coincidenza con il graduale attenuarsi di alcune delle criticità sopra evidenziate, hanno invece iniziato a manifestarsi segnali di un tendenziale recupero della domanda ulteriormente consolidatisi nei mesi finali del 2003.

In tale contesto, a fronte di un iniziale incremento dell'offerta basata su aspettative di una domanda comunque superiore a quella del 2002, si è registrato, a partire dal mese di febbraio, un progressivo calo del coefficiente di riempimento, solo parzialmente mitigato dai tagli di capacità operati sui collegamenti maggiormente impattati dagli eventi bellici in Iraq.

Dal mese di maggio si è invece avviata una moderata ripresa del traffico che, attestandosi comunque su livelli superiori alla capacità aggiuntiva immessa, ha determinato una positiva ripresa negli andamenti del *load factor*.

Quanto sopra si è tradotto, nel complesso dei dodici mesi, in un incremento dell'offerta e del trasportato rispettivamente del 4,2% e del 5,3%, con conseguente incremento del coefficiente di riempimento di 0,8 punti percentuali (dal 70,8% al 71,6%).

Per contro, il fenomeno dell'erosione dei proventi unitari, ormai da tempo in corso, ha ulteriormente accentuato l'intensità dei propri toni, trainato dal concomitante sovrapporsi degli effetti delle persistenti situazioni di *overcapacity* su tutti i mercati, dal consolidarsi della penetrazione dei vettori *low cost* e dal forte apprezzamento dell'euro su tutte le principali valute nazionali.

Ciò ha determinato, con riferimento all'intero arco d'esercizio, un depauperamento dello *yield* pari al -10,1%, cui ha fatto riscontro una flessione del livello assoluto dei proventi del 5,3%.

In maggior dettaglio, di seguito si riportano gli andamenti relativi alle linee nazionali, internazionali e intercontinentali.

Linee nazionali

Nel 2003 lo scenario del settore nazionale è stato contrassegnato dal rinnovato orientamento tariffario di tipo *low-fare* dei principali "competitors", che, contestualmente ai sistematici ingenti investimenti in capacità da questi effettuati (+23% circa in termini di posti offerti), ha generato un aumento del traffico nazionale pari a 10% in termini di numero di passeggeri trasportati, associato, per contro, ad un'ulteriore significativa flessione dei già depressi livelli dello *yield*.

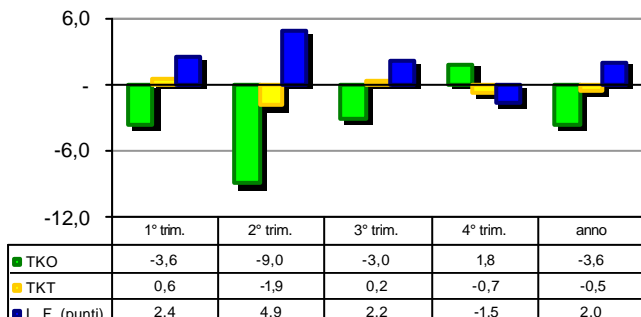
In tale contesto estremamente problematico il Gruppo Alitalia ha, da un lato, rivisitato la propria struttura tariffaria e formulato campagne commerciali di tipo "tattico", e, dall'altro, al fine di limitare il più possibile le conseguenze negative collegate al drastico calo intervenuto nel periodo bellico, ha presentato un operativo ridotto su tutta la rete nazionale.

E' stata conseguentemente registrata una diminuzione della capacità offerta annua pari al 3,6%, cui ha corrisposto una meno che proporzionale riduzione dei volumi trasportati (-0,5%), che ha consentito al coefficiente d'occupazione di attestarsi al 63,9%, un livello superiore di 2 punti percentuali a quanto consuntivato nel precedente esercizio.

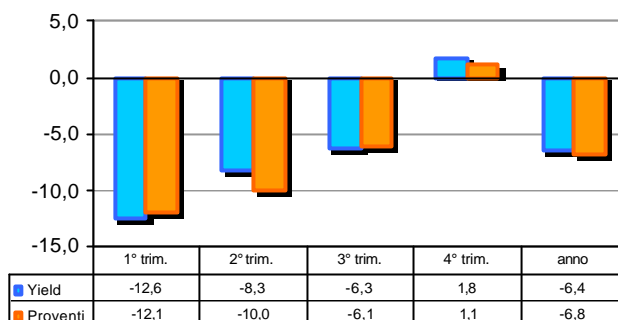
Il depauperamento dello *yield*, contrattosi nell'esercizio del 6,4%, ha prodotto una riduzione del 6,8% del livello assoluto dei proventi.

LINEE NAZIONALI

Andamento TKO, TKT, Load Factor (variazione % vs. anno precedente)



Andamento Yield e Proventi (variazione % vs. anno precedente)



In maggior dettaglio, sulla linea principale, la Linate-Fiumicino, a fronte di un taglio dell'offerta del 3,6%, ottenuto mediante l'impiego di un differente *mix* di aeromobili, si è registrata una crescita del *load factor* di circa un punto percentuale.

Sulle altre rotte da e per Milano, a fronte di un aumento della capacità del 5%, il trasportato ha presentato un incremento del 5,8%, determinando una crescita del *load factor* di circa 0,6 punti, concentrato sull'operativo su Linate (+4,8 punti percentuali).

Sulle linee da e per Roma (esclusa la Fiumicino-Linate) la capacità è stata ridotta (-6,9%) in nesso sia con il significativo drenaggio dei flussi di traffico che i *competitors* hanno potuto realizzare sviluppando collegamenti diretti nord-sud, sia con l'aggressiva politica tariffaria attuata dagli stessi. A fronte di tale variazione della capacità offerta il trasportato ha avuto un andamento proporzionalmente migliore (-3,9%), determinando quindi un recupero del *load factor* pari a 2 punti.

In termini generali, il quadro sopra descritto di crescente e severa competizione che dallo scorso anno sta connotando il comparto domestico, ha comportato per il Gruppo Alitalia una ulteriore riduzione della propria quota di mercato in termini di passeggeri trasportati (scesa alla soglia del 50%) che, sebbene non sia ancora tale da compromettere la propria posizione di *leadership*, rischia di penalizzare il perseguimento degli obiettivi strategici e reddituali sul principale mercato di riferimento.

Linee Internazionali

Andamenti negativi si segnalano anche sul settore internazionale (Europa, Nord Africa e Medio Oriente), dove, in un quadro di diffuse aspettative circa una significativa ripresa della domanda, nei

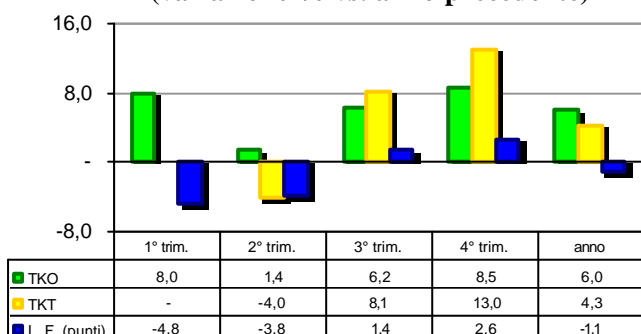
primi mesi dell'anno era stata inizialmente immessa capacità aggiuntiva, cui ha fatto tuttavia seguito un parziale ridimensionamento, in nesso con gli effetti del conflitto in Iraq.

Complessivamente, è stata introdotta offerta addizionale pari al 6,0% (essenzialmente tramite l'immissione in flotta di ulteriori velivoli del tipo A319, nonché di aeromobili ATR72 ed ERJ145), cui è corrisposto un aumento meno che proporzionale del trasportato (4,3%), con conseguente perdita di 1,1 punti percentuali nei livelli del *load factor*.

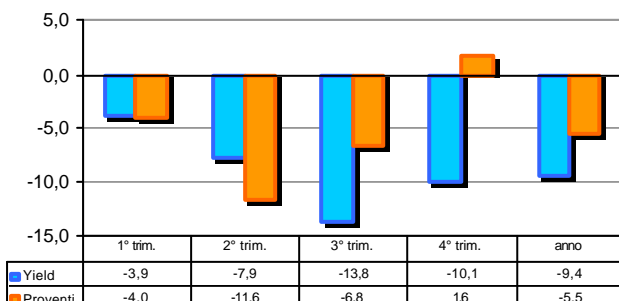
Tale flessione, accompagnata alla sistematica e consistente erosione dello *yield* (-9,4%), determinatasi principalmente per effetto della pressione competitiva della concorrenza, accentuata dall'ulteriore sviluppo delle compagnie *low cost*, ha determinato una riduzione nel valore assoluto dei proventi pari al 5,5%.

LINEE INTERNAZIONALI

Andamento TKO, TKT, Load Factor (variazione % vs. anno precedente)



Andamento Yield e Proventi (variazione % vs. anno precedente)



In maggior dettaglio, per area geografica, si rileva quanto segue:

Europa - L'andamento dei collegamenti da/verso i paesi dell'Unione Europea, che rappresentano il

settore di maggior rilevanza dell'area, è stato, in presenza di una consistente crescita dell'offerta a livello industria (+15% circa), fortemente condizionato, come detto, dal crescente sviluppo di fenomeni d'intensa concorrenzialità, acuiti dal consolidarsi della penetrazione dei vettori *low cost*.

Nel complesso delle rotte da/verso l'Unione Europea, l'offerta del Gruppo Alitalia ha presentato una crescita del 3,1%, frutto di investimenti, soprattutto in termini di frequenze, andati soggetti ad un parziale ridimensionamento nel periodo bellico rispetto ai livelli programmati per effetto delle cancellazioni effettuate.

La ripresa generalizzata del traffico, registrata a partire dal mese di luglio, ha più che compensato la forte contrazione del primo semestre collegata al conflitto in Iraq e ha consentito di realizzare un, seppur minimo, incremento in termini di trasportato (+0,5%).

Il *load factor* ha presentato quindi una riduzione di 1,7 punti percentuali che, si è associata ad una deludente *performance* dello *yield*.

Sulle rotte dell'Est Europa sono state invece, riscontrate crescite della capacità offerta e del trasportato rispettivamente del 27,8% e del 24,4%, superiori rispetto a quelle registrate a livello industria, a fronte comunque anche in questo caso, di una flessione dello *yield*.

Medio Oriente e Nord Africa – Nel complesso dei collegamenti da/verso il Medio Oriente ed il Nord Africa sono state riscontrate crescite di capacità e di traffico rispettivamente pari al 6,7% ed all'8,1%, cui ha corrisposto un miglioramento del *load factor* di 0,9 punti percentuali.

In particolare, sulle rotte da/per il Nord Africa, all'incremento di capacità (23,1%), concentrato principalmente sull'Algeria e l'Egitto, e di trasportato (18,2%), che ha risentito degli eventi bellici soprattutto sulle primarie destinazioni turistiche, ha corrisposto una caduta dello *yield*.

Sui collegamenti da/per il Medio Oriente, a fronte del taglio d'offerta (-3,2%) effettuato nella prima parte dell'anno in relazione dell'apertura dell'ostilità in Iraq (solo parzialmente reinserita nel corso della successiva stagione estiva), si è assistito ad una crescita del traffico (+1,4%), che, particolarmente concentrata nella seconda parte dell'esercizio, non è stata tuttavia sufficiente a compensare il significativo deterioramento dello *yield*.

Linee intercontinentali

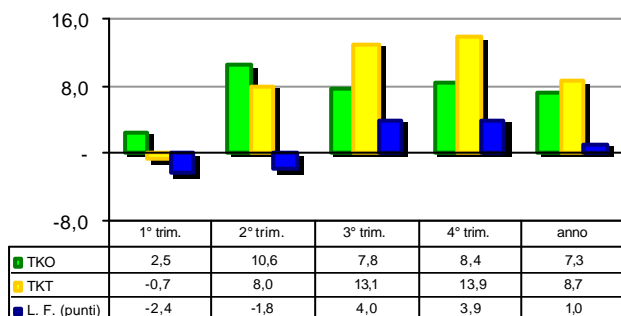
Sulla rete intercontinentale, i risultati economici sono stati fortemente penalizzati dal consistente deterioramento dello *yield* (-10,7%), anche, in parte significativa, generato dalla sfavorevole evoluzione valutaria determinatasi in conseguenza dell'apprezzamento dell'euro sul dollaro e sullo yen.

In ripresa, invece, l'andamento del traffico che, a fronte di un incremento dell'offerta pari al 7,3%, ha consuntivato un miglioramento dell'8,7%, riflessosi positivamente sul livello del *load factor*, aumentato di un punto percentuale (dal 78,4% al 79,4%).

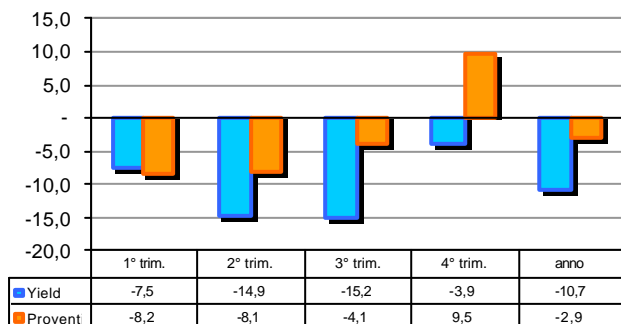
La citata flessione dello *yield*, al netto dell'incremento della capacità trasportata, ha generato una perdita di fatturato del 2,9% rispetto al precedente esercizio.

LINEE INTERCONTINENTALI

**Andamento TKO, TKT, Load Factor
(variazione % vs. anno precedente)**



**Andamento Yield e Proventi
(variazione % vs. anno precedente)**



In particolare, per le più importanti aree geografiche, è stato riscontrato quanto segue:

Nord America – L'utilizzo di aeromobili B777 a più alta capacità unitaria sulla destinazione New York e l'incremento delle frequenze sul Canada hanno comportato un aumento della capacità offerta dell'8,5%, cui ha corrisposto una meno che proporzionale variazione del trasportato (+7,2%), sulla quale hanno inciso in modo rilevante, nella prima parte dell'anno, il conflitto in Iraq e, in misura minore, il diffondersi dell'epidemia Sars. Ampiamente deludente l'andamento dello *yield*, largamente penalizzato dall'apprezzamento dell'euro sul dollaro.

Estremo Oriente – sulle destinazioni servite, alla sostenuta crescita di capacità offerta (+15,8%), ottenuta tramite l'aumento delle frequenze e l'utilizzo di aeromobili a più alta capacità unitaria, non ha fatto riscontro un pari sviluppo del traffico (+11,1%) ampiamente impattato dagli effetti del conflitto in Iraq e della polmonite atipica. Il *load factor*, di conseguenza, ha subito una riduzione di 3,2 punti percentuali, a cui si è associata l'erosione dello *yield*, essenzialmente riconducibile sia all'apprezzamento dell'euro nei confronti dello yen sia alle promozioni tariffarie effettuate per sostenere il forte incremento di capacità e la ripresa della domanda dopo il conflitto in Iraq.

Nell'ambito dei rimanenti collegamenti di lungo raggio (**Centro e Sud America, West Africa**), che complessivamente rappresentano circa il 25% del fatturato intercontinentale, si osserva, in presenza di un recupero del traffico (+9,3%) e di una positiva evoluzione del *load factor* (+1 punto percentuale), una critica performance dello *yield*. Più in particolare, i collegamenti per il West Africa (Nigeria, Ghana, Senegal) hanno registrato un aumento della capacità offerta e del trasportato rispettivamente del 12,6% e del 9,1%. Sui collegamenti con i paesi del Centro-Sud America si è registrata una positiva evoluzione nel livello globale del *load factor* (incrementatosi dal 71% al 80,4%), con particolare rilievo sul settore sudamericano.

Il traffico merci e posta

Il settore del trasporto aereo merci mondiale, meno inciso rispetto al comparto passeggeri dalle tensioni geopolitiche e dagli allarmi suscitati dalla polmonite atipica, ha presentato per l'intero esercizio 2003 *performance* positive, ancorché il *trend* di crescita sia andato progressivamente attenuandosi rispetto ai primi due mesi dell'anno che, si ricorda, traevano beneficio dal confronto con un inizio 2002 ancora pesantemente condizionato dalle conseguenze dei tragici eventi dell' 11 settembre 2001.

L'industria nel suo complesso (IATA) ha presentato un incremento della domanda pari al 4,9% rispetto al precedente esercizio, essenzialmente riconducibile alla ripresa degli scambi commerciali da/per il Nord America e l'Estremo Oriente, che ha ripreso a svilupparsi in modo sostenuto dopo il rallentamento causato dall'epidemia della SARS.

Andamenti di costante recupero, ancorché contrassegnati da ritmi inferiori, hanno analogamente contraddistinto lo scenario di settore delle compagnie europee aderenti all'AEA, che hanno evidenziato un aumento del traffico complessivamente pari al +2,6%, prevalentemente influenzato dallo sviluppo degli scambi da/per il Nord America (+3,8%), il Sud America (+3,4%) e l'Estremo Oriente (+2,2%).

In tale cornice industriale, il Gruppo Alitalia ha visto confermarsi per il *business cargo* le criticità in termini di posizionamento di mercato e massa critica, nel 2003 anche acuite dall'attenuarsi del tradizionale ruolo di traino svolto dalle esportazioni, danneggiate sia dall'apprezzamento dell'euro su tutte le principali valute, sia dalla particolare specializzazione produttiva e geografica del sistema industriale italiano meno presente nei settori e mercati di sbocco più dinamici.

I riflessi di tale situazione, hanno orientato le scelte di *business* del Gruppo verso un'articolazione selettiva della capacità offerta che, pur mantenendosi nel complesso allineata al livello del precedente esercizio (+0,1%), ha purtuttavia presentato andamenti fortemente differenziati tra i vari comparti: in effetti, con riferimento al settore Estremo Oriente e Nord

Atlantico, che nel complesso rappresentano il 90% circa dell'intero comparto d'attività, al forte impulso impresso ai collegamenti sul primo (+17,7%), si sono contrapposti i significativi disinvestimenti effettuati sul secondo (-14,5%), consistentemente condizionato dall'operativo sviluppato con voli "misti" (ossia effettuati con aeromobili passeggeri che dispongono di capacità di carico per le merci).

L'analogo andamento, in termini complessivi, del trasportato (-0,7%) ha determinato il sostanziale allineamento del *load factor* ai valori presentati nell'anno a raffronto (-0,5 punti percentuali).

Per quanto concerne invece i proventi complessivi generati dall'attività cargo è stata osservata una flessione del 2,9% circa, da attribuire essenzialmente alla componente valutaria ed alla pressione competitiva sulle tariffe registrata soprattutto per i traffici in *export* dall'Italia.

In maggior dettaglio, per l'attività sviluppata con gli aeromobili *all-cargo*, all'immissione di capacità addizionale pari al +10,4%, effettuata incrementando le frequenze e rafforzando gli accordi con altri vettori sul comparto dell'Estremo Oriente, ha fatto riscontro un aumento del trasportato del 7%, l'erosione dello *yield* (-9,7%), ed una flessione nel livello assoluto dei proventi pari al 3,3%.

Per l'attività operata invece con aeromobili "misti", sia l'offerta che il trasportato hanno subito flessioni, rispettivamente del 10,3% e del 12,8%, particolarmente significative sul Nord Atlantico essenzialmente per effetto del rinnovo della flotta passeggeri (sostituzione degli MD11 combi con aeromobili B767 e B777 dotati di minore capacità per il trasporto delle merci) e della chiusura (avvenuta nei primi mesi del 2002) dei collegamenti con Los Angeles, con conseguente definitiva uscita dal mercato della "West Coast".

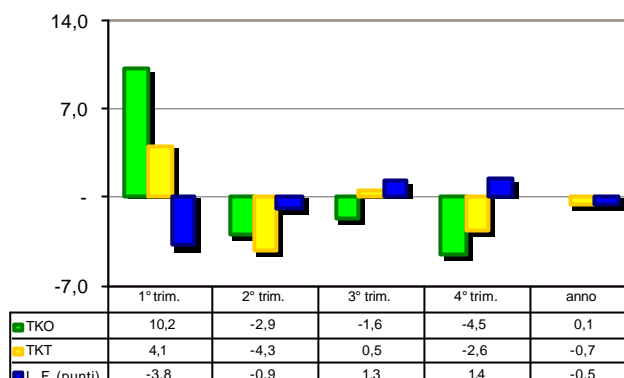
Ne è scaturita nonostante la positiva evoluzione dello *yield* (+12,5%), una riduzione del fatturato pari all'1,9%.

L'andamento operativo del *business cargo*, articolato a livello intera rete e con riferimento ai due primari settori del Nord Atlantico e

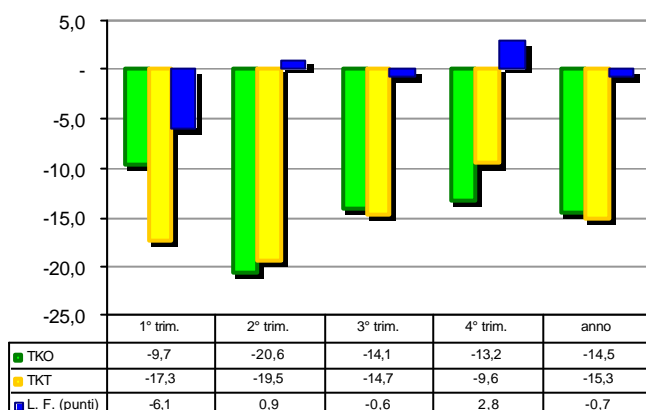
dell'Estremo Oriente, viene evidenziato nella sua

scansione trimestrale nei grafici sotto riportati.

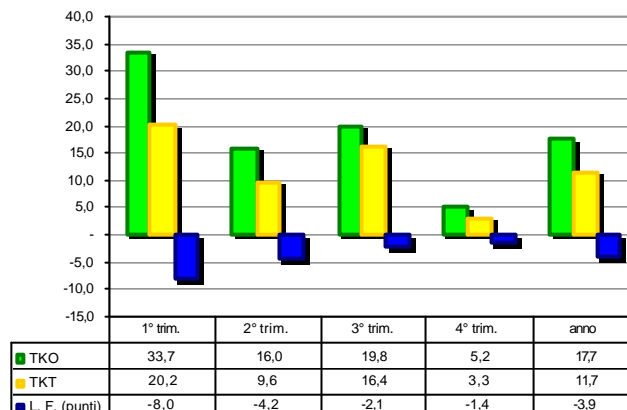
Totale Rete
(variazioni % vs. anno precedente)



Nord Atlantico
(variazioni % vs. anno precedente)



Estremo Oriente
(variazioni % vs. anno precedente)



Si segnala altresì che, dal mese di ottobre 2003 il comparto cargo del Gruppo Alitalia ha aderito alla *US Cargo Sales Joint Venture* costituita da Air France Cargo, Delta AirLines e Korean Air.

Tale raggruppamento rappresenta, a livello trasporto merci, il primo esempio di struttura congiunta capace di offrire ai clienti tutti i vantaggi di una forza di vendita combinata, un centro di servizi e di prenotazioni unificato, un sistema di rotte globale ed una linea di prodotti comune.

Si richiama infine la già citata nuova opzione strategica che, nella cornice costituita dal rinnovo della flotta *all cargo* e nella prospettiva dello sviluppo di una forte integrazione con Air France, prevede di destinare al *business* merci fino ad un massimo di 5 aeromobili MD11 combi, previa

conversione degli stessi in "*full cargo*", in sostituzione della flotta B747 "*all cargo*".

Venendo all'esame dell'andamento del traffico sui **voli postali notturni**, è stato rilevato, a fronte di un lieve incremento del volume di attività, un fatturato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, in presenza comunque di un significativo miglioramento in termini di regolarità e puntualità, attestatosi rispettivamente al 97,3% (96% nel 2002) ed al 86,5% (85% nel 2002).

Per il traffico **posta** sui voli di linea, infine, la flessione dello *yield* (-13%), al netto dell'incremento della capacità trasportata (+12,4%), ha generato una perdita di proventi del 2,3% rispetto al precedente esercizio.

Altre informazioni

Gli eventi che hanno riguardato il settore del trasporto aereo ed il Gruppo Alitalia nel corso del 2003 hanno determinato, come già precedentemente rappresentato, significative ripercussioni sul versante delle relazioni industriali.

Le principali fasi attraverso le quali è venuto ad articolarsi il confronto sugli interventi concernenti il fattore lavoro sono di seguito riepilogate.

1. Nell'intervallo recessivo venuto a configurarsi nella prima parte dell'anno nell'immediato ridosso temporale dell'acuirsi delle tensioni sullo scacchiere mediorientale, il Comitato Esecutivo dell'Alitalia, nella riunione dell'8 aprile, nell'assumere una serie di determinazioni volte a fronteggiare la crisi tramite l'attivazione di elementi di efficientamento e di flessibilizzazione dell'assetto industriale e della struttura dei costi, aveva deciso d'intervenire, con particolare riferimento alle risorse umane, attraverso:

- a) misure di assorbimento degli esuberanti derivanti dalle programmate, temporanee riduzioni di attività;
- b) interventi diretti a modificare la composizione degli equipaggi per l'attività nazionale ed internazionale contestualmente al varo di una diversa struttura dei servizi di bordo, al cambio di configurazione per gli aeromobili MD80 e del mix di classi per quelli impiegati sulle rotte internazionali;
- c) riduzione della composizione dell'equipaggio di cabina del B777;
- d) smaltimento delle eccedenze di risorse nella categoria dei Tecnici di volo.

Nella stessa giornata dell'8 aprile le Organizzazioni Sindacali/Associazioni Professionali erano state informate circa le deliberazioni assunte dal Comitato Esecutivo, anche nell'ottica di avviare con celerità, in ragione del progressivo degradarsi della situazione economico – finanziaria del Gruppo,

un confronto sulle misure da adottare.

Nel manifestare tuttavia un'indisponibilità pregiudiziale a confrontarsi con Alitalia sulle misure concernenti il fattore lavoro in assenza di un preventivo incontro con il Governo, le Organizzazioni Sindacali/Associazioni Professionali avevano ulteriormente argomentato la loro posizione considerando quanto loro rappresentato una violazione degli accordi del 29 marzo 2002, altresì contestando con forza l'attivazione unilaterale da parte dell'Alitalia di una serie di iniziative (blocco degli straordinari, cessione del ramo d'azienda costituito dall'"officina motori", composizione equipaggi B777, ecc.) cui il Gruppo, in assenza di soluzioni condivise, aveva dovuto necessariamente fare ricorso, essendo tra l'altro le misure di "contingency" adottate pienamente ascrivibili alla propria discrezionalità operativa.

Sotto tale ultimo riguardo, anzi, le Organizzazioni Sindacali/Associazioni Professionali avevano proclamato ed effettuato, all'esito delle previste procedure di raffreddamento, una prima azione di sciopero generale il giorno 3 giugno 2003.

A tale protesta veniva a sommarsi, per il particolare rilievo e per la criticità degli effetti determinatisi, la reazione connessa alla decisione aziendale di ridurre da 4 a 3 la composizione degli equipaggi di cabina sui collegamenti nazionali (ad eccezione del Roma–Milano) ed internazionali (europei e del bacino del Mediterraneo), contestualmente modificando in linea con le rimodulazioni dell'offerta il mix di classi sugli aeromobili utilizzati su tali tratte, nonché ridisegnando i servizi offerti alla clientela tramite riduzioni e semplificazioni nelle modalità d'erogazione. Quanto sopra, nel pieno rispetto delle normative aeronautiche in materia ed in una logica di coerenza con quanto avevano già realizzato o stavano realizzando altri operatori sul proprio prodotto in fattispecie similari.

A partire dal giorno precedente il previsto avvio dell'iniziativa (1° giugno), si era tuttavia registrata quella che era apparsa, a tutti gli

effetti, una forma di protesta anomala da parte della categoria degli Assistenti di volo, tra i quali era esplosa una situazione di morbidità tale da triplicare il numero di risorse indisponibili per malattia, al punto da determinare la cancellazione di numerosi voli e pesanti ripercussioni sul trasporto aereo nazionale; la situazione determinatasi aveva originato l'immediato intervento del Governo, che aveva proceduto a convocare le Parti, invitandole a sospendere le rispettive azioni ed a proseguire la negoziazione in sede aziendale.

In tale ambito si era conseguentemente proceduto ad individuare congiuntamente e ad esaminare alcune tematiche ritenute funzionali al superamento di parte delle criticità esistenti ed idonee a garantire comunque al Gruppo reali obiettivi di ottimizzazione ed efficientamento di costi.

La trattativa si era conclusa con il raggiungimento di un'intesa tecnica che aveva previsto la modifica, in via sperimentale e nella prospettiva del prossimo rinnovo contrattuale di categoria, dell'assetto dei gruppi di abilitazione sugli aeromobili, nel cui ambito vengono impiegati gli assistenti di volo, riducendoli da 4 a 2.

L'accordo aveva previsto altresì, sempre in via sperimentale, un sistema di assegnazione temporanea a rotazione presso la base di Milano di Assistenti di volo appartenenti alle qualifiche di *Purser* di 1° e di 2°.

2. Anche successivamente all'approvazione delle Linee Guida del Piano Industriale, avvenuta in data 12 settembre da parte del Consiglio di Amministrazione, ed alla presentazione delle stesse alle Organizzazioni Sindacali/ Associazioni Professionali di categoria avvenuta in data 15 settembre, si erano registrate pesanti reazioni da parte sindacale, principalmente in relazione alla esplicitazione della necessità di adozione di misure di efficientamento e riduzione del costo anche per quanto riguarda il Personale.

La conseguente reazione di chiusura a qualunque tentativo di approfondimento nel merito dei contenuti delle Linee Guida, pregiudizialmente ritenuto "inaccettabile", si era concentrata nella reiterata manifestazione di indisponibilità ad ogni tipo di confronto e di chiarimento, pur nelle more della elaborazione

di dettaglio di tutti gli elementi del Piano stesso.

Infine, successivamente all'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, in data 30 ottobre 2003, delle specifiche azioni volte all'implementazione del Piano Industriale, ne era stata decretata da parte sindacale l'"irricevibilità", ponendo segnatamente l'accento sulle misure d'efficientamento individuate per affrontare il tema del costo del lavoro (gestione degli esuberanti ed esternalizzazione delle attività *non core*). Su tale specifico argomento, parallelamente ad un'azione di raffreddamento volta ad ottenere la modifica delle Linee Guida, si era registrato lo svolgimento di numerose assemblee con i lavoratori, programmate e/o spontanee, e l'effettuazione da parte di questi ultimi di una serie di manifestazioni, nonché, all'esito negativo delle "procedure di raffreddamento", la proclamazione di scioperi di tutto il Personale dipendente del Gruppo.

La situazione si era ulteriormente deteriorata successivamente alla riunione del Consiglio di Amministrazione del 10 dicembre, nella quale era stata illustrata una relazione sullo stato di avanzamento delle azioni di implementazione del Piano Industriale: in conseguenza delle notizie e del risalto dati dalla stampa, si era manifestata una forte reazione sindacale di contrasto, sfociata in una prima agitazione "spontanea" il giorno 11 dicembre, cui avevano fatto seguito proteste del medesimo tipo nei giorni successivi, con fortissimi disagi all'utenza ed all'ordine pubblico, particolarmente presso i siti aeroportuali o nelle loro immediate adiacenze.

Dopo la manifestazione dell'11 dicembre, era stato convocato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un incontro sulle problematiche del settore del trasporto aereo nel corso del quale, oltre a sintetizzare il lavoro svolto specificamente su tre aree di interesse ("regole", "infrastrutture" e vettori), il Rappresentante del Governo aveva anticipato la convocazione di un incontro presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri per il giorno 29 dicembre finalizzato a:

- coinvolgere il Governo nella sua collegialità nell'esame di quanto emerso

sulle problematiche di settore, onde poter definire specifiche strategie di intervento;

- valutare in quella sede la situazione del Gruppo Alitalia, avendo contestualmente invitato a sospendere, fino alla data dell'incontro, l'esecutività delle iniziative aventi riflessi sul Personale.

Purtuttavia, anche successivamente a tale incontro, erano emersi da parte sindacale elementi di tensione e contrasto, cui avevano fatto seguito ulteriori nuove agitazioni e proteste spontanee.

Il 29 dicembre, l'incontro con le Organizzazioni Sindacali e gli Enti/Aziende interessate convocato dalla Presidenza del Consiglio era stato articolato in due fasi:

- nella prima erano stati affrontati i temi del settore, rispetto ai quali il Governo si era impegnato a formulare idonee proposte di riordino, previa consultazione delle Commissioni Parlamentari competenti e della Conferenza Stato-Regioni, da discutere in una successiva riunione da convocare a breve termine;
- nella seconda si erano affrontate le tematiche specifiche del Gruppo Alitalia.

A tal proposito il Governo aveva ricordato come la difficile situazione che si era venuta a determinare nel settore abbia imposto la scelta di interventi che risultassero efficaci e risolutivi delle criticità e, nell'auspicare e caldeggiare la possibilità di aprire un confronto tra Alitalia ed il Sindacato avente ad oggetto il Piano Industriale approvato, aveva invitato la prima a sospendere, nelle more di contraddittorio, l'esecutività delle decisioni aventi impatto sul Personale.

Le Organizzazioni Sindacali avevano replicato a tale proposizione ribadendo la propria valutazione negativa del Piano nel suo complesso, manifestando tuttavia disponibilità al confronto solo in una chiave priva di pregiudiziali e comunque non chiusa ad eventuali variazioni/rimodulazioni non alterative degli obiettivi economico-finanziari definiti dal Piano stesso.

Esse avevano inoltre rappresentato due "necessità" pregiudiziali perché il confronto potesse essere avviato:

- l'applicazione degli adeguamenti retributivi concordati con l'intesa del 29 marzo 2002 a far data dal 1° gennaio 2004, di cui si era prospettata nella formulazione del Piano Industriale 2004 - 2006, stante l'approfondirsi delle criticità economiche del Gruppo, la non corresponsione;
- la sospensione, nelle more del confronto sul Piano, dell'attuazione di decisioni impattanti sul Personale.

Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, riunitosi l'8 gennaio 2004, aveva approvato entrambe le misure prospettate nel corso dell'incontro Governo-Parti Sociali, confermando altresì all'unanimità, ampio mandato all'Amministratore Delegato a proseguire nelle trattative, anche attraverso l'identificazione di misure equivalenti a quelle come sopra rinunciate.

Sulla base di quanto emerso e sviluppato, il confronto, finalizzato ad una nuova convocazione presso la Presidenza del Consiglio volta a discutere le risultanze degli incontri relativi al Piano Industriale, aveva potuto pertanto proseguire nei giorni successivi su due distinti tavoli presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, uno inteso ad affrontare i problemi generali del settore, l'altro quelli dell'Alitalia.

Dopo la nomina del nuovo Amministratore Delegato, avvenuta nell'ambito del Consiglio di Amministrazione di Alitalia del 27 febbraio 2004, era stato ripristinato il necessario clima per la ripresa del dialogo e quindi del confronto sui temi del Piano Industriale con le Organizzazioni Sindacali e con le Associazioni Professionali di categoria all'interno di un percorso di negoziazione.

I presupposti di tale ripresa possono essere sintetizzati nel condiviso riconoscimento dell'ineludibile necessità di azionare ogni possibile strumento idoneo a permettere il rilancio della Compagnia e garantire il suo ruolo di *full service carrier*, anche mediante la previsione di interventi mirati a perseguire recuperi di produttività del fattore lavoro, a

fronte della possibile rimodulazione di alcuni aspetti del Piano.

La trattativa così avviata è stata caratterizzata da alterne vicende senza registrare il raggiungimento di un accordo. Nel corso degli incontri le Parti hanno comunque esaminato una serie di importanti argomentazioni, quali ad esempio la rilevanza strategica dell'alleanza SkyTeam come collocazione industrialmente coerente con la conferma della missione aziendale di *full service carrier*, il rafforzamento del *network* di lungo raggio, lo sviluppo della flotta sociale, il recupero di quote del mercato nazionale (anche attraverso alleanze e/o consolidamenti con vettori già operanti in Italia), nell'ambito della necessità di ottimizzare la struttura dei costi e di conseguire i recuperi di produttività su tutte le categorie presenti nel Gruppo.

In particolare, per quel che riguarda quest'ultima tematica, occorre segnalare che i punti sottoposti dall'Azienda all'attenzione della controparte sindacale comprendono, per le categorie del Personale Navigante, la rivisitazione di alcuni aspetti della normativa contrattuale riguardante gli avvicendamenti, la composizione quantitativa degli equipaggi, il bilanciamento degli organici base Milano e base Roma e la previsione di alcune ipotesi di "flessibilità operative"; per quel che riguarda, il Personale di Terra, l'individuazione di ogni più opportuno strumento volto ad affrontare e risolvere il problema delle eccedenze e la definizione di progetti di efficientamento e di *partnership*, come previsto a Piano, attraverso l'adozione di misure non traumatiche.

Il perdurare di una situazione di incertezza ha provocato azioni di protesta culminate nella settimana del 26 Aprile con l'adozione da parte del personale di agitazioni – non rispettose delle vigenti normative legali e contrattuali – che hanno avuto come conseguenza la paralisi dell'operativo di Compagnia, con la cancellazione di centinaia di voli nei giorni fino al 30 aprile. La protesta si è spinta fino al punto di istituire dei blocchi agli ingressi di tutti gli edifici delle Società del Gruppo in modo tale da impedire l'accesso ai luoghi di lavoro al Personale, convincendo l'Autorità prefettizia ad intervenire attraverso la precettazione dei lavoratori.

A seguito di tale provvedimento, la cui efficacia si è dispiegata fino al 3 maggio 2004 ed alla convocazione da parte governativa di Azienda e Organizzazioni sindacali/ Associazioni professionali, finalizzata alla conclusione della trattativa, le agitazioni sono state sospese, consentendo all'Azienda di provvedere al ripristino graduale dell'operativo.

Contestualmente il Governo ha convocato le Parti per un negoziato conclusosi il 6 maggio con la sottoscrizione di un verbale di accordo tra il Governo e le Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali del Personale; l'intesa sancisce l'avvio di un percorso finalizzato a garantire la continuità aziendale oltre ad altri punti (nuovo progetto industriale, ricapitalizzazione aperta al mercato, ruolo dell'azionista pubblico, ruolo del sindacato).

3. Per quanto attiene la situazione dei contratti di lavoro del Personale, si segnala quanto segue.

In data 30 aprile 2003 è stato rinnovato il contratto collettivo di lavoro dei Piloti dell'Alitalia Express, scaduto il 31 dicembre 2000.

L'intesa è stata caratterizzata, essenzialmente, dalla conservazione del preesistente impianto normativo, contrassegnato dalla presenza di elementi di spiccata flessibilità riguardanti al mantenimento degli elevati livelli di produttività già conseguiti.

Per quanto attiene invece la situazione dei contratti di lavoro del Personale navigante della Capogruppo Alitalia, tutti in scadenza al 31 dicembre 2003, si è proceduto, secondo quanto previsto dalle procedure di rinnovo ed in coerenza con gli obiettivi di Piano, ad ufficializzare alle componenti sindacali la volontà di avviare il negoziato: nelle giornate del 1° e del 2 dicembre si sono tenuti i primi incontri di apertura delle trattative, cui ha fatto tuttavia seguito la rappresentazione, da parte sindacale, della formale indisponibilità a proseguire nel negoziato contrattuale ponendo, quale pregiudiziale insuperabile, la prioritaria definizione della controversia sul Piano Industriale.

Nella medesima data del 31 dicembre 2003 è scaduto altresì il contratto collettivo di lavoro

del Personale di terra dipendente di Alitalia ed Atitech.

Per quanto concerne in particolare la categoria dei Tecnici di volo, si ricorda che gli esuberi strutturali dell'organico determinatisi in conseguenza dell'avvenuta dismissione degli aeromobili B-747 (completatasi ad inizio 2004 con il *phase out* delle due macchine residuali B747-200 Cargo), hanno reso necessario e non più procrastinabile il ricorso alla Procedura di Riduzione di Personale, avuto anche riguardo all'insussistenza di ulteriori misure alternative.

Si rammenta altresì, che al fine di attenuare gli effetti derivanti da tale situazione di ridondanza strutturale, erano state da tempo adottate una serie di iniziative finalizzate ad incentivare l'esodo anticipato del Personale prossimo alla maturazione dei requisiti previdenziali per l'accesso alla pensione, iniziative che, tuttavia, non hanno oggettivamente consentito di assorbire del tutto le eccedenze di cui sopra nella misura attesa.

In data 18 novembre 2003, presso la competente Direzione della Regione Lazio, si è conclusa quindi con la sottoscrizione di un accordo la Procedura di Riduzione di Personale ex Lg. 223/91 attivata in data 29 aprile 2003, in virtù del quale, a partire dal 29 febbraio 2004, si è operato il superamento definitivo della categoria dei Tecnici di volo.

Segnatamente ai contenuti specifici di tale definizione pattizia, l'intesa ha previsto:

- la risoluzione del rapporto di lavoro per quei lavoratori che, pur in possesso dei requisiti di pensionabilità, non abbiano accettato la proposta di esodo incentivato ad essi offerta;
- l'opportunità di risolvere consensualmente il rapporto di lavoro entro il 29 febbraio 2004 a fronte di un incentivo;
- la possibilità di novare, sempre entro il termine del 29 febbraio 2004 il contratto individuale di lavoro con inserimento nella categoria Assistenti di volo;
- la partecipazione, entro il 29 febbraio 2004, ad una fase di selezione presso la Scuola di Volo di Alghero, finalizzata all'ammissione entro il 31 dicembre 2004 al corso per il

conseguimento del brevetto di Pilota di Linea, che consentirà di accedere mediante una ulteriore novazione del rapporto di lavoro alla qualifica di Pilota.

4. Per quanto concerne la costituzione di una nuova società per l'attività di revisione motori ed APU in *joint venture* con Lufthansa Technik, si è sviluppato un articolato e complesso percorso attuativo contrassegnato, ancorché il progetto di rilancio dell'Officina Motori fosse stato comunque valutato positivamente da parte delle Organizzazioni di categoria sia sotto il profilo industriale sia della scelta del *partner*, da momenti di contrarietà e turbolenza sindacale circa il ricorso allo strumento societario utilizzato al riguardo, sfociati anche in specifiche iniziative. Nello scorcio finale del mese di giugno, tuttavia, l'esame congiunto previsto dalle procedure di legge si è concluso attraverso la sottoscrizione dell'accordo sul trasferimento del ramo d'azienda, per il quale troveranno applicazione un'insieme di garanzie condivise con le parti sindacali, in aggiunta alle tutele già previste dalle disposizioni vigenti in materia.

E' stato invece evitato qualunque impegno circa l'assorbimento da parte di Alitalia di eventuali squilibri occupazionali che dovessero in futuro determinarsi nel dimensionamento delle risorse della nuova società.

5. Relativamente alle forme di previdenza ed assistenza integrative si segnala infine quanto segue.

Previvilo: nel corso dell'anno il Consiglio di Amministrazione del Fondo Pensione Complementare del Personale navigante di Condotta - Previvilo ha concluso il complesso procedimento di selezione dei gestori finanziari ai quali conferire le risorse del Fondo, ed il confronto per la definizione delle convenzioni di gestione. In data 9 febbraio u.s. è stata quindi inoltrata alla Commissione di Vigilanza (COVIP), ai sensi delle disposizioni vigenti, la richiesta di autorizzazione alla stipula delle convenzioni, unitamente alla documentazione afferente il processo di selezione.

Il Consiglio di Amministrazione ha di conseguenza avviato - al fine di dotarsi di un adeguato assetto organizzativo e di un efficiente sistema di controllo, nel rispetto

degli orientamenti espressi dall'Autorità di Vigilanza - la selezione di uno o più soggetti cui affidare in outsourcing i servizi di Direzione e gestione; Controllo interno e Controllo finanziario.

Sanivolo: nel corso dell'anno, il Consiglio di Amministrazione della Cassa di Assistenza Sanitaria, in considerazione dell'approssimarsi della scadenza della polizza in essere al 31 agosto, è stato fortemente impegnato nella valutazione e predisposizione di tutti gli adempimenti necessari per l'analisi ed il rinnovo delle coperture assicurative, provvedendo infine ad aggiudicare all'unanimità, in data 31 luglio 2003, ed a conclusione di un articolato procedimento di selezione, il servizio ad un nuovo primario operatore, contestualmente portando l'Assemblea a conoscenza delle deliberazioni assunte.

Fondav: relativamente al Fondo Pensione Complementare del Personale navigante di Cabina-Fondav, si rileva che a partire dal mese di gennaio 2003 è stata avviata la contribuzione ordinaria a favore degli iscritti.

L'attività del Consiglio di Amministrazione, che ha provveduto nel corso dell'esercizio alla stesura dei contratti con i soggetti aggiudicatari del servizio di Banca Depositaria e di *Service Amministrativo*, è stata altresì rivolta, in primo luogo, all'avvio delle procedure per la selezione del servizio di gestione finanziaria tramite una sollecitazione pubblica di offerta, così come previsto dalla normativa vigente.

Il Consiglio di Amministrazione è al momento impegnato nella valutazione delle offerte pervenute.

Anche il Consiglio di Amministrazione di Fondav, al pari di quello di Previvolo, ha avviato un processo di selezione di uno o più soggetti cui affidare - alla luce degli obblighi posti dall'Autorità di Vigilanza in materia di organizzazione interna dei fondi pensione - i servizi di Direzione e gestione; Controllo interno e Controllo finanziario.

Mercurio: nel corso dell'anno il Consiglio di Amministrazione del Fondo Pensione Complementare del Personale di terra e ha proseguito la propria attività volta a completare gli assetti strutturali ed a rendere pienamente operativo il Fondo.

In particolare, il Consiglio ha completato il procedimento di selezione del soggetto cui affidare il servizio di Banca Depositaria, procedendo alla conseguente aggiudicazione, e ha altresì proseguito la campagna per l'adesione al Fondo, avviata nel corso del mese di giugno.

Con riferimento a tale ultimo profilo, va rilevato che il tasso di adesione è risultato tuttavia ancora ampiamente inferiore alle aspettative, nonostante l'attivazione di un capillare piano di informazione rivolto a tutto il personale e finalizzato a promuovere un adeguato livello di conoscenza del Fondo e delle sue principali caratteristiche. In relazione a tale ultima problematica il Consiglio di Amministrazione del Fondo sta valutando, di concerto con l'Autorità di Vigilanza (COVIP), le modalità per una confluenza di Mercurio in altro Fondo pensione complementare presente nel Gruppo.

Nel *business* del trasporto aereo, il processo di consolidamento in atto costituisce sempre più un fattore critico di successo col quale tutti i vettori internazionali sono chiamati a confrontarsi, conseguendo infatti allo sviluppo delle alleanze, essenzialmente, la generazione di proventi incrementali, l'ottimizzazione dei costi e l'offerta ai clienti di un prodotto sempre migliore, integrato e riconoscibile.

Sotto tale profilo, la partecipazione all'**Alleanza SkyTeam** costituisce elemento fondamentale nelle strategie del Gruppo Alitalia.

L'Alleanza, giunta al suo terzo anno di vita, ha acquisito ormai sia sotto l'aspetto quantitativo sia sotto quello qualitativo, un posizionamento competitivo di estremo rilievo nel panorama del trasporto aereo internazionale, configurandosi anzi, al previsto verificarsi nel corso del 2004 dell'ingresso di KLM, Northwest e Continental in qualità di membri effettivi, quale compagine di riferimento sulle rotte transatlantiche, dove verrebbe a detenere di fatto il primo posto in termini d'attività sviluppata.

In particolare, sotto il profilo quantitativo, vengono di seguito riportati, con riferimento alla stagione estiva 2003, gli indicatori sintetici del dimensionamento dell'Alleanza:

- 500 destinazioni in tutto il mondo
- 1.673 aeromobili impiegati nell'attività
- 110 Paesi serviti
- 212 milioni di passeggeri trasportati
- 7.698 voli giornalieri

Nel corso dell'anno SkyTeam ha dato corso all'implementazione di una serie di iniziative, tra le quali si ricordano:

- la facoltà per i clienti di trasformare le miglia accumulate in biglietti premio validi su tutti i vettori dell'Alleanza, ampliando pertanto significativamente per i passeggeri il ventaglio di destinazioni e percorsi tra cui scegliere;
- la possibilità per i viaggiatori di accedere alle informazioni sugli orari di volo di tutto il mondo via *internet*: la nuova versione del sito, lanciata a maggio, offre inoltre ai clienti una

serie aggiuntiva di dati segnaletici (mappe aeroportuali, notizie meteo, guide città, ecc.) sostanzialmente innovativa rispetto alla concorrenza;

- a seguito dell'*Antitrust Immunity* concessa a quattro vettori *partner* dell'Alleanza - Air France, Alitalia, Delta e CSA Czech Airlines - sul mercato transatlantico, la definizione delle regole e dei principi guida che dette compagnie si sono impegnate ad adottare nelle aree di *network*, *pricing* e vendite.

In particolare, al fine di migliorare la qualità e la competitività dei servizi su una rete integrata, il consolidamento della cooperazione sulle rotte transatlantiche ha riguardato l'armonizzazione e la pianificazione congiunta delle leve di *marketing* e delle politiche commerciali, che, supportate da una banca dati comune, potranno consentire alle forze di vendita di agire sul mercato con una "voce" unica sotto il marchio SkyTeam, conseguendo per tale via una maggior penetrazione sui segmenti di domanda a più alto *yield*, ottimizzando al contempo i costi operativi e commerciali.

L'attenzione posta alla ricerca di sinergie in ambito SkyTeam ha inoltre portato alla realizzazione di accordi congiunti per la gestione delle attività relative all'acquisto di carburante ed all'*handling* in oltre 20 aeroporti.

E' inoltre in corso una valutazione sull'opportunità di un rafforzamento bilaterale della *partnership* con Delta sul mercato nordatlantico, onde cogliere al meglio i benefici legati all'immunità concessa, mentre sono state avviate trattative su base bilaterale e multilaterale con KLM, Northwest e Continental in previsione del loro ingresso nell'Alleanza nel corso del 2004.

- la creazione di nuovi gruppi di lavoro nelle aree *maintenance*, *information technology*, *aircraft e airport*, con l'obiettivo di imprimere ulteriore impulso ad attività congiunte, realizzando sinergie ed allineando ove

possibile strategie ed investimenti sul medio-lungo termine;

- il lancio di un progetto informativo destinato a migliorare e rafforzare le dinamiche di interazione e comunicazione tra i gruppi di lavoro cui partecipano i vettori membri di SkyTeam;
- quale prima fase di un più ampio programma di concorsi a premi, l'avvio di una campagna di *co-marketing* con Coca-Cola rivolta ai viaggiatori *business*.

Sul tema invece delle principali intese raggiunte nel corso del 2003 tra il Gruppo Alitalia ed i vettori aderenti all'Alleanza, oltre agli accordi con Air France e KLM di cui si è già fatta menzione nel paragrafo dedicato alla situazione del Gruppo, si segnala invece:

- il rafforzamento del rapporto di *partnership* tra Alitalia ed Air France realizzatosi tramite l'estensione delle rotte in *code-sharing* su destinazioni europee ed intercontinentali.

Si evidenzia, al riguardo, che nell'ambito dell'ottimizzazione della *joint-venture* al 50% sulla direttrice Italia-Francia, è previsto che Alitalia, a partire dal mese di aprile 2004, incrementi le proprie frequenze giornaliere sulle tratte Roma-Parigi e Milano-Parigi, conseguendo altresì l'esclusiva dei collegamenti tra Malpensa e lo scalo parigino di Charles De Gaulle.

A regime, pertanto, Alitalia opererà su tale direttrice 35 dei 69 voli giornalieri in *code-share*.

Inoltre, nell'ottica dell'integrazione delle attività di scalo, è stato finalizzato a luglio 2003 il passaggio ad Air France delle attività di *handling* sull'aeroporto di Parigi; in tale cornice, come peraltro previsto nel piano di potenziamento dell'Alleanza, altre integrazioni stanno procedendo su vari scali.

- Per quanto concerne invece il comparto merci, nel mese di ottobre 2003 Alitalia ha aderito alla "U.S. Cargo Sales Joint Venture" cui già

aderiscono Air France Cargo, Delta Airlines e Korean Air Cargo.

Costituito nel 2001, tale raggruppamento rappresenta il primo esempio di struttura congiunta di questo tipo capace di offrire ai propri clienti tutti i vantaggi di una forza di vendite combinata, un centro di servizi e di prenotazioni unificato, un sistema di rotte globale e una linea comune di prodotti.

Per quanto riguarda il progetto di *partnership* con Air France sul *business cargo*, estesi negoziati sono intercorsi tra le parti nel corso degli ultimi mesi; tali negoziati hanno portato alla definizione di un *business plan* congiunto che evidenzia importanti sinergie per entrambi i *partner* sia lato costi che lato ricavi. Il piano di lavoro condiviso con Air France ipotizza una formalizzazione degli accordi nel corso dei prossimi mesi ed un processo di graduale integrazione a partire dal secondo semestre del 2004 e nel corso del primo semestre del 2005.

Oltre alle attività relative all'Alleanza SkyTeam, sono proseguiti contatti relativi a *partnership* settoriali.

Sul mercato domestico sono stati finalizzati un contratto di *code sharing free flow* con la compagnia Air Alps e una collaborazione con la Società Volaviamare (Gruppo Lauro) per la promozione e valorizzazione del trasporto integrato aereo-aliscafo.

A partire dalla stagione invernale 2003/2004 sono stati invece risolti i contratti con Volare Airlines, Minerva Airlines ed Azzurra Air.

Sul medio raggio sono stati stipulati nuovi accordi commerciali con Air Malta, Brussels Airlines, Bulgarian Air e Qatar Air.

Sul lungo raggio, infine, è stato avviato un *code sharing soft block* con China Airlines sulla rotta Taipei-Roma via Bangkok operata dal vettore locale, mentre sono stati risolti i contratti con la compagnia australiana Qantas sulla rotta Roma-Singapore-Sydney/Melbourne/Perth e con Air Canada sulla relazione Italia-Toronto.

Il 5 giugno 2003, a conclusione di un iter particolarmente complesso ed articolato, il Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea ha definito un nuovo quadro di riferimento normativo per le relazioni tra gli Stati membri dell'Unione ed i Paesi terzi nel settore del trasporto aereo, fondato sulla progressiva attribuzione, in via esclusiva e totale, delle competenze in materia di diritti di traffico alla Commissione.

E' stata in effetti approvata una decisione che autorizza la Commissione a negoziare:

- con gli Stati Uniti, un accordo inteso a creare uno "spazio aereo senza frontiere" in sostituzione sia delle cosiddette intese "cieli aperti", sia di altri accordi più restrittivi concordati bilateralmente con gli Stati membri;
- con i Paesi terzi, parimenti, al fine di sostituire talune disposizioni specifiche pattuite in via bilaterale dagli Stati aderenti all'Unione.

Il Consiglio ha inoltre predisposto un documento d'impostazione generale, in attesa del parere del Parlamento europeo, sul progetto di Regolamento relativo alla negoziazione ed all'applicazione di intese in materia di servizi aerei stipulate dagli Stati membri con i Paesi terzi.

Alla luce dei mandati accordati dagli Stati aderenti, la Commissione ha immediatamente stipulato con le Autorità americane un'intesa al fine di consentire l'avvio dei negoziati atti a liberalizzare il trasporto aereo transatlantico.

La trattativa, cui si è dato corso dal mese di settembre, ha consentito di aprire un'ampia riflessione su alcuni temi fondamentali quali la normativa di accesso al mercato per il trasporto passeggeri e cargo (rotte, capacità e frequenze), le regole tariffarie, l'applicazione effettiva delle disposizioni sulla concorrenza e le politiche di sicurezza del trasporto aereo.

Le Delegazioni europea e statunitense hanno al momento approfondito alcuni temi di carattere giuridico e tecnico, raccogliendo altresì elementi di lavoro e predisponendo una "road map" del negoziato.

Stante le conoscenze e le esperienze consolidate delle compagnie aeree nell'ambito delle negoziazioni bilaterali, è stato altresì consentito che una delegazione dei principali vettori partecipasse alle trattative.

Si segnala, in nesso, che i vettori europei, pur esprimendo soddisfazione sull'operato della Commissione in ordine al conseguimento di condizioni essenziali e funzionali alla creazione di una "Transatlantic Open Aviation Area", hanno tuttavia evidenziato alcune serie preoccupazioni in merito al processo di convergenza e standardizzazione di alcune aree regolamentari costituenti il fulcro dell'accordo, particolarmente in ordine alle intese volte a garantire pari opportunità di *business* agli operatori europei e statunitensi.

Si segnala altresì come Alitalia sia ufficialmente inserita e coordini il gruppo di lavoro AEA che segue l'evolversi delle negoziazioni.

L'Unione Europea ha inoltre concluso il controverso processo di revisione del Regolamento per la compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, disciplinando altresì ulteriori fattispecie, quali la cancellazione del volo od il ritardo prolungato, tramite l'adozione di un nuovo Regolamento, che entrerà in vigore all'inizio del 2005 e sostituirà l'attuale Reg. CEE n° 295/91.

Le nuove disposizioni, che prevedono l'estensione dei diritti dei passeggeri a tutti i tipi di volo, *charter* compresi, sono numerose ed articolate e rafforzano le preoccupazioni in ordine agli ulteriori oneri economici che il comparto aereo dovrà sostenere al fine di adeguarsi al Regolamento sia dal punto di vista delle compatibilità operative dei vettori, sia da quello del livello delle compensazioni da erogare.

Le nuove regole prevedono infatti, oltre al notevole aumento delle indennità da versare ai passeggeri in caso di mancato imbarco (dagli attuali 75/300 euro a 250/600 euro, modulati in relazione alla distanza da percorrere), la corresponsione di analoghi importi anche in caso di cancellazione per responsabilità del vettore (a meno che il viaggiatore non sia stato informato con un congruo anticipo, pari a due settimane

prima della partenza o venga riprotetto su un volo alternativo prossimo a quello annullato), oltre l'obbligo al rimborso del biglietto in caso di ritardo prolungato e, comunque, al verificarsi di un ritardo di almeno due ore, il diritto all'assistenza prevista nei casi di negato imbarco e cancellazione.

Anche nel merito di tale provvedimento è stata riscontrata una vasta convergenza di preoccupate valutazioni da parte dei vettori aerei europei, insoddisfatti nel caso di specie dell'assenza sia di un reale processo di consultazione con l'Industria, sia, come invece più volte invocato, di uno studio d'impatto sul *business*.

Per quanto concerne invece i meccanismi regolanti l'assegnazione degli *slot*, il criterio di allocazione previsto dal Regolamento Comunitario 95/93, basato sulla regola secondo la quale il vettore ha diritto, per ogni stagione operativa, ad ottenere gli *slot* effettivamente utilizzati nella corrispondente stagione precedente, è stato temporaneamente sospeso in ambito comunitario, trovando invece applicazione il Regolamento n° 1554/2003 che ha riconosciuto ai vettori il diritto ad usufruire, nella stagione estiva 2004, della stessa serie di bande orarie ad essi assegnati nel corso del corrispondente periodo 2003, alla luce delle gravi ripercussioni generate dalla crisi mediorientale e dalla successiva sindrome respiratoria acuta grave in termini di effettivo utilizzo degli *slot* e, pertanto, del rischio di consistente ridimensionamento degli stessi.

In materia di sicurezza, le nuove norme comunitarie in vigore dal gennaio 2003, hanno introdotto una serie di misure di intervento riguardanti sia le infrastrutture aeroportuali sia le operazioni di volo, riflettendosi, in assenza della prevista copertura finanziaria che gli Stati membri sono ritenuti dover assicurare nella loro veste giuridica di titolari di responsabilità diretta in tema di strumenti di tutela generale, in consistenti oneri a carico delle compagnie aeree, chiamate a sostenere gli elevati costi di implementazione delle nuove disposizioni e ad applicare particolari misure operative.

Ciascun vettore comunitario ha dovuto infatti istituire, attuare e rispettare uno specifico programma di sicurezza (con conseguente incremento dello *staff* addetto al controllo ed alla vigilanza dell'aeromobile), monitoraggio totale del bagaglio a mano e relativa formazione continua del personale addetto.

Va segnalato, per contro, che il Congresso statunitense aveva valutato diversamente la fattispecie, disponendo già dal 2002 uno stanziamento di 500 milioni di dollari destinato ai propri vettori nazionali al fine di sostenerne gli investimenti in materia di sicurezza; ciò si è con tutta evidenza tradotto in una disparità di trattamento tra compagnie aeree nordamericane ed europee, introducendo per tale via concreti elementi distorsivi della concorrenza sul mercato internazionale.

Per quanto concerne invece in particolare le nuove disposizioni introdotte in materia di sicurezza dalle Autorità statunitensi, si osserva quanto segue:

- la Federal Aviation Authority (FAA) ha disposto, per tutti i vettori aerei in arrivo od in partenza verso/da gli Stati Uniti, un ulteriore rafforzamento delle porte divisorie tra la cabina di pilotaggio ed il vano passeggeri, prevedendo altresì, in caso di mancato adeguamento entro il 9 aprile 2003, la revoca del certificato di aeronavigabilità. Alitalia, corrispondendo alla normativa emanata dalla FAA, ha reso conformi alle nuove disposizioni i propri aeromobili destinati ad operare sulle rotte nordatlantiche dall'inizio di aprile del 2003.
- L'Amministrazione statunitense ha inoltre reso da facoltativa ad obbligatoria l'adesione delle aerolinee con voli da/per Stati Uniti al sistema americano di trasmissione dati inerente passeggeri ed equipaggi denominato APIS (Advanced Passenger Information System).

L'estrema accuratezza delle comunicazioni richieste, cui si coniuga un severo regime di ammende in caso d'inadempienza, ha determinato Alitalia ad individuare soluzioni di consistente complessità operativa, che tuttavia consentono ormai il conseguimento di una *efficiency* alla trasmissione prossimo al 100%.

- E' stato inoltre richiesto, in aggiunta alla partecipazione ad APIS, l'accesso da parte delle autorità statunitensi agli archivi dei sistemi di prenotazione aerea dei vettori (cosiddetti PNR - Passenger Name Record -), contenenti diversificate tipologie di informazione personale sui passeggeri, ivi inclusi i dati sensibili.

Su questo aspetto si sono immediatamente attivate iniziative a livello comunitario, sollecitate dalle stesse compagnie aeree, miranti ad ottenere una riconsiderazione dell'opportunità e liceità di tale richiesta anche in relazione alle problematiche connesse alla salvaguardia dei dati personali.

Nelle more della definizione del negoziato governativo in corso tra USA ed UE volto a comporre la vertenza, dopo un'attenta valutazione delle indicazioni della Commissione europea e del Garante per la protezione dei dati personali, delle azioni intraprese dai vettori raggiunti da analoga richiesta, nonché dei tempi tecnici necessari all'implementazione di un sistema di accesso controllato alla scheda di prenotazione, l'ENAC ha definitivamente stabilito che l'autorità doganale americana avrebbe potuto accedere alla banca dati Alitalia previa informazione ai passeggeri; dal 16 novembre 2003 Alitalia, garantisce all'U.S. Customs & Border Protection (CBP) l'accesso diretto ai *database* dei sistemi di

prenotazione, dandone contestualmente notizia ai passeggeri tramite informativa presente nel proprio sito informatico.

Quanto prima, dovrebbe inoltre essere istituito il filtro necessario a distinguere dal PNR i dati sensibili, o di stretto contenuto commerciale, per consentire la trasmissione delle sole informazioni di reale interesse per motivi di sicurezza.

In tale contesto, in sede AEA, è stata infine delineata una soluzione che prevede la trasmissione dei dati PNR ad un *database* gestito da un organo governativo europeo che ne conservi memoria in un ambiente controllato, trasferendo poi le informazioni, opportunamente filtrate in coerenza con i requisiti imposti dalla legislazione europea sulla *privacy*, alle autorità americane.

In tal modo il vettore verrebbe sollevato dalla responsabilità decisionale in ordine al carattere sensibile (o meno) dei dati da trasmettere ed auspicabilmente, dall'onere di sostenere i costi dell'intero processo.

L'attività di ricerca e sviluppo

Si informa che nel corso del 2003 sono proseguite, particolarmente in tema di sicurezza aerea e di sviluppo della qualità, le attività che il Gruppo Alitalia abitualmente effettua anche garantendo la partecipazione di proprio Personale altamente qualificato ad organismi, entità ed associazioni nazionali ed internazionali.

Si ricorda altresì che tali attività non sono state ritenute strettamente collimanti con quelle che il Principio contabile n° 24 CNDCeR identifica come di ricerca e sviluppo, in coerenza con l'impostazione contabile adottata nei precedenti esercizi.

Le attività Alitalia per il passaggio ai principi contabili internazionali IAS

In aderenza al Regolamento n° 1606/2002 dell'Unione Europea, che impone a tutte le società quotate su un mercato regolamentato di adottare i principi contabili internazionali (IAS – *International Accounting Standards*) nella redazione dei bilanci consolidati a partire dal 1° gennaio 2005, Alitalia ha iniziato ad affrontare, nel corso dell'esercizio 2003, le problematiche emergenti dalla conversione.

Con la consapevolezza che la migrazione agli IAS non consista solamente in una variazione, ancorché complessa, dei principi contabili utilizzati, ma comporti anche notevoli riflessi su processi, procedure, sistemi informativi amministrativi (nonché di *budgeting* e di *reporting* direzionale), ed altresì sulle comunicazioni verso gli azionisti e gli investitori, il Consiglio di Amministrazione, nel mese di ottobre 2003, ha dato avvio ad un articolato progetto che, strutturato in fasi successive, consentirà, attuando per tempo quanto necessario ad assicurare la piena corrispondenza ai nuovi principi, di rispettare altresì la scadenza prevista dal citato Regolamento.

Nei mesi finali dell'esercizio 2003 è stata pertanto avviata la prima parte del progetto (cosiddetta fase di "diagnosi") che, conclusasi nel mese di gennaio

2004, ha conseguito l'obiettivo di definire i principali impatti inerenti il processo di conversione agli IAS e le relative priorità di intervento.

Nell'ambito di tale fase sono state realizzate le seguenti attività:

- analisi delle differenze tra principi contabili in uso presso le varie società del Gruppo e gli IAS;
- analisi degli impatti sul bilancio consolidato, sulle aree operative e sui sistemi informativi derivanti dall'applicazione degli IAS;
- definizione delle priorità e del piano d'azione.

Nelle fasi successive sarà sviluppato il disegno dettagliato del piano degli interventi da realizzare, nonché la successiva implementazione degli stessi, con particolare riferimento ai processi amministrativi, di *planning & reporting* e ai sistemi transazionali.

Le attività verranno concluse nel corso del 2004, avuto anche riguardo alla necessità di corrispondere alla predetta normativa in ordine alla presentazione di dati comparativi relativi all'esercizio 2004.

BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2003

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(valori in migliaia di euro)

	31.12.2003		31.12.2002	
ATTIVO				
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI				
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) . Costi di impianto e di ampliamento	17.231		18.139	
2) . Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicita'			2	
3) . Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	22.595		28.273	
4) . Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	278		84	
6) . Immobilizzazioni in corso e acconti	1.775		2.646	
7) . Altre	<u>72.608</u>	114.487	<u>63.486</u>	112.630
II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) . Terreni e fabbricati	63.767		40.441	
2) . Impianti e macchinario				
a) Flotta	3.045.433		2.809.429	
b) Altri	<u>57.657</u>	3.103.090	<u>43.733</u>	2.853.163
3) . Attrezzature industriali e commerciali	28.255		31.467	
3bis) . Beni gratuitamente devolvibili	43.966		50.826	
4) . Altri beni	32.202		34.459	
5) . Immobilizzazioni in corso ed acconti	<u>83.198</u>	3.354.478	<u>326.780</u>	3.337.136
III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) . Partecipazioni in:				
a) imprese controllate	2.797		2.730	
b) imprese collegate	3.384		1.731	
d) altre imprese	<u>65.004</u>	71.185	<u>80.632</u>	85.094
1bis) . Versamenti in c/ partecipazioni				35
2) . Crediti: (*)				
a) verso imprese controllate				
d) verso altri	5.886	<u>137.078</u>	7.769	<u>151.493</u>
3) . Altri titoli		<u>109</u>	<u>111</u>	236.733
Totale immobilizzazioni		<u>3.677.338</u>		<u>3.686.499</u>
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I RIMANENZE				
1) . Materiali tecnici ed altri di consumo	187.810		211.718	
2) . Materiali in corso di costruzione	<u>872</u>	188.683	<u>524</u>	212.243
II CREDITI (**)				
1) . verso clienti	148.589		171.494	
2) . verso imprese controllate	360		747	
3) . verso imprese collegate	11.806		1.663	
5) . verso altri				
a) Compagnie di navigazione aerea	57.615		254.719	
b) Agenti di viaggio	239.899		243.306	
c) Crediti diversi	6.168	<u>779.226</u>	<u>1.004.042</u>	1.675.970
III ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI				
4) . Altre partecipazioni				
6) . Titoli	<u>16</u>	16	<u>30</u>	30
IV DISPONIBILITA' LIQUIDE				
1) . Depositi bancari e postali	98.636		108.639	
2) . Assegni	15		259	
3) . Denaro e valori in cassa	<u>11.483</u>	110.135	<u>7.829</u>	116.727
Totale attivo circolante		<u>1.536.328</u>		<u>2.004.970</u>
D) RATEI E RISCONTI	45.888	<u>45.888</u>	47.600	<u>47.600</u>
Totale attivo		<u>5.259.553</u>		<u>5.739.069</u>

(*) importi esigibili entro l'esercizio successivo

(**) importi esigibili oltre l'esercizio successivo

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(valori in migliaia di euro)

PASSIVO		31.12.2003		31.12.2002	
A) PATRIMONIO NETTO					
I	. CAPITALE		1.433.144		1.432.985
II	. RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI		227.907		227.907
IV	. RISERVA LEGALE		4.740		
VII	. ALTRE RISERVE				
1)	. Riserva da differenze di traduzione	7		200	
2)	. Riserva per emissione azioni ex art. 2349	1.182		1.182	
3)	. Riserva da riduzione capitale sociale	1.432		1.432	
4)	. Riserve di consolidamento	29	2.650	29	2.843
VIII	. UTILI PORTATI A NUOVO		100.125		11.297
IX	. UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		(519.687)		93.143
	Patrimonio netto consolidato del Gruppo		<u><u>1.248.879</u></u>		<u><u>1.768.175</u></u>
X	. Capitale e Riserve di terzi		15.650		570
XI	. Utile del periodo di pertinenza di terzi		(128)		(21)
	Patrimonio netto di terzi		<u><u>15.522</u></u>		<u><u>549</u></u>
			<u><u>1.264.402</u></u>		<u><u>1.768.724</u></u>
B) FONDI PER RISCHI E ONERI					
2)	. per imposte		4.520		7.505
3)	. altri:				
	a) Fondo utili differiti su cambi			241	
	b) Fondo concorsi ed operazioni a premi	85.878		80.263	
	c) Fondo impegni acquisto e vendita a termine			33.422	
	d) Fondo ristrutturazione	20.280		38.974	
	e) Fondo per prepensionamenti	92.905		92.269	
	f) Fondo oneri futuri B767	43.591		106.847	
	g) diversi	138.750		111.964	
			<u><u>381.404</u></u>	<u><u>463.979</u></u>	<u><u>471.484</u></u>
			<u><u>385.924</u></u>		
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO					
			<u><u>378.066</u></u>		<u><u>381.460</u></u>
D) DEBITI					
		(**)		(**)	
2)	. Obbligazioni convertibili	714.385	714.385	714.544	714.544
3)	. Debiti verso banche	947.870	1.133.870	698.064	834.461
4)	. Debiti verso altri finanziatori	126.647	137.509	133.209	143.584
5)	. Acconti		2.568		1.576
6)	. Debiti verso fornitori		516.650		499.493
8)	. Debiti verso imprese controllate		3.207		3.935
9)	. Debiti verso imprese collegate		1.624		1.343
11)	. Debiti tributari		39.996		90.336
12)	. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		50.592		51.582
13)	. Altri debiti:				
	a) Biglietti prepagati		175.177		218.885
	b) Compagnie di navigazione aerea		79.015		120.578
	c) Agenti di viaggio		61.522		49.204
	d) Debiti diversi	1.494	<u><u>176.083</u></u>	1.586	<u><u>211.546</u></u>
			<u><u>491.797</u></u>	<u><u>600.214</u></u>	<u><u>2.941.068</u></u>
			<u><u>3.092.198</u></u>		
E) RATEI E RISCONTI					
			<u><u>138.964</u></u>	<u><u>176.333</u></u>	<u><u>176.333</u></u>
	Totale passivo		<u><u>5.259.553</u></u>		<u><u>5.739.069</u></u>

(*) importi esigibili entro l'esercizio successivo

(**) importi esigibili oltre l'esercizio successivo

CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI
(valori in migliaia di euro)

	<u>31.12.2003</u>	<u>31.12.2002</u>
1. GARANZIE PERSONALI PRESTATE		
Fideiussioni:		
a) Per conto di imprese controllate	0	140
b) Per conto di altri	1.287 <u>1.287</u>	1.741 <u>1.881</u>
Altre e favore di altri	<u>0</u> <u>0</u> <u>1.287</u>	<u>0</u> <u>0</u> <u>1.881</u>
 2. GARANZIE REALI PRESTATE		
Per debiti iscritti in bilancio	1.221.374 <u>1.221.374</u>	944.580 <u>944.580</u>
 3. IMPEGNI		
a) Di acquisto	169.280	560.125
b) Di vendita	358.647 <u>527.927</u>	677.618 <u>1.237.743</u>
 4. ALTRI		
a) Fideiussioni ricevute	49.259	47.596
b) Beni in locazione con opzione di riscatto	504.200	611.039
c) Beni di terzi in deposito, a custodia o locazione	1.116.164	1.156.155
d) Beni presso terzi	17.865	32.949
e) Garanzie di terzi per obbligazioni del Gruppo	522.626	196.715
f) Operazioni finanziarie derivate	518.173	1.122.931
g) Altre fattispecie	11.273 <u>2.739.560</u>	11.581 <u>3.178.965</u>
	<u>4.490.149</u>	<u>5.363.169</u>

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO
(valori in migliaia di Euro)

	31.12.2003	31.12.2002
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1.- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.305.839	4.738.365
2.- Variazioni delle rimanenze di materiali in corso di costruzione	32	(150)
3.- Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	316	
4.- Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	63.871	94.456
5.- Altri ricavi e proventi		
a) contributi in conto esercizio	14.251	11.687
b) plusvalenze da alienazioni	865	5.103
c) altri	<u>159.983</u>	<u>197.367</u>
Totale	<u>4.545.157</u>	<u>5.046.828</u>
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6.- per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo e merci	(673.249)	(758.324)
7.- per servizi	(2.336.023)	(2.483.817)
8.- per godimento di beni di terzi	(361.473)	(387.865)
9.- per il personale		
a) salari e stipendi	(846.609)	(851.990)
b) oneri sociali	(220.699)	(214.948)
c) trattamento di fine rapporto	(55.119)	(57.127)
d) trattamento di quiescenza e simili	(13.432)	(3.241)
e) altri costi	<u>(32.446)</u>	<u>(12.455)</u>
10.- Ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(48.174)	(46.883)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(303.114)	(270.520)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(2.607)	
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	<u>(24.429)</u>	<u>(33.647)</u>
11.- Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici, di consumo e merci	(26.198)	1.601
12.- Accantonamento per rischi	(12.892)	(21.320)
13.- Altri accantonamenti	(42.686)	(57.989)
14.- Oneri diversi di gestione	<u>(53.216)</u>	<u>(80.884)</u>
Totale	<u>(5.052.366)</u>	<u>(5.279.409)</u>
Differenza tra valore e costi della produzione	<u>(507.209)</u>	<u>(232.580)</u>

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO
(valori in migliaia di Euro)

	31.12.2003	31.12.2002
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15.- Proventi da partecipazioni		
a) dividendi da imprese controllate		
b) dividendi da imprese collegate	482	339
c) dividendi da altre imprese	352	655
d) altri proventi da partecipazioni	<u>834</u>	<u>994</u>
16.- Altri proventi finanziari		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	2.408	6.975
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	4	2
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d) proventi diversi dai precedenti	<u>67.810</u>	<u>76.576</u>
17.- Interessi e altri oneri finanziari		
. interessi e commissioni a imprese controllate	(89)	(127)
. interessi e commissioni a imprese collegate	(202)	
. interessi e commissioni a controllanti		
. interessi e commissioni ad altri ed oneri vari	<u>(166.321)</u>	<u>(187.711)</u>
Totale proventi ed oneri finanziari	<u>(95.555)</u>	<u>(103.291)</u>
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18.- Rivalutazioni	307	410
19.- Svalutazioni	<u>(16.889)</u>	<u>(17.779)</u>
Totale delle rettifiche	(16.582)	(17.369)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20.- Proventi		
a) plusvalenze da alienazioni	53.078	164.460
b) sopravvenienze attive	27.883	27.087
c) altri proventi	<u>78.498</u>	<u>375.456</u>
21.- Oneri		
a) minusvalenze da alienazioni	(1.794)	
b) imposte relative ad esercizi precedenti	(2.056)	(28.738)
c) Sopravvenienze passive	(11.278)	(18.806)
d) altri oneri	<u>(14.909)</u>	<u>(38.675)</u>
Totale delle partite straordinarie	<u>129.421</u>	<u>480.784</u>
Risultato prima delle imposte	(489.926)	127.545
22.- Imposte sul reddito dell'esercizio	<u>(29.889)</u>	<u>(34.422)</u>
23.- Utile (Perdita) dell'esercizio	<u>(519.815)</u>	<u>93.122</u>
di cui:		
25.- Quota Capogruppo	(519.687)	93.143
26.- Quota Terzi	<u>(128)</u>	<u>(21)</u>
	<u>(519.815)</u>	<u>93.122</u>

PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DEL PERIODO DEL BILANCIO DELLA CAPOGRUPPO E DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Euro/mgl.	PATRIMONIO NETTO					RISULTATO D'ESERCIZIO				
	2003	2002	2001	2000	1999	2003	2002	2001	2000	1999
Patrimonio e risultato netto della Capogruppo	1.241.415	1.758.307	833.766	1.383.227	1.631.200	(517.051)	94.802	(905.348)	(247.973)	16.357
A) Eliminazione di rettifiche e accantonamenti operati in applicazione di norme tributarie:										
- Riclassifica ex art. 54 D.P.R.597/73	10.036	13.781	17.524	21.269	25.271	(3.745)	(3.745)	(3.745)	(3.744)	(3.831)
- Plusvalenze/minusvalenze su cessioni									(258)	
- Riclassifica per imposte differite ex art. 54 D.P.R. 597/73	(3.807)	(5.478)	(7.054)	(8.774)	(10.425)	1.690	1.576	1.720	1.651	1.580
- Effetto degli ammortamenti anticipati iscritti nel bilancio d'esercizio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(1.158)
B) Eliminazione dei valori di carico delle partecipazioni consolidate:										
- Eccedenza dei Patrimoni netti ed utili netti	(8.836)	(49)		126.958	130.789	(9.158)	(11.419)	(52.283)	22.904	57.565
- Rivalutazione / Svalutazione società controllate	8.761					8.695	34.059	71.073	18.700	12.971
- Differenza da consolidamento				1.357	2.584		0	(1.089)	(1.226)	(1.671)
- Valutazione al Patrimonio netto delle soc. controllate	1.402	1.402	1.147	1.039	1.425	67	255	108	(387)	1.425
- Valutazione al Patrimonio netto delle soc. collegate	(7)	(7)	(5)	140	121		0	17	22	(41)
- Adeguamento dei principi contabili a quelli omogenei di gruppo									0	0
C) Eliminazione degli effetti di operazioni compiute tra società consolidate										
- Eliminazione di utili / perdite infragruppo compresi:										
. nelle immobilizzazioni immateriali	0	(24)		(889)	(427)	24	132	351	(462)	(39)
. nelle immobilizzazioni materiali:										
- flotta	0			(332)	(965)	17	69	241	634	48
- altre	142			(85)	3	272	121	100	(87)	(5)
. nelle immobilizzazioni finanziarie	0	243		0	(53)	202	150	(521)	0	(53)
- Eliminazione di accantonamenti a fondi rischi	0					(600)	(1.347)	2.065		
- Eliminazione cessione credito ATR	(227)					(228)				
- Eliminazione di differenze temporali							(5.516)	5.516		
- Eliminazione di differenze da cessione del ramo d'azienda										(7)
- Eliminazione dividendi:										
. distribuiti							(15.996)	(240)	(16.010)	(46.481)
. di competenza				(30.220)	(28.752)			(24.988)	(30.219)	(28.752)
Patrimonio e risultato netto consolidato	1.248.879	1.768.175	845.378	1.493.694	1.750.772	(519.815)	93.144	(907.022)	(256.455)	7.911

PARTE A - AREA DI CONSOLIDAMENTO, PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO, SCHEMI DI BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Area di consolidamento

Il Bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003 include i Bilanci dell'Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A., società capogruppo, di tutte le imprese nelle quali la stessa, anche indirettamente, detiene una partecipazione superiore al 50% del pacchetto azionario e di quelle nei confronti delle quali, pur in presenza di una partecipazione azionaria inferiore l'Alitalia si colloca come società controllante.

Relativamente al perimetro di consolidamento si segnalano, rispetto al 31 dicembre 2002, le seguenti variazioni:

- fuoriuscita del Gruppo Italiatour, in conseguenza della cessione dell'80% della partecipazione detenuta dalla Capogruppo Alitalia in tale *sub-holding*;
- esclusione delle società Eurofly, in relazione alla dismissione dell'80% della partecipazione in essa posseduta dalla Controllante Alitalia;

- cessione del 40% della partecipazione detenuta dalla Capogruppo Alitalia nella società Alitalia Maintenance Systems;
- sottoscrizione integrale, da parte della Controllante Alitalia, dell'aumento del capitale sociale effettuato dalla controllata Atitech. La quota di partecipazione in detta società è pertanto aumentata dal 99% al 99,01%.

Si segnala inoltre che, con riferimento al commento delle partite economiche, il periodo a raffronto recepiva le risultanze del comparto Sigma, dismesso in data 1° luglio 2002.

Non sono state invece inserite nel predetto perimetro di consolidamento le imprese poste in liquidazione (Sisam) ed in procedura fallimentare (Odino Valperga Italeuropa General Cargo).

Sono stati pertanto consolidati, oltre a quello della Capogruppo, i Bilanci delle seguenti partecipate:

Partecipata	Partecipante	
Alinsurance S.r.l. – Roma Capitale Sociale €/mgl 104 interamente versato	Aviofin S.p.A. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	88% 6%
Alitalia Express S.p.A. – Roma Capitale Sociale: €/mgl 23.400 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Atitech S.p.A. – Napoli Capitale Sociale €/mgl 32.040 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	99,01%
Alitalia Airport S.p.A. – Roma Capitale Sociale: €/mgl 7.650 (versato €/mgl 2.295)	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Aviofin S.p.A. – Roma Capitale Sociale €/mgl 516 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
G.A. 2000 Travel Service Ltd – New York Titolarità rappresentata da azioni "no-par value" come consentito dalla legislazione statunitense	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Global Executive Travel Selections Inc – New York Titolarità rappresentata da azioni "no-par value" come consentito dalla legislazione statunitense	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Alitalia Maintenance Systems S.p.A. – Fiumicino (RM) Capitale Sociale €/mgl 10.120 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	60%

Gli esercizi sociali delle società incluse nel perimetro di consolidamento chiudono tutti al 31 dicembre.

Principi di consolidamento

I principi di consolidamento sono conformi a quanto stabilito dall'articolo 31 del Decreto Legislativo 127/91 interpretato ed integrato dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri.

Ai fini del consolidamento sono stati utilizzati i Bilanci al 31 dicembre 2003 delle società controllate approvati da parte dei rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente modificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili di Gruppo.

I bilanci espressi in moneta estera sono convertiti in euro applicando i cambi di fine anno per lo stato patrimoniale ed i cambi medi per il conto economico. Le differenze originate dalla conversione del patrimonio netto iniziale ai cambi di fine esercizio vengono imputate alla riserva di traduzione.

I bilanci delle imprese incluse nel perimetro di consolidamento sono consolidati con il metodo dell'integrazione globale, così sintetizzabile:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi nel loro ammontare complessivo, prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta e attribuendo ai soci di minoranza, nelle apposite voci del passivo e del conto economico, la quota di patrimonio netto e di risultato economico di loro competenza;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate a fronte delle corrispondenti quote di patrimonio netto;
- eliminazione dei crediti e debiti tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, nonché dei proventi ed oneri relativi ad operazioni tra le società stesse, ivi compresi i dividendi distribuiti nell'ambito del Gruppo;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate, rilevandone i relativi effetti fiscali

Le differenze tra il valore di carico delle partecipazioni e le corrispondenti quote di patrimonio netto emergenti alla data di acquisto vengono imputate, ove possibile, alle voci dell'attivo e del passivo e per il residuo, se negativo, ad apposita posta del patrimonio netto (o quando dovuto a previsione di risultati economici sfavorevoli ad appropriato fondo rischi ed oneri) e, se positivo, alla voce avviamento, ammortizzandolo in un periodo di 5 anni.

Vengono inoltre eliminati gli accantonamenti e le rettifiche di valore iscritti nei bilanci delle società del Gruppo esclusivamente in applicazione di norme tributarie.

I collegamenti fra il risultato del periodo ed il patrimonio netto della Capogruppo alla data di riferimento ed i corrispondenti dati del Bilancio consolidato sono riportati nel prospetto di raccordo incluso nella successiva parte D della Nota integrativa.

Schemi contabili

Lo stato patrimoniale e il conto economico sono stati redatti adottando gli schemi previsti dall'art. 32 del D. Lgs. 127/91.

Per una più completa informativa sono state inoltre predisposte alcune tavole di analisi, inserite ed illustrate nella Relazione sulla gestione.

In quest'ultima sono anche fornite le informazioni riguardanti i rapporti e le operazioni intercorse tra le società del Gruppo.

Principi contabili e criteri di valutazione

Come già ampiamente descritto nella nota di introduzione al bilancio e nella relazione sulla gestione (cui espressamente si fa rinvio), il Gruppo Alitalia sta attraversando una gravissima crisi aziendale, riconducibile essenzialmente alle condizioni di non redditualità, quali si evidenziano nei risultati pesantemente negativi del trascorso esercizio e del primo trimestre del corrente esercizio, e nelle altrettanto serie ripercussioni che tali andamenti hanno prodotto sulle consistenze finanziarie e patrimoniali del Gruppo.

Come ricordato nella relazione sulla gestione, il Piano Industriale 2004-2006, approvato nell'ottobre 2003, attraverso una serie articolata di misure di efficientamento e ristrutturazione industriale, consentiva di prevedere il ripristino, nell'arco del triennio considerato, delle compatibilità reddituali e finanziarie predette.

I successivi sviluppi hanno reso impraticabile detto Piano, e da ultimo hanno condotto alle citate intese intercorse tra Governo e Organizzazioni Sindacali del 6 maggio scorso nelle quali si era definito, tra gli altri, l'impegno ad affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantissero la continuità aziendale.

In seguito, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, nella ricordata riunione del 13 maggio ha assunto, d'intesa con l'Azionista di Maggioranza, determinazioni in merito alla continuità aziendale ritenendo che possa essere assicurata tramite:

- il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte" emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
- il perseguimento, secondo le linee guida approvate di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/societario del Gruppo da sviluppare nei tre-quattro mesi prossimi.

Infine il Consiglio di Amministrazione di Alitalia del 20 maggio 2004 ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 2-3 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte".

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia, al c.d. "prestito ponte" ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell'ambito dei presupposti che rendono possibile

la redazione del bilancio dell'esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l'impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito.
- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze all'aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l'accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

Ciò premesso, il presente bilancio è stato redatto, come previsto dall'articolo 2423 bis del codice civile, nella prospettiva della continuazione dell'attività, non sussistendo, allo stato, elementi oggettivi di giudizio che consentano una diversa prospettazione e, con essa, una deroga a tale disposizione di legge e ai principi e interessi dalla medesima tutelati.

Nel contempo, si sottolinea che il superamento della attuale crisi attraverso il ritorno a condizioni stabili e durevoli di redditività e di solidità finanziaria e patrimoniale, e, con esse, la continuità aziendale, dipendono, come esplicitato nelle richiamate determinazioni dei Consigli di Amministrazione Alitalia del 13 e del 20 maggio scorso, dalla concreta e positiva attuazione di un Piano incisivo di risanamento del Gruppo e, nel frattempo, dal rapido reperimento delle necessarie risorse finanziarie.

Sviluppi, questi, che presentano profili di incertezza.

D'altro canto, il presente bilancio, che viene redatto a ridosso delle scadenze di legge, in conformità a corretti principi contabili non recepisce svalutazioni per eventuali perdite durevoli di valore delle attività e/o accantonamenti per oneri di ristrutturazione. Non sono state, pertanto, effettuate svalutazioni dei cespiti in assenza di riferimenti circa l'esistenza o meno di perdite durevoli di valore; soltanto l'analitica articolazione del piano industriale permetterà di valutarne la permanenza o meno del valore; permetterà, al pari, di determinare gli oneri di ristrutturazione.

Per quanto riguarda la flotta, in particolare si segnala che le linee guida del Piano Industriale - già messe a punto e che all'esito della necessaria analisi saranno proiettate nella sua redazione definitiva - prevedono obiettivi di sviluppo

dell'impiego della flotta e di recupero di redditività. Circostanze, queste, che alla luce dei riferimenti normativi, non giustificano stime fondate su criteri tratti dal mercato. Al riguardo va peraltro segnalato che, laddove il suddetto piano definitivo dovesse prevedere una anticipata radiazione di taluni aeromobili, i relativi valori di realizzo, in base all'attuale *trend* del mercato aeronautico - del resto di non univoca determinazione - e del consistente apprezzamento intervenuto da parte dell'euro verso il dollaro statunitense, risulterebbero inferiori a quelli riflessi in bilancio.

I principi contabili e i criteri di valutazione non hanno subito variazioni nei confronti del precedente esercizio.

Non si sono inoltre verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423 c.c., 4° comma.

I principi contabili ed i criteri di valutazione utilizzati vengono sintetizzati nei paragrafi successivi, mentre per eventuali ulteriori specificazioni si fa riferimento al commento delle singole voci.

Immobilizzazioni immateriali

Le "immobilizzazioni immateriali" rappresentano costi e spese che hanno utilità pluriennale e vengono iscritte al costo, sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro stimata residua possibilità di utilizzazione. In relazione a ciò, tali costi e spese vengono ammortizzati in cinque anni, salvo:

- gli oneri riferiti alla messa a norma dei cespiti su area demaniale, che sono ammortizzati in dieci anni, ovvero in funzione della durata residua dei contratti o delle concessioni se inferiore;
- gli oneri accessori su finanziamenti a medio/lungo termine, che sono ammortizzati sulla durata dei relativi finanziamenti.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, eventualmente rivalutate in applicazione di norme speciali di legge e comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, delle spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni nonché degli oneri finanziari correlati al pagamento di anticipi a fornitori di flotta.

I contributi pubblici in conto capitale vengono portati a riduzione del costo dei cespiti cui essi si riferiscono e gli ammortamenti sono determinati sul relativo costo netto.

Vengono anche capitalizzati gli oneri relativi alle revisioni "D" degli aeromobili di proprietà, i quali vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni.

In coerenza con quanto indicato nel successivo punto "operazioni finanziarie derivate", il costo di acquisto degli investimenti in flotta tiene conto dei risultati delle operazioni poste in essere a copertura dei relativi impegni contrattuali, se valutate altamente efficaci.

Gli ammortamenti vengono calcolati secondo le modalità di seguito riportate:

1. ammortamento tecnico:

gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote costanti, sulla base di aliquote economico-tecniche rappresentative della stimata vita utile del cespite cui si riferiscono; più in particolare, per la flotta, il cui ammortamento risulta in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo, vengono utilizzate le seguenti aliquote:

aeromobili di lungo raggio (B777, B767, B747, MD11)	20 anni	5%
aeromobili di breve-medio raggio (A321, A320, A319, ERJ145)	18 anni	5,5%
aeromobili turboprop (ATR 72)	14 anni	7,14%

Gli aeromobili acquistati usati, ovvero acquisiti in proprietà a seguito dell'esercizio del diritto di opzione alla scadenza della locazione finanziaria, vengono ammortizzati applicando aliquote che tengono conto della ridotta residua vita utile.

Per le immobilizzazioni materiali di rilevante importo (flotta e complessi elettronici) entrate in attività nel corso dell'esercizio, l'ammortamento è calcolato pro-quota; per tutte le altre immobilizzazioni acquisite in corso d'anno la quota d'ammortamento è determinata applicando l'aliquota ordinaria ridotta della metà;

2. ammortamento finanziario:

l'ammortamento finanziario è dimensionato al valore di iscrizione a libro dei cespiti su aree demaniali ed è determinato con riferimento alla durata della concessione.

Esso viene calcolato, così come definito dal D.L. n. 669 del 31.12.1996, in alternativa all'ammortamento tecnico laddove l'applicazione di quest'ultimo non sia tale da consentire il totale ammortamento del cespite entro la scadenza della concessione.

In presenza di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni, il loro valore residuo di carico viene allineato al presunto valore d'uso o, se destinate alla vendita, a quello di presunto realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da investimenti in società partecipate non consolidate, da crediti finanziari, da depositi versati a cauzione e da titoli a reddito fisso.

Tali poste vengono iscritte utilizzando i seguenti criteri:

1. partecipazioni:

- le partecipazioni in società collegate sono valutate adottando il metodo del patrimonio netto di cui all'art. 2426 n° 4 c.c.;
- le partecipazioni in imprese controllate non consolidate, ad eccezione della Sisam che viene valutata a patrimonio netto, sono iscritte al costo, rettificato per tener conto delle eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse;

2. Crediti finanziari e depositi a cauzione: sono iscritti al valore nominale ovvero al

presumibile valore di realizzo/rimborso se inferiore.

3. Titoli: sono riportati al loro valore nominale, coincidente con il costo.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dai materiali tecnici ed altri di consumo e dai materiali in corso di costruzione e di lavorazione, sono state valutate – per classi omogenee - al prezzo medio di acquisto, od al costo per le scorte di produzione interna, tenuto conto – ove più cautelativo – del presunto valore di realizzazione.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al costo di acquisto ovvero al presunto valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato, se minore.

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti al presunto valore di realizzo, che corrisponde alla differenza tra il loro valore nominale (inclusivo degli eventuali interessi attivi di mora iscritti in aderenza al D. Lgs. n. 231/2002 e peraltro controbilanciati, in quanto di complesso realizzo, dalla costituzione di un apposito fondo) e le rettifiche iscritte al fondo rischi su crediti, portate a diretta diminuzione delle voci attive cui si riferiscono.

I debiti sono riportati al loro valore nominale, inclusivo degli eventuali interessi passivi di mora di cui al D. Lgs. n. 231/2002.

I debiti per “biglietti prepagati” rappresentano l'esposizione del Gruppo nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo da rendere.

Ratei e risconti attivi e passivi

Costituiscono l'applicazione del generale principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di periodo e sono calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale.

Disponibilità Liquide

Sono valutate al loro valore numerario. Tra di esse figurano i “fondi in viaggio”, che rappresentano disponibilità liquide in corso di trasferimento, alla data di chiusura del periodo, dagli uffici periferici alla sede centrale della Capogruppo.

Partite in moneta estera o soggette al rischio di cambio

I crediti ed i debiti espressi in valuta estera sono originariamente convertiti in euro ai cambi vigenti nel momento in cui sono state compiute le sottostanti operazioni; le differenze cambio emergenti in occasione dell'incasso dei crediti o del pagamento dei debiti in valuta estera sono iscritte a conto economico.

I crediti e debiti nonché le disponibilità liquide espresse in valuta estera sono allineati ai cambi di fine anno o ai cambi negoziati ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

Tuttavia, se dalla conversione dei crediti e debiti a medio-lungo termine, con esclusione della quota corrente, emerge un utile netto (eccedenza degli utili sulle perdite di conversione) lo stesso viene differito mediante accantonamento nella voce del passivo “Fondo utili differiti su cambi”.

Tra i conti d'ordine, le garanzie personali o reali e gli impegni espressi in moneta estera o soggetti al rischio di cambio sono allineati ai cambi di fine esercizio.

Operazioni finanziarie derivate

Si riferiscono ad operazioni in essere di copertura su posizioni finanziarie e su acquisti/vendite di valute e di carburante a termine, finalizzate a contenere il rischio di cambio e di prezzo sui previsti flussi di incassi/pagamenti.

Si precisa che in presenza di operazioni di “hedging” che realizzano una copertura valutata, con la metodologia indicata nello IAS 39, altamente efficace (esito dello strumento di copertura rientrante nella fascia 80-125 per cento rispetto alla contrapposta variazione dell'elemento coperto), la contabilizzazione riflette – in linea

con quanto previsto nella Comunicazione Consob DEM 1026875 del 11-4-2001, che a sua volta richiama lo IAS 39 – il principio della competenza: gli utili e/o le perdite vengono pertanto imputati al conto economico contestualmente e simmetricamente all'iscrizione della manifestazione economica dell'elemento coperto.

Negli altri casi – ed in particolare in presenza di copertura valutata, con la citata metodologia, non altamente efficace sempre secondo le definizioni dello IAS 39 – gli stimati effetti economici negativi sono prudenzialmente anticipati, con appositi stanziamenti al fondo impegni per acquisto e vendita a termine, nel bilancio in cui vengono rilevati detti effetti attraverso il *mark-to-market* applicato ai contratti derivati posti in essere; ove, invece, dovesse emergere – per le stesse operazioni – un'eccedenza positiva, questa non verrebbe iscritta.

Si segnala altresì che gli ammontari nozionali delle operazioni finanziarie derivate vengono appostati negli “altri conti d'ordine”.

Leasing

In conformità all'attuale prassi contabile italiana, i canoni per il *leasing* di aeromobili vengono imputati a conto economico nell'esercizio in cui maturano; l'eventuale prezzo di riscatto viene capitalizzato tra le immobilizzazioni quale costo del bene riscattato.

In presenza, secondo le definizioni dello IAS 17, di *leasing* “finanziario”, nel commento alle poste di bilancio viene data informativa degli effetti che sarebbero venuti a determinarsi sul patrimonio netto e sul risultato d'esercizio qualora tali operazioni fossero state contabilizzate in conformità con il predetto principio internazionale.

Fondi rischi ed oneri

Sono istituiti a fronte di perdite o debiti di natura determinata e di esistenza certa o probabile, ma dei quali, alla data di chiusura del bilancio, sono indeterminati o l'importo o la data di sopravvenienza.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

E' iscritto, al netto delle anticipazioni già corrisposte, sulla base delle indennità maturate dal Personale al termine del periodo e viene adeguato periodicamente in conformità alla legislazione ed ai contratti di lavoro vigenti.

Ricavi e costi

Sono iscritti nel conto economico sulla base del criterio della competenza.

Imposte

Sono rilevate le imposte sul reddito dell'esercizio di ciascuna impresa inclusa nel consolidato, nonché, ricorrendone i presupposti, quelle differite (incluse nei fondi per imposte) o anticipate (iscritte nei crediti diversi del circolante).

Al riguardo si specifica che, come previsto dal principio contabile CNDCeR n. 25, si procede all'iscrizione di attività per imposte anticipate solo in presenza di ragionevole certezza del loro recupero attraverso futuri redditi imponibili.

Nel Bilancio consolidato è stato rilevato l'effetto fiscale riveniente dalla eliminazione delle interferenze fiscali e dalle rettifiche di consolidamento.

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono valutati nel modo seguente:

Garanzie personali:

le fidejussioni prestate sono iscritte per un importo pari all'ammontare residuo in essere, in caso di finanziamenti, e per il valore corrispondente all'effettivo impegno, nel caso di altre obbligazioni;

Garanzie reali:

le garanzie reali prestate per debiti iscritti in bilancio sono registrate per un ammontare pari all'importo del debito residuo esistente alla data dello stesso;

Impegni di acquisto e di vendita:

sono iscritti sulla base dei contratti in essere alla data del bilancio, ovvero per la sola parte residua se parzialmente eseguiti;

Altri conti d'ordine:

- le garanzie reali o personali ricevute sono iscritte per l'ammontare corrispondente all'effettivo impegno;
- i beni di terzi presso l'azienda sono iscritti al loro prezzo corrente;

- i beni ricevuti in leasing sono iscritti per l'importo nominale dei canoni ancora da versare aumentato del valore di riscatto;
- i beni di proprietà aziendale in deposito presso terzi sono iscritti al loro valore contabile netto;
- le operazioni finanziarie derivate in essere vengono registrate in base ai capitali nozionali di riferimento;
- le garanzie altrui prestate per debiti od altre obbligazioni dell'azienda sono iscritte per un importo corrispondente all'effettivo impegno.

PARTE B - INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE E SUI CONTI D'ORDINE DEL CONSOLIDATO

I valori patrimoniali e dei conti d'ordine esposti nel bilancio al 31 dicembre 2003 vengono nel seguito analizzati nei contenuti e posti a raffronto con quelli al 31 dicembre 2002 risultanti dal bilancio chiuso a tale data.

La eventuale diversa classificazione di talune voci rispetto ai precedenti bilanci viene segnalata, ove significativa, nel commento alle singole poste patrimoniali.

Al fine di rendere comparabili i dati, analoghe riclassifiche sono state operate nello stato patrimoniale al 31 dicembre 2002 posto a raffronto.

ATTIVO

A)

CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI, non hanno registrato valori negli esercizi a raffronto.

B)

IMMOBILIZZAZIONI, sono risultate pari a €mgl 3.677.338 e hanno presentato un decremento netto di €mgl 9.161 nei confronti del precedente esercizio.

In dettaglio:

I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI (prospetto di dettaglio n. 1), hanno registrato un valore di €mgl 114.487, con un incremento pari a €mgl 1.857 e sono risultate così composte:

1. I Costi di impianto e di ampliamento sono risultati pari a €mgl 17.231 di cui €mgl 10.365 per costi di formazione dei piloti - ed in misura residuale del personale di terra - e €mgl 6.866 relativi a oneri sostenuti per l'aumento del capitale sociale.

Hanno registrato un decremento netto di €mgl 908, da attribuirsi alla capitalizzazione dei costi per l'addestramento del personale navigante - a seguito dell'introduzione in flotta degli aeromobili B777 (€mgl 6.413) e degli oneri sostenuti per l'operazione di aumento del capitale sociale (€mgl 435),

parzialmente compensati dagli ammortamenti di competenza del periodo (€mgl 5.877) e dagli effetti rivenienti dalla esclusione della società Eurofly dal perimetro di consolidamento (€mgl 1.879).

2. I Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità, hanno assunto valore zero, registrando un decremento di €mgl 2, rispetto al precedente esercizio, a seguito della fuoriuscita dal perimetro di consolidamento della *sub-holding* Italiatour.

3. I Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno, hanno presentato un valore pari a €mgl 22.595 relativo principalmente agli oneri sostenuti per acquisire la titolarità di programmi di *software*.

Hanno registrato un decremento di €mgl 5.678 da attribuirsi essenzialmente agli ammortamenti di competenza (€mgl 12.773), parzialmente compensati dalle acquisizioni di periodo (€mgl 7.295).

Queste ultime si riferiscono principalmente allo sviluppo del sito "web" Alitalia (progetto *Web re-launch* - €mgl 856) e di sistemi di monitoraggio dei servizi forniti (*Service Level Management* - €mgl 655), nonché all'implementazione di *software* inerenti sia il settore delle prenotazioni (*Easy Res* - €mgl 484) sia il mantenimento di quanto già in uso (€mgl 2.933).

4. Le Concessioni, licenze, marchi e diritti simili, hanno presentato un valore pari a €mgl 278 e sono rappresentativi della capitalizzazione dei costi sostenuti per acquisire il diritto di utilizzare software prodotto da terzi.

Hanno evidenziato un incremento netto di €mgl 194 rispetto al 31 dicembre 2002 determinato essenzialmente dalle acquisizioni di periodo (€mgl 335) parzialmente compensato dagli ammortamenti (€mgl 89) e dagli effetti dell'esclusione dal perimetro di

consolidamento della *sub-holding* Italiatour (€mgl 52).

6. Le **Immobilizzazioni in corso ed acconti**, hanno evidenziato un valore di €mgl 1.775 e si riferiscono essenzialmente a *software* diversi (€mgl 1.538).

7. La voce **Altre**, ha evidenziato un saldo pari a €mgl 72.608, e ha registrato un incremento netto di €mgl 9.122 così articolato (gli effetti delle riclassifiche sono inclusi nel commento delle singole poste):

- aumento di €mgl 19.832 relativo alla capitalizzazione di costi per revisioni D e migliorie su aeromobili non di proprietà. Tali interventi hanno riguardato essenzialmente gli aeromobili MD80 (€mgl 10.970), B767 (€mgl 5.486) e A320 e A321 (complessivamente €mgl 3.903), nonché riclassifiche alla voce "flotta in proprietà" (€mgl 527);
- incremento di €mgl 2.705 per l'allestimento e la ristrutturazione di agenzie ed uffici;
- aumento di €mgl 2.283 relativo a lavori e messa a norma di legge di impianti ed immobili su sedime aeroportuale (zona tecnica Fiumicino e varco doganale dello stabilimento di Napoli Capodichino);
- incremento di €mgl 15.444 relativo agli "oneri accessori su finanziamenti", di cui €mgl 14.609 riferiti all'operazione di rifinanziamento di sei aeromobili B777 di proprietà entrati in flotta nel corso degli esercizi 2002 e 2003 e €mgl 835 inerenti i costi sostenuti per l'operazione di emissione del prestito obbligazionario;
- decremento di €mgl 1.591 riveniente dagli effetti delle già menzionate esclusioni dal perimetro di consolidamento delle società Eurofly (€mgl 1.397) ed Italiatour (€mgl 194);
- decremento di €mgl 116, in relazione ai costi, a suo tempo capitalizzati, connessi con finanziamenti su aeromobili MD11 oggetto di rimborso anticipato nell'esercizio;
- decremento di €mgl 29.435 in relazione agli ammortamenti stanziati nel periodo.

II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(prospetto di dettaglio n. 2), hanno registrato un valore di €mgl 3.354.478 e hanno evidenziato un incremento di €mgl 17.342, così composto:

1. I **Terreni e fabbricati**, sono risultati pari a €mgl 63.767 e hanno presentato un aumento di €mgl 23.326, dovuto essenzialmente dai seguenti elementi:

- incremento di €mgl 28.190 (di cui €mgl 24.045 trasferiti dai lavori in corso) principalmente per lavori sullo stabilimento di Napoli ed in misura minore sul fabbricato Centro Elaborazioni Dati e su immobili di pertinenza dell'area Tecnica di Fiumicino;
- decremento di €mgl 1.773 riferito alla cessione a titolo gratuito al Comune di Roma di parte di un terreno libero sito in località Magliana, in linea con quanto convenuto nell'Accordo di Programma con il Comune di Roma stesso;
- flessione di €mgl 2.925 per gli ammortamenti stanziati nel periodo.

Il valore netto di carico al 31.12.2003 dei terreni e fabbricati include rivalutazioni ammontanti, al netto degli ammortamenti successivamente operati, a €mgl 7.911 ed effettuate ai sensi delle seguenti leggi:

	RIVALUTAZIONE	QUOTA AMMORTAM.	NETTO
Legge 72/1983	14.581	(11.228)	3.354
Legge 413/1991	7.938	(3.381)	4.557
TOTALE	22.519	(14.609)	7.911

2. Gli **Impianti e macchinario** hanno assunto un valore pari a €mgl 3.103.090, manifestando un incremento di €mgl 249.928, suddiviso come segue:

La **Flotta** ha presentato un valore pari a €mgl 3.045.433 e ha registrato un aumento netto di €mgl 236.004.

Le variazioni intervenute nel periodo sono state le seguenti:

- incremento di €mgl 318.986 così ripartito:
 - €mgl 293.862 inerenti l'acquisto di due B777, cinque A319, tre ERJ145 e un ATR72, oltre a modifiche e lavori in corso inerenti la flotta;
 - €mgl 6.397 relativi ai costi capitalizzati per la revisione di tipo "D" di 4 aeromobili MD-80;
 - €mgl 18.727 riguardanti l'acquisto di apparati di rotazione, materiali di scorta per ATR72 ed ERJ145 ed un motore di scorta per ERJ145;
- aumento netto di €mgl 188.635 rappresentativo delle riclassifiche effettuate nel corso dell'esercizio e così articolato:
 - €mgl 242.028 per quanto trasferito da anticipi erogati in conto flotta;
 - €mgl 6.922 per quanto riversato da anticipi a fornitori;
 - €mgl 604 per quanto riclassificato da immobilizzazioni in corso ed acconti ed inerente apparati di rotazione, materiali e motori di scorta;
 - €mgl 527 per quanto trasferito da oneri pluriennali (valore di carico pari a €mgl 1.318, fondo ammortamento pari a €mgl 791);
parzialmente compensato da:
 - €mgl 56.616 inerenti i valori netti di carico riclassificati a crediti del circolante di 3 aeromobili MD82 e di 3 velivoli MD11 in fermo operativo (questi ultimi ceduti alla società Lufthansa Cargo nel corso del primo trimestre 2004); si segnala che il valore di carico complessivo di detti aeromobili ammonta al 31.12.2003 a €mgl 254.545, a fronte di un fondo ammortamento pari a €mgl 197.929;
 - €mgl 4.830 relativi a materiali di rotazione trasferiti a scorte tecniche;
- flessione di €mgl 3.499 inerente l'alienazione e fuori uso di materiale di rotazione (valore di carico €mgl 10.468, fondo ammortamento pari a €mgl 6.969);

- riduzione di €mgl 1.454 afferente l'allineamento al valore di realizzo di materiale di rotazione;
- decremento di €mgl 1.244 riveniente dalla citata esclusione della società Eurofly dal perimetro di consolidamento;
- diminuzione di €mgl 265.418 per gli ammortamenti di periodo.

Si rileva altresì che le plusvalenze da alienazione cespiti realizzate ed accantonate quale riserva di patrimonio netto nel corso degli esercizi 1987 e precedenti, e successivamente reinvestite così come previsto dall'art. 54 D.P.R. 597/73, non sono state trasferite, nel consolidato, ai fondi di ammortamento, come viceversa effettuato dalla Capogruppo.

La suddetta impostazione contabile, effettuata nel rispetto della normativa vigente in tema di predisposizione del bilancio consolidato, ha determinato per il Gruppo, nell'esercizio 2003, maggiori ammortamenti per €mgl 3.172 ed un più elevato valore di patrimonio netto pari all'importo residuo delle plusvalenze reinvestite (€mgl 5.575).

Gli **Altri**: costituiti da impianti di natura generica ed aeronautici (simulatori di volo), sono risultati pari a €mgl 57.657 e hanno evidenziato un incremento di €mgl 13.924, riferibile alle acquisizioni di periodo per €mgl 13.031 ed alle riclassifiche effettuate nell'esercizio per €mgl 10.437 (di cui €mgl 5.663 trasferiti da immobilizzazioni in corso, €mgl 47 da attrezzature industriali e commerciali e €mgl 4.580 inerenti quanto conferito ad Alitalia Maintenance Systems e da questa differentemente allocato in ragione della diversa tipologia d'attività svolta dalla società). Parziale compensazione è intervenuta per effetto degli ammortamenti stanziati nel periodo, pari a €mgl 9.018 e di alienazioni/radiazioni nette per €mgl 526.

- 3. Le Attrezzature industriali e commerciali**, comprensive degli automezzi, sono risultate pari a €mgl 28.255, con un decremento netto di €mgl 3.212 nei confronti del precedente esercizio così composto:

- aumento di €mgl 7.100 per l'acquisto di nuove attrezzature e di automezzi e per altri interventi migliorativi inerenti modifiche effettuate su attrezzature e banchi prova nella zona tecnica di Fiumicino;
- riduzione di €mgl 3.266 relativa alle riclassifiche effettuate nel periodo (tra le quali si segnalano per €mgl 5.566 quanto conferito col ramo d'azienda officina motori alla società Alitalia Maintenance Systems e da questa differentemente riallocato sulla base della diversa tipologia d'attività svolta, cui si contrappongono aumenti netti per €mgl 2.300, in massima parte rivenienti da anticipi a fornitori);
- flessione di €mgl 544 quale conseguenza di alienazioni/radiazioni nette;
- decremento di €mgl 152 per effetto delle variazioni intervenute nel perimetro di consolidamento;
- diminuzione di €mgl 6.351 in relazione agli ammortamenti stanziati nel periodo;

3. bis I Beni gratuitamente devolvibili hanno presentato un valore di €mgl 43.966, di cui €mgl 33.453 relativi a fabbricati e €mgl 10.513 per la quasi totalità inerenti impianti. Trattasi principalmente sia di manufatti ed impianti che insistono sul sedime aeroportuale di Fiumicino ed utilizzati dall'Alitalia in base alla convenzione stipulata con Aeroporti di Roma nel febbraio 1982 e resa esecutiva dal Ministero dei Trasporti con provvedimento del giugno dello stesso anno (a valere fino al 30 giugno 2009), sia di stabilimenti insistenti invece sulle aree demaniali degli aeroporti di Napoli Capodichino e di Taranto Grottaglie utilizzati dall'Atitech (a valere, con riferimento al primo fino al giugno 2011, ed al luglio 2020 per il secondo).

La variazione in diminuzione di €mgl 6.860 è originata essenzialmente dai seguenti elementi:

- decremento per ammortamenti effettuati nel periodo di €mgl 8.356 (di cui €mgl 5.764 per ammortamenti tecnici e €mgl 2.592 per ammortamenti finanziari);
- flessione di €mgl 984 essenzialmente riferibile al contributo ricevuto da Atitech e portato direttamente ad abbattimento del valore di carico del cespite cui inerisce;

- variazione incrementativa netta di €mgl 1.475 per riclassifiche, principalmente da lavori in corso;
- aumento di €mgl 1.006 per gli investimenti realizzati nel periodo, in massima parte relativi al riconoscimento delle riserve sui lavori previsto dall'atto transattivo intercorso nel mese di aprile 2003 tra Atitech e Grassetto Costruzioni S.p.A.

Si ricorda altresì che le plusvalenze da alienazione cespiti realizzate ed accantonate quale riserva di patrimonio netto nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite come previsto dall'art. 54 D.P.R. 597/73, non sono state trasferite, nel consolidato, ai fondi di ammortamento, come viceversa effettuato dalla Capogruppo.

La suddetta impostazione contabile, effettuata nel rispetto della normativa vigente in tema di predisposizione del bilancio consolidato, ha determinato per il Gruppo, nel primo semestre 2003, maggiori ammortamenti per €mgl 572 ed un più elevato valore del patrimonio netto pari all'importo residuo delle plusvalenze reinvestite (€mgl 4.461).

4. Altri beni, costituiti da complessi elettronici, mobili, arredi e macchine d'ufficio, nonché automezzi ad uso civile, sono risultati pari a €mgl 32.202 e hanno evidenziato un decremento di €mgl 2.258, riferito principalmente agli ammortamenti di periodo per €mgl 11.046, alle variazioni intervenute nel perimetro di consolidamento per complessivi €mgl 1.075 e ad alienazioni nette per €mgl 836. Parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza delle acquisizioni di apparati EDP, mobili e macchine d'ufficio per €mgl 10.544 e di quanto riclassificato nella voce in oggetto dalla società Alitalia Maintenance Systems a seguito del conferimento del ramo di azienda officina motori (€mgl 155).

5. Le Immobilizzazioni in corso ed acconti sono risultate complessivamente pari ad €mgl 83.198 e hanno subito una flessione di €mgl 243.582 suddivisa come segue:

- **immobilizzazioni in corso di realizzazione ed acconti:** hanno presentato un valore di €mgl 21.117 con un decremento di €mgl 20.476 così articolato:

- flessione di €mgl 43.187 per quanto trasferito alle voci “impianti e macchinario”, “beni gratuitamente devolvibili”, “attrezzature industriali”, “terreni e fabbricati” ed a debiti verso fornitori;
- incremento di €mgl 19.584 relativo ad anticipi a fornitori per modifiche sulla flotta, per lavori in corso di realizzazione su manufatti insistenti su sedime aeroportuale, per forniture di materiali tecnici, per lavori di ristrutturazione del Centro Elaborazioni Dati nonché afferenti la costruzione di un nuovo hangar a Napoli;
- aumento di €mgl 3.127 per quanto trasferito in tale voce dalla società Alitalia Maintenance Systems a seguito del conferimento del ramo di azienda officina motori;

- **anticipi in conto flotta:** sono risultati pari a €mgl 62.081 e hanno registrato un decremento di €mgl 223.106, così articolato:

- riduzione di €mgl 242.028 per quanto trasferito a flotta relativamente agli aeromobili immessi nell’operativo nel corso dell’esercizio;
- decremento di €mgl 738 inerente il mancato esercizio di quattro opzioni su un A320;
- incremento di €mgl 14.997 relativo al pagamento di anticipi per 3 ERJ145, 2 A319 e 6 ERJ170;
- aumento di €mgl 4.663 per oneri finanziari capitalizzati sugli anticipi in essere.

III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

sono risultate pari, al netto dei fondi di svalutazione, a €mgl 208.372, con un decremento di €mgl 28.361.

In dettaglio:

1. Le **Partecipazioni** (prospetto di dettaglio n. 3) hanno presentato un valore pari a €mgl 71.185, con un decremento netto di €mgl 13.909 articolato come segue:

- in **imprese controllate:** pari a €mgl 2.797, hanno evidenziato una variazione in aumento di €mgl 67, riferita alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto della società controllata Sisam, esclusa dal perimetro di consolidamento in quanto posta in liquidazione;

le ulteriori fattispecie che, con saldo netto pari a zero, sono venute a verificarsi nel corso dell’esercizio, hanno riguardato:

- con riferimento alla società ex controllata Italiatour, la sottoscrizione dell’aumento del capitale sociale (€mgl 968), totalmente compensata dalla cessione dell’80% della partecipazione in essa detenuta alla C.I.T. S.p.A. (€mgl 774) nonché, per la quota residua (€mgl 194), dalla riclassifica effettuata alla voce “partecipazioni in imprese collegate”;
- per quanto concerne invece la società ex controllata Eurofly, la sottoscrizione dell’aumento del capitale sociale (€mgl 5.000) che, unitamente all’emersione, per effetto della fuoriuscita dal perimetro di consolidamento, del valore contabile iniziale della partecipazione (€mgl 2.067), sono state totalmente compensate dalla cessione dell’80% della quota di possesso detenuta nella società alla Effe Luxemburg (€mgl 5.653), nonché per la differenza, dalla riclassifica effettuata alla voce “partecipazioni in imprese collegate”;

- in **imprese collegate:** hanno evidenziato un valore di €mgl 3.384, con un aumento di €mgl 1.652 determinato, per €mgl 1.413 dalla predetta riclassifica effettuata dalla voce “partecipazione in imprese controllate”, relativa alla residua quota di possesso (20%) detenuta nella società Eurofly e per €mgl 239 all’incremento derivante dalla valutazione secondo il

metodo del patrimonio netto delle altre società collegate.

Per quanto concerne in particolare Italiatour, si rileva, a fronte del versamento di €mgl 336 (di cui €mgl 200 a titolo di ricostituzione del capitale sociale) effettuato per la quota residua di spettanza del Gruppo (20%) a copertura delle perdite consuntivate al 31 marzo 2003 e della predetta riclassifica dalla voce “partecipazione in imprese controllate”, il totale azzeramento del valore di carico, quale effetto del negativo risultato realizzato nell’esercizio 2003;

- **in altre imprese:** hanno presentato un valore di €mgl 65.004, con un decremento di €mgl 15.628 riconducibile ai seguenti fenomeni:
 - acquisizione di un’ulteriore quota, pari allo 0,14%, del pacchetto azionario posseduto nella società Air France (€mgl 3.073). Si rileva che, nel periodo di riferimento la quotazione media del secondo semestre è risultata pari a € 13.47 per azione;
 - sottoscrizione, per la quota di propria spettanza, dell’aumento del capitale sociale della società OPODO Ltd (€mgl 1.570);
 - sottoscrizione, per la quota di propria spettanza, dell’aumento del capitale sociale della società SASA (€mgl 757);
 - svalutazione della società OPODO Ltd, per la perdita di valore, considerata di carattere durevole, subita dal patrimonio netto della stessa (€mgl 16.236);
 - cessione alla società SAI S.p.A. di una quota pari al 50% delle azioni detenute nella società Sasa (€mgl 4.609);
 - cessione delle azioni detenute nella società France Telecom (€mgl 134);
 - cessione di una quota pari al 7,33% del pacchetto azionario detenuto nella società Edindustria (€mgl 84);
 - riclassifica dalla voce “versamenti in conto partecipazione” relativa alla società Edindustria (€mgl 35).

1. Bis Versamenti in conto partecipazioni hanno assunto valore zero, registrando un decremento di €mgl 35 rispetto al precedente esercizio a seguito della predetta riclassifica alla voce “partecipazioni in altre imprese”.

2. Crediti finanziari (prospetto di dettaglio n. 9) sono risultati pari a €mgl 137.078, con un decremento netto di €mgl 14.415.

Le variazioni hanno riguardato:

- la riduzione di valore delle partite in valuta estera per €mgl 6.383, a seguito dell’allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo;
- la flessione riveniente dagli effetti della già menzionata esclusione della società Eurofly dal perimetro di consolidamento per €mgl 5.591 (di cui €mgl 5.563 riferiti a depositi cauzionali);
- i rimborsi effettuati nel periodo per €mgl 18.903, di cui €mgl 10.635 riferiti alla società Gemini in conseguenza della rivisitazione delle condizioni di pagamento, effettuata utilizzando il fondo svalutazione crediti per €mgl 6.719, nonché quanto iscritto nei risconti passivi afferente la quota di interessi attualizzata; si segnala altresì, per €mgl 1.503 la restituzione dei depositi cauzionali, principalmente inerente quanto versato a titolo di “*maintenance reserve*”, avendo il Gruppo effettuato le previste manutenzioni;
- le nuove erogazioni intervenute nel corso dell’esercizio, pari ad €mgl 3.376 e principalmente inerenti depositi cauzionali versati per contratti di locazione, per l’operazione di rifinanziamento di 6 B777 nonché le garanzie ricevute per forniture di attrezzature;
- i ripristini di valore per complessivi €mgl 13.086, di cui €mgl 11.380 relativi alla società Gemini sia in ordine al già menzionato utilizzo del fondo svalutazione crediti (€mgl 6.719) sia in ragione dell’intervenuta disponibilità, a seguito dei rimborsi effettuati e delle ulteriori garanzie rilasciate, di quota parte dell’accantonamento prudenziale appostato nel 2002 (€mgl 4.661).

3. Gli **Altri titoli**, (prospetto di dettaglio n. 9) costituiti da CCT e titoli obbligazionari, sono risultati pari a €mgl 109, con un decremento di €mgl 2 interamente riferito ai titoli obbligazionari.

C) L'**ATTIVO CIRCOLANTE**, pari a €mgl 1.536.328, ha consuntivato un decremento di €mgl 468.642;

In dettaglio:

I. Le **RIMANENZE** hanno presentato un valore di €mgl 188.683, così articolato:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Materiali tecnici	161.368	184.316	(22.948)
Altri materiali di consumo	26.443	27.403	(960)
Materiali in corso di costruzione	556	524	32
Lavori in corso su ordinazione	316	0	316
TOTALE	188.683	212.243	(23.560)

Il decremento, pari a €mgl 23.560, è principalmente da correlarsi, alla riduzione degli acquisti di materiali tecnici, in nesso con la minor attività manutentiva sia svolta per terzi sia collegata al rinnovamento della flotta, nonché alla favorevole dinamica dei cambi.

II. I **CREDITI** sono risultati pari a €mgl 1.237.495 e hanno registrato un decremento netto di €mgl 438.475.

Essi hanno presentato la seguente composizione:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Verso clienti:			
-clienti ordinari	125.350	140.568	(15.218)
-pubbliche amministrazioni	38.465	48.388	(9.923)
-fondo svalutazione	(15.226)	(17.462)	2.236
	148.589	171.494	(22.905)
Verso imprese controllate:			
Fondo svalutazione	572	959	(387)
	(212)	(212)	0
	360	747	(387)
Verso imprese collegate:			
fondo svalutazione	11.806	1.663	10.143
	-	-	-
	11.806	1.663	10.143
Verso altri:			
-compagnie di navigazione aerea	90.912	288.094	(197.182)
-fondo svalutazione	(33.297)	(33.375)	78
	57.615	254.719	(197.104)
-agenti di viaggio	264.364	265.124	(760)
-fondo svalutazione	(24.465)	(21.818)	(2.647)
	239.899	243.306	(3.407)
-diversi	786.293	1.012.432	(226.139)
-fondo svalutazione	(7.067)	(8.390)	1.323
	779.226	1.004.042	(224.816)
TOTALE CREDITI	1.237.495	1.675.971	(438.475)

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio vengono nel seguito analizzate:

1. **verso clienti**, hanno evidenziato un decremento di €mgl 22.905, che al netto della variazione originata dalla fuoriuscita dal perimetro di consolidamento delle società Eurofly ed Italiatour, si riduce a €mgl 2.540 e risulta essenzialmente riconducibile al maggior volume di vendite contro carte di credito ed alla minore esposizione verso le Pubbliche Amministrazioni;

2. **verso imprese controllate**, hanno presentato una riduzione di €mgl 387, interamente

riferita alla società Sisam, in stato di liquidazione;

3. verso imprese collegate, hanno manifestato un incremento di €mgl 10.143, articolato come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Eurofly	9.319	0	9.319
Italiatour	2.487	0	2.487
Sasco	0	1.663	(1.663)
TOTALE	11.806	1.663	10.143

5. verso altri, hanno assunto un valore, al netto del relativo fondo svalutazione, di €mgl 1.076.740, con una flessione pari a €mgl 425.326.

Essi sono risultati così distinti:

a. le Compagnie di Navigazione Aerea hanno presentato una riduzione di €mgl 197.104 da attribuire essenzialmente all'incasso del credito verso KLM sorto nel precedente esercizio, a seguito della favorevole conclusione dell'arbitrato instaurato con la stessa (€mgl 171.637), ad un ridotto numero di biglietti di altri vettori utilizzati su aeromobili Alitalia nonché alle minori prestazioni fornite;

b. gli Agenti di viaggio non hanno espresso variazioni di rilievo rispetto all'esercizio 2002, presentando un decremento netto di €mgl 3.407;

c. i Crediti diversi hanno evidenziato un valore di €mgl 779.226, con un decremento netto di €mgl 224.816 così articolato:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Crediti finanziari a breve	431.552	662.897	(231.345)
Anticipi a fornitori	3.556	4.937	(1.381)
Debitori diversi	211.405	193.662	17.743
Attività per imposte anticipate	25.146	25.557	(411)
Erario	108.254	116.087	(7.833)
Depositi bancari soggetti a restrizioni	6.380	9.292	(2.912)
-fondo svalutazione	(7.067)	(8.390)	1.323
TOTALE	779.226	1.004.042	(224.816)

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio vengono nel seguito analizzate:

- **i crediti finanziari a breve** hanno presentato un decremento di €mgl 231.345. Gli impieghi di liquidità al 31 dicembre 2003 erano principalmente riferiti ai depositi presso Banca Popolare di Sondrio, Banca Nazionale del Lavoro, Monte dei Paschi di Siena, Banca Profilo e Banca Antonveneta;
- **i debitori diversi e gli anticipi a fornitori** hanno evidenziato nel complesso una crescita di €mgl 17.273 che, considerando la variazione originata dalla fuoriuscita dal perimetro di consolidamento delle società Eurofly ed Italiatour aumenta a €mgl 25.396. Tale variazione risulta principalmente attribuibile alla riclassifica dalla voce immobilizzazioni materiali inerente i 3 aeromobili MD11 ed i 3 velivoli MD82 in fermo operativo (€mgl 56.616 complessivamente) parzialmente compensata dall'incasso del credito iscritto nell'esercizio 2002 a seguito della definizione del contenzioso con la Fokker (€mgl 18.000), nonché alle minori prestazioni effettuate. In ordine ai citati MD11 si ricorda altresì che nel corso del primo trimestre 2004 è stato concluso un accordo con la Lufthansa Cargo relativo alla vendita degli stessi;
- **le attività per imposte anticipate** hanno manifestato una flessione di €mgl 411,

essenzialmente riferita alla “caduta” delle stesse rilevata nella Capogruppo, parzialmente compensata dall’aumento registrato dalla società Alitalia Express;

- l’**Erario**, pari a €mgl 108.254, ha registrato un decremento netto di €mgl 7.833, essenzialmente da riferirsi ai rimborsi ricevuti nel periodo afferenti tributi di anni precedenti (€mgl 16.069) parzialmente compensati dalla maggiore imposta sul valore aggiunto da recuperare, dai maggiori interessi maturati su crediti d’imposta e dalla maggiore eccedenza IRAP.

Si segnala che al 31 dicembre 2003 il credito in essere era composto principalmente da IRPEG chiesta a rimborso (€mgl 71.123), da interessi maturati su crediti d’imposta (€mgl 14.895), da IVA da recuperare (€mgl 8.220) e dall’anticipo IRAP (€mgl 9.811);

- i **depositi bancari soggetti a restrizioni** rappresentano disponibilità con trasferibilità condizionata a processi di controllo da parte delle autorità governative locali e riguardano disponibilità esistenti in Libia, Iran, Nigeria, Seychelles, Argentina, Etiopia, Zimbabwe e Marocco. Essi hanno presentato un decremento di €mgl 2.911 principalmente attribuibile alle minori giacenze in Libia;

I fondi svalutazione iscritti a rettifica dei crediti ammontavano complessivamente al 31 dicembre 2003 a €mgl 80.267 registrando un decremento netto complessivo per €mgl 990.

La suddivisione dei crediti per scadenza è esposta nel prospetto n° 10.

III. Le ATTIVITA’ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO

IMMOBILIZZAZIONI, hanno presentato un valore di €mgl 16 con un decremento netto di €mgl 14.

IV. Le **DISPONIBILITÀ LIQUIDE** sono risultate pari a €mgl 110.135 con un decremento di €mgl 6.592 articolato come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Depositi bancari e postali	98.636	108.639	(10.003)
Assegni	15	259	(243)
Denaro e valori in cassa	11.483	7.829	3.654
TOTALE	110.135	116.727	(6.592)

D)

I **RATEI E RISCOINTI** hanno presentato un valore pari a €mgl 45.888 riferito essenzialmente a spese sostenute anticipatamente per il godimento di beni di terzi (€mgl 27.601), per servizi vari (€mgl 9.283) e per il personale (€mgl 6.766).

Il decremento di €mgl 1.712, al netto della più volte richiamata esclusione dal perimetro di consolidamento delle società Eurofly ed Italiatour, si trasforma in un aumento pari a €mgl 644, attribuibile principalmente ai costi per il personale.

PASSIVO

A)

Il **PATRIMONIO NETTO** è risultato pari ad €mgl 1.264.402 ed è costituito dalle quote di spettanza della Capogruppo (€mgl 1.248.879, prospetto di dettaglio n. 12) e dei terzi (€mgl 15.522), così articolate:

Quota della Capogruppo:

I. CAPITALE che, interamente versato e pari a €mgl 1.433.144, al 31 dicembre 2003 era rappresentato da n. 3.873.363.250 azioni del valore nominale di € 0,37 cadauna detenute per il 62,3% dall'azionista di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La variazione rispetto all'importo di €mgl 1.432.985 in essere al 31 dicembre 2002 riflette quanto previsto nel regolamento del prestito obbligazionario "Alitalia 2,9% 2002-2007 convertibile", la cui emissione era stata deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 28 maggio 2002, perfezionandosi successivamente l'operazione, nell'ambito degli altri interventi sul capitale disposti nella medesima sede, il 22 agosto 2002.

L'esercizio degli obbligazionisti ha riguardato nell'anno 2003 n. 430.948 obbligazioni, per un controvalore pari ad Euro 159.450,76.

II. RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI che, di importo pari a €mgl 227.907, non ha subito variazioni nei confronti dell'esercizio chiuso al 31.12.2002;

IV. RISERVA LEGALE che, ricostituita nell'esercizio a seguito della delibera assembleare del 16 maggio 2003, è risultata pari a €mgl 4.740;

VII. ALTRE RISERVE, che pari a €mgl 2.650, hanno presentato un decremento di €mgl 193 rispetto al precedente esercizio.

Esse comprendono:

1. Riserva da differenze di traduzione che, pari a €mgl 7, ha presentato un decremento di €mgl 193.

Tale riserva, che emerge a seguito della conversione dei bilanci in valuta estera, accoglie le differenze di conversione risultanti dal raffronto tra i valori del patrimonio netto

iniziale convertito ai cambi correnti di fine periodo rispetto a quelli risultanti al termine dell'esercizio precedente, nonché la differenza tra il risultato economico espresso ai cambi medi e quello rappresentato ai cambi correnti;

2. Riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c. che, pari a €mgl 1.182, non ha subito variazioni nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002;

3. Riserva da riduzione del capitale sociale, che, pari ad €mgl 1.432 e costituita nell'esercizio 2002 per accogliere la differenza generata dagli arrotondamenti derivanti dalla variazione del valore nominale delle azioni, non ha presentato modifiche rispetto al bilancio a raffronto;

4. Riserve di consolidamento, che, pari a €mgl 29, non hanno presentato variazioni rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2002.

VIII. UTILI PORTATI A NUOVO, hanno registrato un valore di €mgl 100.125 e hanno evidenziato un incremento netto di €mgl 88.828 riferito essenzialmente alla quota di utile 2002 portato a nuovo, al netto sia di quanto destinato a "riserva legale" (così come disposto dalla delibera assembleare del 16 maggio 2003), sia dell'eccedenza dell'utile rilevato dalla capogruppo al 31 dicembre 2002 rispetto a quello consolidato.

Si segnala inoltre che, al fine di eliminare le rettifiche di valore e gli accantonamenti operati in esclusiva applicazione di norme tributarie, €mgl 8.284, rappresentativi delle plusvalenze realizzate su cespiti ed accantonate nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite, così come concesso dall'art. 54 D.P.R. 597/73, sono state riclassificate nella voce in oggetto.

IX. PERDITA DEL PERIODO, di spettanza della Capogruppo, è risultata pari a €mgl 519.687.

Come già rilevato nel commento alle immobilizzazioni materiali, l'eliminazione delle rettifiche e degli accantonamenti operati esclusivamente in applicazione di norme tributarie, derivante dall'applicazione delle norme civilistiche in tema di consolidamento,

ha comportato un effetto negativo netto sul risultato del periodo di €mgl 2.055, in funzione dei maggiori ammortamenti causati dall'appostazione a patrimonio netto, anziché a fondo ammortamento come nella capogruppo, delle plusvalenze reinvestite ex art. 54 D.P.R. 597/93 (per €mgl 3.744), parzialmente compensate dall'assorbimento del fondo imposte e tasse (per €mgl 1.689).

Quota dei Terzi:

X. CAPITALE E RISERVE DI TERZI, hanno presentato un valore di €mgl 15.522, con un incremento di €mgl 14.973 da riferire alla cessione, avvenuta in data 24 settembre 2003, a Lufthansa Technik del 40% del pacchetto azionario detenuto nella società Alitalia Maintenance Systems, parzialmente compensato dalla destinazione della perdita del 2002.

XI. PERDITA DEL PERIODO DI PERTINENZA DI TERZI, è risultata pari a €mgl 128, a fronte del risultato analogamente negativo di €mgl 21 consuntivato al 31.12.2002.

B)

I FONDI PER RISCHI ED ONERI (prospetto di dettaglio n. 13), sono risultati pari a €mgl 385.924 e hanno evidenziato un decremento netto di €mgl 85.560 rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2002.

Essi includono:

2. il **fondo per imposte** che, costituito a copertura del prevedibile fabbisogno per oneri fiscali futuri per le imposte differite, è risultato pari a €mgl 4.520 e ha registrato un decremento di €mgl 2.985 essenzialmente rappresentativo sia di quanto ritenuto eccedente a fronte dell'adesione al condono fiscale ex Legge 27 dicembre 2002 n. 289 (€mgl 1.251), sia da quanto riveniente dalle rettifiche di consolidamento effettuate per eliminare gli effetti fiscali delle vendite intergruppo (€mgl 1.921), parzialmente compensato dall'accantonamento effettuato nell'esercizio dalla capogruppo correlato ad un avviso di accertamento INVIM ricevuto da

parte dell'Ufficio delle Entrate di Roma 2 (€mgl 188).

3. gli **altri fondi**, che hanno presentato un valore pari a €mgl 381.404, con un decremento pari a €mgl 82.575 e sono risultati articolati come segue:

a. il **fondo utili differiti su cambi**, che accoglie l'eccedenza degli utili sulle perdite di conversione dei crediti e debiti a medio/lungo termine al netto della quota scadente entro i dodici mesi, ha assunto valore zero, presentando una variazione decrementativa di €mgl 241.

b. il **fondo concorsi ed operazioni a premi** che, pari a €mgl 85.878, ha presentato rispetto al precedente esercizio un incremento di €mgl 5.615, da riferirsi alla maggiore esposizione per l'operazione a premi Millemiglia;

c. il **fondo impegni acquisto e vendita a termine**, che accoglie gli stanziamenti a copertura dei differenziali negativi rispetto al *mark-to-market* rilevati a fine periodo sui contratti di copertura dei rischi di cambio che, in essere alla fine dell'esercizio, risultavano non altamente efficaci.

Esso è risultato pari a zero, con una flessione di €mgl 33.422 da riferirsi interamente a quanto utilizzato in ordine ai contratti conclusi nell'esercizio;

d. il **fondo ristrutturazione** costituito per complessivi €mgl 118.382 nell'esercizio 2001 per fronteggiare gli oneri da sostenere nell'ambito del piano di ristrutturazione aziendale, in particolare per esodi anticipati (per €mgl 85.937) e connessi alla radiazione anticipata di aeromobili MD11 in leasing e proprietà nonché B747 in proprietà (per complessivi €mgl 32.445).

Al 31 dicembre 2003 ammontava a €mgl 20.280, con una riduzione rispetto al 31.12.2002 di €mgl 18.694, ascrivibile ad utilizzi per gli esodi anticipati concessi al personale (€mgl 5.242) e ad assorbimenti per i costi riferiti all'anticipata radiazione

degli aeromobili MD11 e B747 (per complessivi €mgl 13.452);

- e. **il fondo per prepensionamenti**, che, costituito nel 1997, ammontava al 31 dicembre 2003 a €mgl 92.905. Esso accoglie, secondo quanto prescritto dal D.L. 23 ottobre 1996, n. 546 (convertito in Legge 20 dicembre 1996, n. 640), la valutazione dei costi sostenuti e da sostenere per l'assunzione a carico del Gruppo degli oneri sopportati dallo Stato italiano relativamente al pensionamento anticipato di dipendenti Alitalia che hanno lasciato l'azienda tra il 1995 ed il 1997;
- f. **il fondo oneri futuri B767**, che, costituito nell'esercizio 2001, è risultato pari a €mgl 43.591.
Esso accoglie lo stanziamento resosi necessario a fronte dell'onerosità dei contratti di locazione di aeromobili B-767 in essere.
Il decremento, pari a €mgl 63.256, corrisponde all'assorbimento effettuato nell'esercizio in misura proporzionale ai canoni maturati;
- g. **i fondi diversi**, che, pari a €mgl 138.750, hanno evidenziato una crescita di €mgl 26.786 e sono risultati articolati come segue:
- **il fondo per rischi vari**, che, pari a €mgl 78.509, ha subito un incremento netto di €mgl 8.898 principalmente a seguito degli stanziamenti effettuati a fronte di controversie legali, fiscali e con fornitori e di oneri di natura finanziaria (€mgl 22.085), cui si sono essenzialmente contrapposti gli assorbimenti afferenti le positive definizioni di una vertenza in paesi esteri (€mgl 5.107) e di una potenziale controversia fiscale (€mgl 3.500), nonché l'utilizzo di quanto liquidato nell'esercizio per la negativa conclusione di un contenzioso legale (€mgl 3.138);
 - **il fondo adeguamento area tecnica** accoglie quanto maturato a fronte dei

possibili costi da sostenere per mantenere in efficienza tecnica gli aeromobili di proprietà e poter restituire quelli in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate.

In sostanza, per la flotta di proprietà, il fondo riflette il differenziale tra l'ammortamento della componente del valore di carico degli aeromobili riferibile al costo della revisione D, calcolato all'aliquota rappresentativa della vita utile dell'aeromobile nel suo complesso, ed il maggior ammortamento della componente stessa calcolato in base al minor numero di anni intercorrenti tra una revisione e l'altra. Tale trattamento contabile, che implica anche la capitalizzazione delle revisioni D quando sostenute, consente una corretta e sistematica ripartizione negli esercizi di detti oneri manutentivi e comporta effetti sul risultato economico corrispondenti a quanto previsto dai principi contabili internazionali.

Al 31 dicembre 2003 esso è risultato pari €mgl 47.791, con un incremento rispetto al 31 dicembre 2002 di €mgl 8.827;

- **il fondo impegni ATR 72** accoglie la valutazione di quota parte dei possibili oneri derivanti, per la capogruppo, dall'impegno di acquistare n. 4 aeromobili ATR 72 presi in locazione finanziaria dalla controllata Alitalia Express, qualora quest'ultima non eserciti al termine del contratto l'opzione di acquisto. E' risultato pari a €mgl 6.993 e ha evidenziato un incremento di €mgl 5.135 collegato all'aggiornamento del prevedibile valore di mercato di detti aeromobili.
- **il fondo oneri su partecipazioni in imprese collegate**, che, costituito nel corso dell'esercizio, è risultato pari a €mgl 124 ed accoglie gli oneri

derivanti dalle perdite delle società Italiatour eccedenti il patrimonio netto della stessa;

- gli **altri fondi di natura diversa** che, pari a €mgl 5.333, hanno presentato un incremento netto di €mgl 3.804 a fronte di oneri e rischi specifici di alcune società del Gruppo, in particolare Alitalia Maintenance Systems.

C)

IL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO ha presentato un valore pari a €mgl 378.066 e ha registrato un decremento di €mgl 3.394, da riferire:

- agli accantonamenti afferenti le indennità del personale di competenza del periodo per €mgl 55.119;
- agli utilizzi, principalmente riferiti alle risoluzioni del rapporto di lavoro intervenute nel periodo, alle anticipazioni concesse al personale dipendente in virtù della normativa vigente ed a quanto destinato a fondi di previdenza integrativa relativi al personale navigante per complessivi €mgl 58.513.

D)

DEBITI (prospetti di dettaglio n. 14) hanno presentato un valore pari a €mgl 3.092.198 e hanno consuntivato un incremento di €mgl 151.130 rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002.

In dettaglio:

2. le **obbligazioni convertibili** sono risultate pari a €mgl 714.385 e sono riferite a numero 1.934.710.890 obbligazioni emesse a luglio 2002 al valore nominale di euro 0,37 cadauna, al tasso di interesse del 2,9% e convertibili in azioni entro il 2007.

Il decremento di €mgl 159 rispetto al 31.12.2002 è dovuto alla conversione nell'esercizio di numero 430.948 obbligazioni. Ulteriori 3.510.522 obbligazioni, per un valore di €mgl 1.299, erano state convertite in azioni nel secondo semestre 2002;

3. I **Debiti verso banche** sono risultati pari a €mgl 1.133.870 e hanno registrato un incremento di €mgl 299.409.

In particolare:

- i debiti a medio/lungo termine hanno presentato un valore di €mgl 1.103.027. L'incremento netto di €mgl 280.510 è dovuto all'accensione di nuovi finanziamenti per €mgl 466.602, parzialmente controbilanciati dai rimborsi effettuati nel periodo per €mgl 186.093;
- i debiti a breve termine hanno registrato una crescita netta di €mgl 18.899, attestandosi a €mgl 30.843.

Al 31 dicembre 2003 i debiti verso banche assistiti da garanzia reale ammontavano a €mgl 1.090.546.

4. I **Debiti verso altri finanziatori**, sono risultati pari a €mgl 137.509 con un decremento netto di €mgl 6.075, da riferirsi principalmente al rimborso delle rate giunte a scadenza sul finanziamento PK AirFinance per €mgl 8.760 e sul finanziamento FINTECNA (già I.R.I. S.p.A.) per €mgl 1.549, parzialmente compensato dal finanziamento agevolato, coperto da garanzia reale, concesso da Sviluppo Italia per la riqualificazione del complesso industriale di Grottaglie-Taranto (€mgl 4.210);

Al 31 dicembre 2003 i debiti verso altri finanziatori assistiti da garanzia reale ammontavano a €mgl 130.827.

5. Gli **Acconti**, hanno presentato un valore pari a €mgl 2.568, con una crescita rispetto al precedente esercizio di €mgl 992.
6. I **Debiti verso fornitori**, pari a €mgl 516.650, hanno evidenziato un incremento di €mgl 17.157, che riflette essenzialmente la maggiore attività svolta;
8. I **Debiti verso imprese controllate**, riferiti interamente a debiti di natura finanziaria nei confronti della società Sisam in liquidazione,

sono risultati pari a €mgl 3.207, presentando una riduzione di €mgl 728 rispetto al 31 dicembre 2002;

- 9. I Debiti verso imprese collegate**, sono risultati pari a €mgl 1.624, hanno presentato un incremento di €mgl 281 e sono distinti come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
a) Debiti commerciali			
- Alicos	901	155	(746)
- Ales	323	488	(165)
b) Debiti finanziari			
- Alicos	400	700	(300)
TOTALE	1.624	1.343	(281)

- 11. I Debiti tributari**, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono risultati pari a €mgl 39.996 e hanno presentato una flessione netta di €mgl 50.340 essenzialmente riconducibile sia alla minore esposizione IVA sia alla ridotta consistenza delle ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti;

- 12. I Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale** sono risultati pari a €mgl 50.592 e hanno registrato una flessione €mgl 990, da riferirsi a minori contributi previdenziali da versare;

- 13. Gli Altri debiti** hanno consuntivato un valore pari a €mgl 491.797, con un decremento di €mgl 108.417, e sono così distinti:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
a) Biglietti prepagati	175.177	218.885	(43.708)
b) Compagnie di navigazione aerea	79.015	120.578	(41.563)
c) Agenti di viaggio	61.522	49.204	12.318
d) Debiti diversi:			
- Depositi cauzionali di terzi	1.380	1.499	(119)
- Creditori diversi	174.703	210.047	(35.344)
TOTALE	491.797	600.214	(108.417)

In dettaglio:

- a. i Biglietti prepagati**, hanno evidenziato un decremento di €mgl 43.708, principalmente riconducibile ad un minor volume di vendite e ad una maggior velocità di utilizzo dei biglietti.

Si ricorda che l'esercizio 2002 includeva gli importi rivenienti dai voli charter prefatturati e riferiti alla società Eurofly (€mgl 5.644) non registrati nell'esercizio 2003 a seguito della già menzionata esclusione dal perimetro di consolidamento;

- b. le Compagnie di navigazione aerea** hanno evidenziato un decremento di €mgl 41.563, da attribuirsi principalmente alle minori prestazioni forniteci, nonché ad un ridotto ammontare di biglietti emessi dalla capogruppo e volati con altri vettori;

- c. gli Agenti di viaggio**, per provvigioni ad essi dovute, hanno mostrato un incremento di €mgl 12.318;

- d. i Debiti diversi**, hanno registrato un decremento netto di €mgl 35.463 essenzialmente dovuto ad una minore esposizione per oneri assicurativi (€mln 56), alle minori prestazioni fornite da terzi (€mln 7), nonché ai minori debiti correlati alla fuoriuscita dal perimetro di consolidamento delle società Eurofly ed Italiatour (€mln 2); parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza della maggiore esposizione verso il personale (€mln 12), verso gli Istituti preposti ad accogliere quanto afferente specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo relative al personale navigante (€mln 10), nonché dell'anticipazione della prima rata (€mln 5) del contributo in conto capitale erogato con decreto provvisorio dal Ministero delle Attività Produttive, relativamente al "Contratto di Programma" per la realizzazione del progetto "Atitech 2000".

E) I RATEI E RISCOINTI

sono risultati pari a €mgl 138.964 e hanno evidenziato un decremento di €mgl 37.369, articolato come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Ratei passivi per:			
-Oneri finanziari	21.480	14.444	7.036
-Prestazioni e canoni leasing	13.246	13.669	(423)
	34.726	28.113	6.613
Risconti passivi per:			
-Plusvalenze differite	67.610	97.424	(29.814)
-Ricavi delle prestazioni	9.765	15.303	(5.538)
-Altri ricavi	26.863	35.493	(8.630)
	104.238	148.220	(43.982)
TOTALE RATEI E RISCOINTI	<u>138.964</u>	<u>176.333</u>	<u>(37.369)</u>

Tra di essi, il risconto di €mgl 67.610 è riferito alla plusvalenza realizzata dalla vendita, nell'esercizio 2000, di 20 aeromobili MD-80 successivamente retrolocati, che in ragione di ciò, viene imputata a conto economico proporzionalmente al maturare dei canoni stessi.

I risconti residui sono principalmente rappresentati dal contributo riconosciuto dal Governo brasiliano e dal costruttore per l'acquisto di aeromobili Embraer (€mgl 19.758), da note di credito relative ad aeromobili non più acquistati ma inseriti in flotta tramite contratti di *leasing* (€mgl 9.662), nonché dagli interessi impliciti rilevati in relazione al pagamento dilazionato dell'immobile Nuovo Centro Direzionale (€mgl 1.314).

CONTID'ORDINE

I **CONTI D'ORDINE** hanno presentato al 31 dicembre 2003 una consistenza pari a €mgl 4.490.149, con un decremento netto rispetto al 31 dicembre 2002 di €mgl 873.020.

In particolare:

1. Le Garanzie personali prestate per debiti e altre obbligazioni altrui, totalmente rappresentate da fidejussioni, sono risultate complessivamente pari a €mgl 1.287 e hanno registrato una flessione di €mgl 594.

In dettaglio:

- **Per conto di imprese controllate**, hanno assunto valore zero registrando una variazione di €mgl 140 rispetto al precedente esercizio, totalmente riferite alla società Sisam;
- **Per conto di altri**, hanno evidenziato una consistenza di €mgl 1.287, con un decremento di €mgl 454 principalmente riferito alla fuoriuscita della società Italiatour dal perimetro di consolidamento.

2. Le Garanzie reali prestate, rilasciate per debiti propri iscritti in bilancio, sono risultate pari a €mgl 1.221.374, con un aumento di €mgl 276.794; esse sono costituite dalle ipoteche iscritte sui seguenti beni:

- aeromobili, a garanzia di debiti iscritti in bilancio per €mgl 1.212.672, di cui €mgl 1.090.547 per debiti verso banche e €mgl 122.125 verso altri finanziatori. La crescita di €mgl 276.794 è totalmente da riferirsi alla citata operazione di rifinanziamento dei B777;
- complesso industriale di Grottaglie, a garanzia del finanziamento agevolato erogato da Sviluppo Italia S.p.A. (€mgl 8.702) per la riqualificazione dello stesso.

3. Gli Impegni di acquisto e di vendita hanno presentato un valore di €mgl 527.927, con una riduzione di €mgl 709.816 nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002.

In dettaglio:

- **gli impegni di acquisto** hanno presentato un valore di €mgl 169.280, con una flessione netta di €mgl 390.845, la cui consistenza è articolata come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Ordini a fornitori per:			
-aeromobili	80.342	472.873	(360.374)
-scorte	18.726	52.106	(33.380)
-ristr. mob. e. imp.	12.831	19.637	(6.806)
-valuta a termine	49.087	2.384	46.703
-lavoraz. materiali		211	(211)
-titoli	8.295	12.914	(4.619)
TOTALE	169.280	560.125	(390.845)

Di essi, quanto appostato alla voce titoli si riferisce ad impegni per l'acquisto di partecipazioni nelle società OPODO Ltd (€mgl 7.394), Belac (€mgl 594) e U. S. Cargo Sales (€mgl 174), nonché alla riacquisizione, cui è stato dato corso il 27 febbraio 2004, dalla società Sviluppo Italia di una quota pari all'1% del capitale sociale della società controllata Atitech, (€mgl 133).

Il decremento è da riferire principalmente all'avvenuta sottoscrizione nelle società Air France e, per quota parte, nella OPODO.

- **gli impegni di vendita** sono risultati pari a €mgl 358.647 e hanno evidenziato una flessione di €mgl 318.971.

Si riferiscono a:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
-Ordini da clienti	298.162	658.536	(369.321)
-Valuta a termine	21.463	19.082	2.381
-Ordini da collegate	39.022	0	39.022
TOTALE	358.647	677.618	(318.971)

Si segnala che la riduzione degli ordini da clienti è principalmente riferibile alle lavorazioni eseguite nell'esercizio e al ridimensionamento di alcuni contratti per commesse di durata pluriennale nell'area dell'attività di manutenzione.

4. Gli **Altri conti d'ordine** sono risultati pari a €mgl 2.739.560 con una flessione di €mgl 439.405 rispetto al 31 dicembre 2002.

In particolare:

a. le **garanzie personali ricevute**, pari a €mgl 49.259 e costituite dalle garanzie bancarie ed assicurative rilasciate dagli agenti di viaggio e da terzi a favore delle società del Gruppo sono aumentate di €mgl 1.663;

b. i **beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto**, sono risultati pari a €mgl 504.200, di cui €mgl 494.575 riferiti ad aeromobili e €mgl 9.685 ad immobili. La flessione di €mgl 106.839 è da attribuire principalmente all'adeguamento per i canoni liquidati nell'esercizio ed al deprezzamento del dollaro correlato al prezzo di riscatto;

c. i **beni di terzi in deposito a custodia o in locazione**, sono risultati pari a €mgl 1.116.164, con un decremento di €mgl 39.991 essenzialmente attribuibile agli effetti della già citata fuoriuscita dal perimetro di consolidamento della società Eurofly (€mgl 107.849) e dalla riduzione dei canoni per aeromobili B-767 e MD80 parzialmente compensato dal maggior numero di aeromobili ERJ 170 e B-777 in locazione;

d. i **beni propri in deposito presso terzi**, hanno assunto un valore di €mgl 17.865, con una riduzione di €mgl 15.084;

e. le **garanzie altrui prestate per obbligazioni del Gruppo** hanno presentato un valore pari a €mgl 522.626 e sono relative a fidejussioni prestate da alcuni istituti finanziari a garanzia dei debiti verso banche (€mgl 489.847) e di altre obbligazioni del Gruppo (€mgl 32.779). L'aumento netto di €mgl 325.911, è determinato principalmente dalla più volte citata operazione di rifinanziamento dei B 777;

f. le **operazioni finanziarie derivate**, pari a €mgl 518.173, sono risultate relative a

operazioni di copertura del rischio connesso a variazioni del cambio e/o del tasso di interesse di finanziamenti in essere (€mgl 277.437), a canoni da corrispondere per leasing e locazioni di aeromobili (€mgl 87.288), a futuri acquisti in valuta (€mgl 78.746), nonché alla copertura del rischio di variazioni del prezzo di acquisto del carburante (€mgl 74.702). Il decremento di €mgl 604.758 è in massima parte (€mgl 507.081) da ricondursi alle operazioni di copertura valutaria;

g. le **altre fattispecie eventuali**, hanno presentato un valore di €mgl 11.273 con un decremento netto di €mgl 308 da riferirsi principalmente alla vendita del 5% del pacchetto azionario della società SASA Assicurazioni (€mgl 4.609), nonché all'azzeramento, a seguito di atto transattivo con il fornitore di alcune penali rilevate dalla società Atitech in merito ad un contratto relativo alla realizzazione di stabilimenti ed uffici presso l'aeroporto Napoli Capodichino (€mgl 2.779). Parziale compensazione si è avuta per l'emissione di obbligazioni solidali nei confronti dell'Agenzie delle Dogane in riferimento alla temporanea importazione degli aeromobili della Ghana Airways e dell'Avioimpex ricoverati presso l'hangar di Napoli Capodichino, per i quali le lavorazioni sono sospese in attesa di definire le controversie con i clienti (€mgl 2.011), nonché per le opzioni *put/call* relative alla cessione del residuo 20% della partecipazione posseduta nelle società Italiatour ed Eurofly.

Si fa presente infine che nel contratto di cessione del ramo d'azienda Sigma business sono previste a carico della capogruppo, ed a favore dell'acquirente garanzie e manleve, con una soglia massima degli indennizzi pari a €mgl 36.050.

L'impegno ha valenza fino al 31 dicembre 2004 ad esclusione di alcune fattispecie (tasse, personale).

PARTE C - INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

L'analisi dei contenuti e delle variazioni del conto economico consolidato è riferita alle evidenze consuntive riportate nel Bilancio chiuso al 31 dicembre 2003, confrontato con le risultanze alla stessa data del precedente esercizio.

L'eventuale diversa classificazione di talune voci rispetto ai precedenti bilanci viene segnalata, ove significativa, nel commento alle singole poste del conto economico.

Al fine di rendere comparabili i dati, analoghe riclassifiche sono state operate nel conto economico al 31 dicembre 2002 posto a raffronto.

A)

Il VALORE DELLA PRODUZIONE è risultato pari a €mgl 4.545.157 e ha registrato un decremento di €mgl 501.671 (-10%), articolato come segue:

- 1) I Ricavi delle vendite e delle prestazioni** (vedi prospetto di dettaglio n. 16 anche per la relativa distinzione secondo le aree geografiche di appartenenza) sono risultati pari a €mgl 4.305.839 e hanno evidenziato una diminuzione di €mgl 432.526, determinata essenzialmente sia dalla significativa flessione dei ricavi del traffico di linea passeggeri sia dalla contrazione degli altri proventi collegata al differente perimetro di consolidamento rispetto al periodo a raffronto.

In particolare:

I ricavi del traffico hanno registrato un valore di €mgl 3.696.163, con una riduzione pari a €mgl 331.355 (-8%), così articolata tra le varie categorie di attività:

- i **proventi passeggeri**, pari a €mgl 3.192.626, hanno evidenziato una flessione di €mgl 188.330 (-6%), sulla quale ha profondamente inciso l'ormai strutturale declino del livello dei proventi unitari (*yield*, -10%), pesantemente condizionato, su tutti i settori, dall'accesa competizione tariffaria innescata dalla persistente situazione di *overcapacity* dell'Industria, cui si sono aggiunti gli sfavorevoli effetti valutari

generati dall'apprezzamento dell'euro; parziale compensazione è intervenuta per effetto dell'incremento del trasportato (+5% in termini di tonnellate chilometro); si segnala altresì che al netto delle citate variazioni del perimetro di consolidamento, la flessione dei proventi di linea passeggeri si attesta a €mgl 176.916;

- i **proventi merci**, pari a €mgl 406.461, hanno registrato una riduzione di €mgl 12.014 (-3%), da attribuire essenzialmente alla componente valutaria ed alla pressione competitiva sulle tariffe registrata soprattutto sui traffici in *export* dall'Italia.

In maggior dettaglio, con riferimento ai settori Nord Atlantico ad Estremo Oriente che nel complesso rappresentano il 90% circa dell'intero comparto d'attività, sono stati rilevati andamenti differenziati: alla significativa flessione riscontrata sul primo, consistentemente condizionato dai disinvestimenti effettuati nell'operativo sviluppato con voli "misti" (ossia disegnato prevalentemente in base all'andamento della domanda passeggeri ancorché effettuato con aeromobili dotati anche di capacità di trasporto cargo), ha corrisposto il positivo andamento del secondo, sul quale i maggiori volumi di trasportato conseguenti all'immissione di capacità addizionale hanno più che compensato le citate criticità in termini di proventi unitari.

- i **proventi posta**, pari a €mgl 14.303 (€mgl 14.636 nel periodo a raffronto), non hanno presentato variazioni di rilievo;

- gli **altri ricavi del traffico**, pari a €mgl 82.772, hanno evidenziato un decremento di €mgl 130.677, determinato principalmente dalla flessione dei proventi *charter* passeggeri (€mgl 115.990) ed in misura minore di quelli per *charter* merci (€mgl 8.662) e per *block space* (€mgl 4.383). Si segnala che a differenza dello scorso esercizio i dati non includono l'attività *charter* passeggeri svolta dalla società

Eurofly, avendone la cessione del pacchetto di maggioranza intervenuta nel settembre 2003 comportato l'esclusione dal perimetro di consolidamento con effetto dal 1° gennaio 2003: al netto della segnalata variazione, la voce "altri ricavi del traffico" ha consuntivato una riduzione di €mgl 15.289.

Le **altre prestazioni**, pari nel complesso a €mgl 594.245, hanno presentato un decremento di €mgl 99.490 (-14%), così articolato:

- i **ricavi accessori del traffico**, pari a €mgl 393.996, hanno evidenziato un aumento di €mgl 15.034 principalmente determinato, in nesso con la maggiore attività interlinea sviluppata a favore dei vettori aderenti all'alleanza SkyTeam, dall'incremento delle provvigioni attive (€mgl 3.853), nonché dai maggiori proventi per tasse d'imbarco (€mgl 14.258).

Queste ultime, differenziate da scalo a scalo, riflettono la generalizzata crescita tariffaria a livello internazionale correlata alle nuove misure di sicurezza adottate in ambito aeroportuale, nonché la diversa composizione del traffico passeggeri di Gruppo sulle varie destinazioni servite.

Si segnala altresì, con riferimento a tale ultima posta, che essa trova sostanziale compensazione nell'analoga voce di costo inclusa nelle "spese di traffico e di scalo".

Le minori penalità applicate ai passeggeri quale conseguenza della progressiva deregolamentazione tariffaria hanno invece parzialmente compensato i citati incrementi.

- i **noleggi attivi**, pari a €mgl 15.567 hanno evidenziato una crescita di €mgl 14.880 collegata ai noleggi con formula ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance*) effettuati essenzialmente alla collegata Eurofly che, come già accennato, nel periodo a confronto era inclusa nel periodo di consolidamento.
- le **prestazioni a terzi** hanno presentato un valore di €mgl 184.682, consuntivando una riduzione di €mgl 129.404, da attribuire alla flessione dei ricavi turistici (€mgl 54.665), in nesso con la dismissione della *sub-holding* Italiatour, dei canoni per

sistemi noleggiati ad agenti di viaggio (€mgl 22.465), in conseguenza della cessione del comparto Sigma, dei ricavi per lavori a terzi (€mgl 42.760), principalmente afferenti l'area manutentiva ed in massima parte originati dalla riduzione del numero di aeromobili di terzi assistiti, dalla rivisitazione di alcuni contenuti contrattuali e tariffari e dal deprezzamento del dollaro, nonché dalla diminuzione dei proventi da altre prestazioni (€mgl 14.915 complessivamente), inclusivi di quanto in essi riveniente dalla citata vendita del comparto Sigma.

Parziale compensazione è intervenuta essenzialmente per effetto dei maggiori ricavi da assistenza sia di scalo (€mgl 1.834) sia tecnica e di linea (€mgl 2.784) ad altre compagnie.

I **Ricavi per vendite**, sono risultati pari a €mgl 15.431 e hanno presentato un decremento di €mgl 1.680, riconducibile principalmente alle minori vendite della boutique di bordo e di materiali tecnici.

- 2) La **Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione** ha evidenziato un valore positivo pari a €mgl 32, superiore di €mgl 182 rispetto a quello, negativo, registrato nel precedente esercizio.
- 3) La **Variazione dei lavori in corso su ordinazione** ha evidenziato un valore positivo pari a €mgl 316, riferito ad eventi di manutenzioni e revisioni aeromobili e motori non conclusi alla data del 31 dicembre 2003. In ordine a tale fattispecie, fino al 2002 contabilmente rappresentata nell'ambito della voce "altre prestazioni" in precedenza esaminata, si è ritenuto preferibile, per ragioni di maggior chiarezza espositiva, non operare analogo riclassificazione per il periodo a raffronto.
- 4) Gli **incrementi di immobilizzazioni per lavori interni** sono risultati pari a €mgl 63.871, con un decremento di €mgl 30.585 nei confronti dell'esercizio 2002.

Essi sono riferiti in particolare:

- alla capitalizzazione degli oneri finanziari (€mgl 4.663) relativi agli anticipi versati ai fornitori per l'acquisto di flotta, ridotti rispetto all'esercizio 2002 di €mgl 15.045 quale conseguenza della minore esposizione in essere e della flessione dei tassi di interesse;
- alla capitalizzazione di costi sostenuti per modifiche e revisioni effettuate sugli aeromobili (€mgl 40.951) e di altri oneri ad utilità pluriennale (€mgl 18.257).

Rispetto all'esercizio 2002 è stato registrato un decremento complessivo netto di €mgl 15.541, riconducibile principalmente alle minori capitalizzazioni collegate alla flotta di proprietà, parzialmente compensato da quelle invece relative a modifiche e revisioni su flotta di terzi.

5) Gli Altri ricavi e proventi hanno presentato un valore di €mgl 175.099, con un decremento di €mgl 39.059.

Si segnala che parte dei ricavi da *partnership* Millemiglia, per la quota relativa alla valorizzazione dei biglietti *frequent flyers* di altre compagnie volati su Alitalia (€mgl 1.617 nell'esercizio 2002), sono stati riclassificati, con effetto anche per il periodo a raffronto, nella voce A1 "ricavi del traffico";

La posta in esame risulta così articolata:

- a) i **contributi in conto esercizio**, pari a €mgl 14.251, si riferiscono a quanto maturato verso l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a seguito dell'affidamento, secondo gli oneri del servizio pubblico, del trasporto aereo di linea sulla rotta Cagliari-Roma; nel precedente esercizio erano inclusi nella voce in oggetto €mgl 325, afferenti corsi di formazione oggetto di finanziamento dal Fondo Sociale Europeo, che hanno invece assunto valore zero nel Bilancio chiuso al 31 dicembre 2003;
- b) le **plusvalenze da alienazioni** hanno presentato un valore pari a €mgl 865 e sono risultate principalmente riferite alla vendita di un motore e materiale di scorta ATR42 e di alcuni impianti.

Rispetto all'esercizio 2002, nel quale era ivi incluso, oltre agli importi riferiti a materiali di rotazione ed impianti, quanto riveniente dalla cessione di un aeromobile ATR42, è stata registrata una flessione di €mgl 4.238.

- c) gli **altri**, hanno presentato un valore pari a €mgl 159.983, registrando un decremento di €mgl 37.384.

Essi si riferiscono:

	2003	2002	Delta
Assorbimento Fondi	38.844	33.644	5.200
Eccedenze di precedenti accantonamenti	43.500	74.230	(30.729)
Differenze attive da traffico passeggeri	20.145	41.000	(20.855)
Commercial <i>allowances</i> e contributi da terzi	19.075	16.300	2.775
Partnership Millemiglia	22.598	16.994	5.604
Proventi da investimenti immobiliari	2.456	1.467	989
Altri	13.364	13.732	(368)
TOTALE	159.983	197.367	(37.384)

Le quote dei fondi assorbite sono rappresentate nel prospetto di dettaglio n. 13 (ad eccezione di €mgl 4.683 rappresentativi di quanto assorbito dal fondo svalutazione crediti) ed illustrate in sede di commento alle variazioni dei fondi del passivo.

B) I COSTI DELLA PRODUZIONE sono risultati pari a €mgl 5.052.366, presentando un decremento di €mgl 227.043 (-4%) nei confronti dell'esercizio 2002.

In dettaglio:

- 6) i **costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci** sono risultati pari a €mgl 673.249 e hanno registrato un decremento di €mgl 85.075 (-11%).

La voce in oggetto è articolata come segue:

- le **parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche**, pari a €mgl 121.798, hanno

evidenziato minori acquisizioni per €mgl 53.164.

Tenuto anche conto delle variazioni delle rimanenze, i consumi hanno subito un decremento complessivamente pari a €mgl 26.394, da riferirsi principalmente alla minore attività manutentiva sia svolta per terzi sia collegata al rinnovamento della flotta ed alla favorevole dinamica dei cambi;

si rileva, altresì, che la citata flessione accoglie, per €mgl 2.132, la riclassifica effettuata dalla società Alitalia Maintenance Systems, in ragione della specifica tipologia d'attività da essa svolta, alle rimanenze di materiale tecnico dei moduli CF 650/80 (motori) che costituivano invece in Alitalia immobilizzazioni tecniche;

- i **materiali vari**, pari a €mgl 70.529, hanno presentato un decremento di €mgl 6.227, da ricondursi essenzialmente ai minori approvvigionamenti di materiale *catering*, a seguito della cessione del pacchetto di maggioranza della società Eurofly, che ne ha comportato l'esclusione dal perimetro di consolidamento a partire dal 1° gennaio 2003.

Tenuto anche conto della variazione delle rimanenze, la diminuzione dei consumi rispetto al periodo a raffronto si riduce a €mgl 3.063;

- i **carburanti e lubrificanti**, pari a €mgl 480.921, hanno registrato un decremento di €mgl 25.685 (-5%);

al netto della variazione originata dalla fuoriuscita dal perimetro di consolidamento della società Eurofly, la flessione si attesta invece a €mgl 4.202, risultando così articolata:

- -€mln 4,1 quale conseguenza del differente *mix* di flotta impiegato,
- -€mln 3,1 per effetto degli efficientamenti ottenuti nei livelli di consumo medio,
- - €mln 95,4 in relazione alla favorevole evoluzione della parità cambiaria dollaro/euro (da 0,94 a 1,11),
- +€mln 94,6 quale conseguenza dell'incremento del prezzo del

carburante, passato da 77,7 centesimi di dollaro per gallone americano a 94,3,

- +€mln 3,8 per effetto della maggiore attività di volo sviluppata.

- 7) I **costi per servizi**, hanno presentato un valore di €mgl 2.336.023, con una flessione di €mgl 147.794 (-6%).

In particolare si segnala quanto segue:

- le **spese di vendita**, pari a €mgl 686.063, hanno registrato un decremento netto di €mgl 52.292 (-7%).

Tale flessione è risultata principalmente attribuibile alla parallela riduzione del livello assoluto del fatturato passeggeri ed all'accelerazione delle misure volte al contenimento dei costi distributivi (quali l'abbattimento, dal mese di maggio, dal 6 al 3% delle commissioni versate agli agenti di viaggio sulle tratte nazionali e l'azzeramento delle stesse nel mercato statunitense), contestuali all'ulteriore impulso impresso alle vendite dirette via "web" e "call center";

a tali fenomeni si sono accompagnate le minori spese di pubblicità e promovendite collegate alla cessione della *sub-holding* Italiatour, le razionalizzazioni effettuate nei periodi di domanda strutturalmente crescente, nonché la riduzione delle provvigioni passive rivenienti dall'attività interlinea effettuata da vettori aderenti all'alleanza SkyTeam a favore di Alitalia.

Parziale compensazione è intervenuta nell'esercizio per effetto sia delle maggiori incentivazioni poste in essere al fine di sostenere il traffico nelle fasi di domanda depressa sia della più elevata incidenza strutturale dei costi di intermediazione merci, in particolare sui collegamenti verso l'Estremo Oriente, in nesso al citato significativo sviluppo impresso alle rotte su tale settore.

Si segnala che i costi da *partnership* Millemiglia, in precedenza inclusi tra le spese di vendita sono stati riclassificati, sia nel conto economico al 31 dicembre 2003 che in quello precedente posto a raffronto, quali "oneri connessi ad attività congiunta traffico" (voce B7), per la quota relativa

- alla valorizzazione dei biglietti Millemiglia volati su altre compagnie (€mgl 1.178 nel 2002), e quali “oneri diversi di gestione” (voce B14), per quanto riconosciuto ai *partners* per punti guadagnati dai loro *frequent flyers* volando su Alitalia (€mgl 5.125 nel 2002);
- le **spese di traffico e di scalo**, pari a €mgl 1.044.250, hanno registrato una crescita di €mgl 22.574 (+2%), che al netto della più volte richiamata esclusione dal perimetro di consolidamento della società Eurofly, si trasforma in un aumento pari a €mgl 54.614 (+6%);
Tale andamento si correla, essenzialmente, all’aumento dei prezzi che ha interessato principalmente la voci di assistenza al volo (+ €mln 19 circa), diritti aeroportuali (+ €mln 16 circa, ivi incluse le tasse di imbarco passeggeri) ed assistenza di scalo (+ €mln 4 circa), cui si aggiunge la maggiore attività effettuata, solo parzialmente controbilanciata dalla favorevole evoluzione della parità cambiaria.
 - le **spese di manutenzione e revisione flotta**, pari a €mgl 167.791, hanno evidenziato un decremento di €mgl 34.078 (-17%), da riferirsi essenzialmente sia alle minori lavorazioni effettuate su flotta di terzi sia al positivo andamento dei cambi.
Si segnala che gli oneri di manutenzione su aeromobili in locazione corrisposti ai locatori a titolo di “*maintenance reserve*” sono stati riclassificati dal 2003 nella voce in esame, con effetto anche per il periodo a raffronto, nel quale l’importo era risultato pari a €mgl 11.199; precedentemente essi erano invece accolti tra i “noleggi passivi di aeromobili” (voce B8);
 - gli **oneri connessi ad attività congiunte traffico**, pari a €mgl 29.871, hanno registrato un decremento di €mgl 3.669, principalmente riconducibile agli importi corrisposti ad Air France a titolo di conguaglio dei risultati di *partnership*, in conformità a quanto contrattualmente definito;
 - le **spese per servizi finanziari**, pari a €mgl 22.241, hanno evidenziato una flessione di €mgl 40 nei confronti dell’esercizio 2002;
 - le **altre prestazioni** hanno consuntivato un valore di €mgl 385.805 e hanno registrato una flessione di €mgl 80.290 che, al netto della fuoriuscita dal perimetro di consolidamento delle società Italiatour ed Eurofly si riduce a €mgl 24.424;
tale variazione risulta essenzialmente riconducibile ai minori oneri per premi assicurativi (-€mgl 30.127), quale conseguenza di una efficiente gestione dei rinnovi contrattuali che ha anche beneficiato della diminuzione del rischio guerra e della favorevole evoluzione delle parità cambiarie, alla riduzione dei costi sostenuti per il personale (- €mgl 4.130) ed al contenimento degli oneri per informazioni, telecomunicazioni e trasmissioni dati (-€mgl 6.994) anche significativamente incisi dalla cessione del comparto Sigma;
parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza dei più elevati costi sostenuti per manutenzioni varie e pulizia (+€mgl 4.024 da riferirsi principalmente a mezzi di scalo, impianti e rinnovi contrattuali), per prestazioni generali (+€mgl 8.530) e per prestazioni professionali (+€mgl 4.265, principalmente riconducibili all’implementazione dei progetti strategici attivati nel 2003, anche in relazione agli accordi del 29 marzo 2002 intercorsi con le Organizzazioni sindacali).
Si segnala altresì che i costi relativi ai canoni per prestazioni di *software*, in precedenza inclusi nelle spese per prestazioni professionali, sono stati riclassificati nel conto economico al 31 dicembre 2003 e in quello precedente posto a raffronto nella voce B7 “manutenzioni e revisioni varie”.
- 8) i **costi per godimento di beni di terzi**, pari a €mgl 361.473, hanno evidenziato un decremento di €mgl 26.392 (-7%) principalmente riferito alla minore attività di volo acquisita da terzi.
La voce in oggetto è risultata così composta:

- i **noleggi passivi di aeromobili**, pari a €mgl 127.244, hanno presentato una flessione di €mgl 31.488, principalmente rappresentata dai minori noleggi da Azzurra, Minerva, Ansett ed Atlas Air Cargo (complessivamente €mgl 37.799) e da quanto emergente dalla citata cessione della società Eurofly (€mgl 11.776), parzialmente compensati dai nuovi accordi conclusi con la Cargolux e la Six Cargo per il trasporto delle merci (complessivamente €mgl 19.558).

Come già citato, i costi relativi alle manutenzioni su aeromobili in locazione corrisposti ai locatori a titolo di "maintenance reserve" sono stati riclassificati dal periodo in esame nella voce B7 "manutenzione e revisione flotta", con effetto anche per l'esercizio a raffronto;

- i **leasing e le locazioni operative di aeromobili**, pari a €mgl 113.399, hanno presentato una riduzione di €mgl 7.520, essenzialmente afferente la positiva evoluzione del rapporto di cambio dollaro/euro.

Si rileva altresì che qualora la contabilizzazione degli aeromobili in *leasing* fosse stata effettuata secondo il metodo finanziario, così come dettato dal Principio Contabile Internazionale IAS n. 17, ciò avrebbe comportato un minor onere a carico dell'esercizio 2003 pari a circa €mln 2,5; l'applicazione di detto metodo, riflettendosi sugli esercizi trascorsi, si rifletterebbe inoltre in un maggior valore del patrimonio netto per un importo pari a circa €mln 4,5;

- i **block space**, pari a €mgl 47.134, ed essenzialmente riconducibili agli accordi con Air Canada, Korean e Nippon Cargo, hanno evidenziato una riduzione di €mgl 3.198;
- i **noleggi passivi, leasing, affitti e canoni passivi vari**, pari a €mgl 73.697, hanno registrato un incremento di €mgl 15.816, principalmente per effetto di quanto corrisposto in ordine al contratto di affitto relativo all'immobile Nuovo Centro Direzionale, venduto e contestualmente

concesso in locazione dall'acquirente al termine dello scorso esercizio.

- 9) I **costi per il Personale**, pari a €mgl 1.168.306, hanno registrato un aumento di €mgl 28.546 che, al netto delle variazioni originate dal differente perimetro di consolidamento che, si ricorda, nel periodo a raffronto includeva le società Eurofly ed Italiatour, nonché il comparto Sigma, viene a rappresentarsi pari a €mgl 60.875 e risulta così articolato:

- con riferimento al Personale di volo è stato riscontrato un incremento di €mln 35, essenzialmente riferibile al riattivarsi, al termine del periodo contrattuale di *contingency*, di alcune voci di costo relative al Personale di condotta destinate ad essere utilizzate per specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo, alla crescita dei volumi di forza media retribuita (+ 175 unità) in massima parte riconducibili allo sviluppo impresso all'attività *regional* del Gruppo, all'aumento di alcune poste retributive di carattere variabile collegate con il maggior volato, all'avvio della contribuzione al fondo di previdenza integrativa del Personale navigante di cabina, così come concordato nelle intese intercorse con le Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali di categoria, nonché a maggiori oneri assicurativi associati al Personale di volo;
- per quanto concerne invece il Personale di terra, è stato registrato un aumento di €mln 26, essenzialmente attribuibile alle risoluzioni consensuali intervenute nel corso del 2003, nel periodo a raffronto invece accolte quale utilizzo del fondo ristrutturazione, ed al minor contributo riveniente dalla diversa incidenza nei due esercizi delle misure dirette al contenimento del costo del lavoro definite con l'accordo del 9 aprile 2002 (contratti di solidarietà), che, pari ad 11 giornate nel 2002 ed a 3 nel 2003, hanno equivalso ad un incremento teorico della forza media retribuita di 446 unità;

a tali fattispecie si sono affiancate, determinando tuttavia aumenti di minor rilievo, quelle scaturenti dalle variazioni intervenute sia nelle tipologie contrattuali (passaggi da tempo determinato ed apprendistato a tempo indeterminato) sia nel *mix* categoriale/scatti di anzianità tra i due periodi a raffronto, nonché dai maggiori oneri assicurativi afferenti il Personale di terra.

10) Gli **Ammortamenti e svalutazioni** sono risultati pari a €mgl 378.325 e hanno presentato un aumento di €mgl 27.275.

In analisi:

a) l'**ammortamento delle immobilizzazioni immateriali**, (prospetto di dettaglio n. 1) è risultato pari a €mgl 48.174, con un incremento di €mgl 1.291, da attribuire principalmente alle miglorie e revisioni effettuate su aeromobili di terzi ed alle quote relative agli oneri accessori su finanziamenti; parziale compensazione è intervenuta per effetto della riduzione delle capitalizzazioni afferenti la formazione del Personale, nonché per la registrazione di minori ammortamenti quale conseguenza delle già menzionate cessioni della società Eurofly e della *sub-holding* Italiatour;

b) l'**ammortamento delle immobilizzazioni materiali** (prospetto di dettaglio n. 2) ha presentato un valore di €mgl 303.114 e ha registrato un aumento di €mgl 32.594, determinato principalmente dai nuovi ingressi in flotta di aeromobili in proprietà (5 A319, 1 ATR72, 2 B777, 3 ERJ145). Si segnala, inoltre, che gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, a seguito degli interventi effettuati per garantirne l'allineamento alla normativa civilistica sul consolidato – in ordine al trattamento del già citato fondo ex art. 54 D.P.R. 597/73 – hanno accolto maggiori ammortamenti rispetto alla Capogruppo per €mgl 3.744;

c) le **altre svalutazioni delle immobilizzazioni**, non presenti nel periodo a raffronto, hanno evidenziato un

valore pari a € mgl 2.607, riferito al riallineamento del materiale di rotazione non più realizzabile al valore di presunto realizzo.

d) la **svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide**, ha presentato un valore pari a €mgl 24.429 (€mgl 33.647 nel periodo a confronto) ed è riferita ai seguenti crediti commerciali:

	2003	2002	Delta
Verso clienti	4.262	4.327	65
Verso compagnie di navigazione aerea	10.339	18.845	8.506
Verso agenti	9.628	6.969	(2.659)
Diversi	200	3.506	3.306
TOTALE	24.429	33.647	9.218

11) Le **Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo**, per il cui commento si fa rinvio a quanto già evidenziato in sede di analisi del precedente punto 6 (parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche), sono risultate negative per €mgl 26.198, a fronte di una variazione positiva per €mgl 1.601 consuntivata nell'esercizio 2002.

12) Gli **Accantonamenti per rischi** hanno presentato un valore pari a €mgl 12.892 (€mgl 21.320 nell'esercizio a raffronto) e sono riferiti all'adeguamento del fondo per rischi relativi a controversie legali.

13) Gli **Altri accantonamenti**, pari a €mgl 42.686 a fronte di €mgl 57.989 dell'esercizio 2002, sono relativi a:

	2003	2002	Delta
Concorsi ed operazioni a premi	28.724	43.506	14.782
Impegni ATR72	5.135	1.858	(3.277)
Adeguamento Area Tecnica	8.827	12.566	3.739
Diversi	-	59	59
TOTALE	42.686	57.989	15.303

Il decremento di €mgl 14.782 degli accantonamenti per “Concorsi ed operazioni a premi” è riferibile essenzialmente alla rivisitazione degli oneri connessi all’operazione a premi Millemiglia che, seppure in costante sviluppo, riflette la situazione di persistente flessione delle tariffe aeree.

L’accantonamento di €mgl 5.135 al fondo impegni ATR72 è invece riferito alla valutazione degli eventuali oneri derivanti dall’accertato rischio di cambio collegato all’impegno di acquisire 4 aeromobili ATR72 presi in locazione finanziaria dalla controllata Alitalia Express qualora quest’ultima non eserciti al termine del contratto l’opzione di riscatto.

14) Gli oneri diversi di gestione hanno presentato un valore di €mgl 53.216, registrando una flessione di €mgl 27.668 principalmente attribuibile alla riduzione delle differenze passive emergenti da accantonamenti effettuati in esercizi precedenti, degli oneri per tasse ed imposte varie e dei compensi ad amministratori e sindaci;

la citata diminuzione è risultata parzialmente attenuata dagli oneri sostenuti per la collocazione a bordo degli aeromobili B777 in *leasing* delle “*crew rest*” (i cui importi, in base alle intese intercorse con i proprietari vengono da questi rimborsati e risultano inclusi nella voce “proventi diversi”), nonché dalla crescita di quanto addebitato nell’ambito degli accordi di *partnership* relativi al programma Millemiglia, qui riclassificato con effetto anche per l’esercizio a raffronto (si rinvia, per maggiori dettagli, al commento sulle “spese di vendita”);

C)

I PROVENTI ED ONERI FINANZIARI hanno registrato un saldo negativo di €mgl 95.555, con un miglioramento nei confronti dell’esercizio 2002 pari a €mgl 7.736 riconducibile alle voci di seguito indicate:

15) I Proventi da partecipazioni, hanno consuntivato un valore di €mgl 834 (€mgl 994 nell’esercizio a confronto) e sono riferiti ai dividendi delle società Ales, Sasco, Air France, Eas Cairo ed Emittenti Titoli;

16) Gli Altri proventi finanziari sono risultati pari a €mgl 70.222 e hanno registrato un decremento di €mgl 13.331 così articolato:

	2003	2002	Delta
Proventi da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	2.408	6.975	(4.567)
Interessi da banche	14.429	19.665	(5.236)
Interessi su altri crediti	7.895	8.919	(1.024)
Assorbimento fondo impegni acquisto/vendita a termine	0	6.138	(6.138)
Proventi operazioni finanziarie derivate su indebitamento e leasing	10.833	10.610	223
Proventi da <i>hedging</i> carburante	23.872	23.025	847
Utili su cambi	3.342	1.561	1.781
Proventi da acquisto/vendita valuta a termine ed opzioni	5.374	5.315	59
Altri	2.069	1.345	724

TOTALE 70.222 83.553 (13.331)

Si segnala, in particolare, che la variazione evidenziata nelle poste riferite ad interessi è conseguita, essenzialmente, alla riduzione del tasso d’impiego della liquidità intervenuto nel corso dell’esercizio per effetto della flessione dei principali indici finanziari di riferimento.

Si ricorda altresì che nel 2002 erano anche presenti interessi di mora (€mgl 3.937) riconosciuti dalla società Gemini nel quadro degli accordi per la rateizzazione del credito immobilizzato scaduto ed accantonati nell’apposito fondo, come indicato tra gli oneri finanziari.

Si segnala inoltre che, per maggiore chiarezza di rappresentazione, le operazioni di acquisto/vendita a termine ed opzioni dal bilancio 2003 (€mgl 5.315 nel 2002) vengono esposte separatamente nelle voci di proventi o oneri finanziari.

17) Gli Interessi ed altri oneri finanziari, pari ad €mgl 166.612, hanno presentato una diminuzione di €mgl 21.226, così strutturata:

	2003	2002	Delta
Interessi passivi:			
-obbligazioni	20.718	9.197	(11.521)
-banche e altri finanziatori	33.955	47.092	13.137
-altri debiti	1.808	6.135	4.327
Oneri di cambio	32.071	37.275	5.204
Oneri da vendita valuta a termine ed opzioni	57.012	39.230	(17.782)
Oneri operazioni finanziarie derivate su indebitamento e leasing	14.992	8.448	(6.544)
Accantonamento impegni acquisti/vendite a termine	0	33.422	33.422
Accantonamento fondo interessi di mora	411	4.309	3.898
Risoluzione anticipata <i>hedging currency swap</i>	4.776	0	(4.776)
Altri	869	2.730	1.861
TOTALE	<u>166.612</u>	<u>187.838</u>	<u>21.226</u>

Si ritiene opportuno far rilevare, che:

- il decremento degli interessi passivi verso istituti finanziari è stato determinato, oltre che dalla diminuzione dei tassi di interesse denominati in euro indotta dalla già citata flessione dei principali indici di riferimento, dalla ristrutturazione della posizione finanziaria del Gruppo che, in nesso con gli interventi sul capitale sociale effettuati nella seconda parte dello scorso esercizio, ha consentito di orientare la raccolta verso modalità di indebitamento meno onerose;
- l'accantonamento di €mgl 4.776 si riferisce agli oneri da sostenere per la risoluzione anticipata di un contratto di *hedging "currency swap"*.

Si ricorda, infine, che nel 2002 erano presenti accantonamenti prudenziali ad appositi fondi per rischi su contratti di acquisto e vendita di valuta a termine (€mgl 33.422), interamente utilizzati nel 2003 per la copertura dei relativi oneri, nonché, come già precedentemente citato, per interessi di mora concordati con la società Gemini (€mgl 3.937).

D) Le RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE hanno presentato un valore negativo di €mgl 16.582 e sono riferite alla valutazione delle società collegate secondo il metodo del patrimonio netto.

In particolare:

Rivalutazioni:

Sisam	67
Verona Cargo Center	57
Ales	49
Eurofly	12
Alicos	122

Svalutazioni:

OPODO	16.236
Italiatour	653

TOTALE

16.582

E) I PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

(prospetto di dettaglio n. 17), hanno presentato un saldo positivo di €mgl 129.421, con un decremento di €mgl 351.363.

In maggior analisi:

20) I proventi straordinari, pari a €mgl 159.459, (€mgl 567.003 nell'esercizio 2002), sono risultati principalmente riferiti:

- a) alle *plusvalenze da alienazioni*, complessivamente pari a €mgl 53.078 ed essenzialmente riconducibili:
 - alla quota di periodo (€mgl 29.814) della plusvalenza derivante dalla vendita e contestuale retrolocazione di 20 aeromobili MD80 eseguita nell'esercizio 2000, di cui si è riferito alla voce "risconti passivi";
 - alla plusvalenza derivante dalla vendita della quota detenuta nella società France Telecom (€mgl 6.619);
 - alla plusvalenza derivante dalla cessione alla società Lufthansa Technik del 40% della partecipazione nella controllata Alitalia Maintenance Systems (€mgl 5.974);

- alla plusvalenza derivante dalla vendita dell'80% della partecipazione detenuta nella società Eurofly (€mgl 4.495);
 - alla plusvalenza derivante dalla dismissione dell'80% della partecipazione detenuta nella *sub-holding* Italiatour (€mgl 3.881);
 - alla plusvalenza derivante dalla cessione del 50% della partecipazione detenuta nella società Sasa (€mgl 2.252);
- b) alle *sopravvenienze attive* (€mgl 27.883), emerse principalmente a seguito di recuperi verso Compagnie di Navigazione Aerea e verso fornitori e di rimborsi da parte dell'Amministrazione -finanziaria statunitense e da altri soggetti, cui si aggiungono gli effetti dell'atto transattivo intercorso tra l'Atitech e la "Grassetto S.p.A.", la chiusura di un fondo rischi per imposte afferente un accantonamento a suo tempo acquisito da Alitalia Express nell'ambito della scissione del ramo d'azienda ATR, nonché la riduzione del fondo imposte anticipate della società Aviofin, resosi esuberante a seguito dell'intervenuta vigenza delle nuove disposizioni fiscali in tema di "*participation exemption*";
- c) ad *altri proventi* per €mgl 78.498, in massima parte attribuibili all'assorbimento di quota parte -in proporzione dei canoni maturati-, di quanto stanziato nel 2001 a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B767 (€mgl 63.256), nonché di altri costi connessi con il *phase-out* sia di aeromobili MD11 in *leasing* finanziario sia dei B747 (per complessivi €mgl 14.605);

Si ricorda che nel precedente esercizio erano presenti, per €mln 266 i proventi relativi al positivo esito del procedimento arbitrale nei confronti di KLM, oltre a plusvalenze varie per complessivi €mln 164.

21. Gli oneri straordinari hanno presentato un valore di €mgl 30.038, con una riduzione di

€mgl 56.181 nei confronti dell'esercizio 2002 e sono risultati essenzialmente riferiti:

- a) alle *minusvalenze da alienazioni*, che, pari a €mgl 1.794 ed essenzialmente rappresentative della cessione a titolo gratuito al Comune di Roma del terreno libero sito in località Magliana (così come previsto dall'Accordo di Programma dallo stesso approvato), hanno evidenziato un incremento di pari entità rispetto al precedente esercizio;
- b) ad *imposte relative ad esercizi precedenti* per €mgl 2.056, principalmente attribuibili a quanto stanziato (€mgl 1.762) nell'esercizio per accedere alla normativa sul condono 2002 ex lege 24 dicembre 2003, n° 335 e ad un accantonamento previdenziale al fondo imposte relativo ad un accertamento INVIM pervenuto nel 2003 (€mgl 188);
- c) a *sopravvenienze passive* per €mgl 11.278;
- d) ad *altri oneri* per €mgl 14.909, essenzialmente riferiti agli oneri relativi agli esodi del personale (€mgl 7.863) connessi con il piano di ristrutturazione 2002-2003 ed eccedenti quanto a suo tempo accantonato ed allo stanziamento prudenziale per la retrocessione da parte di Galileo di parte dei crediti, ad oggi non incassati, trasferiti nel 2002 con la cessione del ramo d'azienda della società Alitalia Teledata (€mgl 5.302).

Si ricorda altresì che nello scorso esercizio, oltre l'accantonamento di €mgl 36.980 appostato ai fini dell'adeguamento al valore di mercato degli MD11 combi in via di radiazione dell'operativo, erano stati stanziati €mgl 28.569 per accedere alla normativa sul condono ex lege 27 dicembre 2002 n° 2.589.

22. Le imposte sul reddito dell'esercizio sono risultate pari a €mgl 29.889 e rappresentano il carico fiscale delle società del Gruppo di competenza dell'esercizio.

La voce accoglie imposte correnti per €mgl 28.520 di cui €mgl 4.502 riferiti all'IRPEG e €mgl 24.018 all'IRAP, la rilevazione d'imposte anticipate per €mgl 4.340 e

utilizzi di imposte anticipate relative ad anni pregressi per €mgl 5.710.

Rispetto al periodo a raffronto si evidenzia una riduzione di €mgl 4.533, essenzialmente riconducibile allo stanziamento effettuato nell'esercizio 2002 afferente le imposte relative alla plusvalenza realizzata con la cessione del comparto Sigma.

23. Il Risultato dell'esercizio ha presentato una perdita netta di €mgl 519.815 a fronte di un utile di €mgl 93.122 consuntivato nel 2002, così ripartita:

Quota Capogruppo	€/mgl	519.687
Quota terzi	€/mgl	128

PARTE D - PROSPETTI DI DETTAGLIO

Prospetto di dettaglio n° 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Euro/mgl.

Voci Sottovoci	31.12.2002			Variazioni del periodo						31.12.2003		
	Costo	Ammort.	Valore a bilancio	Acquis./ Capit.ni	Riclass.	Alien. Radiaz.	(Sval.) Riprist. di valore	Variaz. area di consolid.	Ammort.	Costo	Ammort.	Valore a bilancio
1. COSTI DI IMPIANTO E DI AMPLIAMENTO	59.029	40.891	18.139	6.834	14	0	0	(1.879)	5.877	61.545	44.315	17.231
2. COSTI DI RICERCA, SVILUPPO E DI PUBBLICITA'	36.308	36.306	2	0	0	0	0	(2)	0	36.306	36.306	0
3. DIRITTO DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO	80.642	52.370	28.273	6.183	1.112	0	0	(199)	12.773	87.724	65.129	22.595
4. CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E DIRITTI SIMILI	325	241	84	335	0	0	0	(52)	89	592	314	278
5. AVVIAMENTO	77	77	0	0	0	0	0	0	0	77	77	0
6. IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI	2.646	0	2.646	994	(1.865)	0	0	0	0	1.775	0	1.775
7. ALTRE	282.370	218.884	63.486	40.051	212	116	0	(1.591)	29.435	304.574	231.966	72.608
8. DIFFERENZE DA CONSOLIDAMENTO	4.215	4.215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T O T A L E	465.613	352.984	112.630	54.397	(527)	116	0	(3.723)	48.174	492.593	378.107	114.487

(*)

(*) Giroconto a Immobilizzazioni materiali

Prospetto di dettaglio n° 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Voci Sottovoci	31.12.2002					Variazioni dell'esercizio											31.12.2003					
	Costo	Svalut.(-)	Svalut.(-)	Fondo Ammort.	Valore a bilancio	Acquis./ Capit.ni	Riclas. costo	Riclas. amm.to	Alien. Radiaz. costo	Alien. Radiaz. amm.to	Svalut.(-)	Variazione	Variazione	Rettifiche	Rettifiche	Ammort.	Costo	Svalut.(-)	Svalut.(-)	Fondo Ammort.	Valore a bilancio	
		Rival.(+) costo	Rival.(+) amm.to								Rival.(+) costo	Perimetro Cons. Costo	Perimetro Cons. Amm.	di Consolid.	di Consolid.							
1. TERRENI E FABBRICATI																						
- Civili	52	0	0	46	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	52	0	0	48	4	
- Industriali	47.968	22.805	0	30.337	40.435	4.145	24.045	0	1.911	2	0	(62)	31	0	0	2.923	74.471	22.519	0	33.227	63.763	
2. IMPIANTI E MACCHINARIO																						
- Flotta	4.764.069	(195.116)	(859)	1.760.383	2.809.429	318.986	(14.606)	(203.241)	10.468	6.969	(1.454)	(2.180)	936	0	0	265.418	4.968.412	(109.182)	(859)	1.814.656	3.045.433	
- Altri	123.858	0	0	80.125	43.733	13.031	23.300	12.863	3.384	2.858	0	0	0	0	0	9.018	156.803	0	0	99.146	57.657	
3. ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI																						
	98.751	0	0	67.284	31.467	7.100	(16.560)	(13.294)	1.191	646	0	(305)	153	0	0	6.351	87.799	0	0	59.544	28.255	
3bis. BENI GRATUITAMENTE DEVOL.																						
- Terreni e fabbricati	110.909	0	0	72.813	38.096	749	1.071	415	2.140	1.920	0	0	0	0	0	5.829	110.590	0	0	77.137	33.453	
- Impianti e macchinari	65.836	0	0	53.107	12.730	257	924	104	2.820	2.056	0	0	0	0	0	2.527	64.197	0	0	53.684	10.513	
4. ALTRI BENI																						
	87.001	0	0	52.541	34.460	10.544	354	201	5.428	4.592	0	(3.536)	2.480	(56)	(37)	11.046	88.879	0	0	56.677	32.202	
5. IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI																						
- Imm.ni in corso di realizzazione e acconti	41.593	0	0	0	41.593	19.584	(40.060)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21.117	0	0	0	21.117	
- Anticipi c/to flotta	285.187	0	0	0	285.187	19.660	(242.028)	0	738	0	0	0	0	0	0	0	62.081	0	0	0	62.081	
T O T A L E	5.625.224	(172.311)	(859)	2.116.636	3.337.136	394.056	(263.560)	(202.952)	28.080	19.043	(1.454)	(6.083)	3.600	(56)	(37)	303.114	5.634.401	(86.663)	(859)	2.194.119	3.354.478	

(*) (**) (263.560) (202.952)

(*) (**) G/c a scorte G/c a scorte (costo e fondo) ** ** (svalutazione) G/c da Scorte G/c da oneri pluriennali G/c a oneri straordinari G/c a circolante MD80 G/c a circolante MD11 G/c a circolante MD11 (svalutazione) G/c a debiti v/s fornitori G/c a conto economico

(2.697) (13.892) (6.103) 5.656 2.315 1.318 791 520 (80.944) (80.944) (255.334) (116.984) 81.733 (1.611) (104) (232) (263.560) (202.952)

Prospetto di dettaglio n° 3

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE (Partecipazioni)

Euro/mgl.

Voci Sottovoci	31.12.2002			Variazioni del periodo						31.12.2003			
	Costo	(Svalutazioni)		Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Riclas- sifiche	Alienazioni	Variazione dell'area di consol.to	(Svalutazioni) Ripristini di valore	Ricostit.ni di capitale	Costo	(Svalutazioni)		
		Ripristini di valore	Valore a bilancio								Ripristini di valore	Valore a bilancio	
1.PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE													
- EUROFLY	0	0	0	5000	(1.413)	5653	2066			1.413	(1.413)	0	
- ODINO VALPERGA	2.107	(2.107)	0							2.107	(2.107)	0	
- ITALIATOUR	0	0	0	968	(194)	774				194	(194)	0	
- SISAM	1.328	1.402	2.730						67	1.328	1.469	2.797	
	3.435	(705)	2.730	5.968	(1.607)	6.427	2.066	67	0	5.042	(2.245)	2.797	
2.PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE													
- EUROFLY					1.413			12		1.413	12	1.425	
- ALES	127	286	413					49		127	335	462	
- ALICOS	2.360	(1.412)	948					122		2.360	(1.290)	1.070	
- ITALIATOUR	0	0	0	336	194			(530)		530	(530)	0	
- NOVANTATOUR ITALIA IN PROC. FALLIM.	103	(103)	0							103	(103)	0	
- SASCO	25	43	69							25	43	69	
- VERONA CARGO C.	41	260	301					56		41	316	357	
	2.656	(926)	1.732	336	1.607	0	0	(291)	0	4.599	(1.217)	3.384	
3.PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE													
- AERON. RADIO OF THAIL.	1	0	1							1	0	1	
- BELAC LLC	1.250	0	1.250							1.250	0	1.250	
- CARGO SWITCH AG.	1	0	1			1				0	0	0	
- CONSORZIO CIES	103	0	103							103	0	103	
- CONSORZIO CONSAER	52	0	52							52	0	52	
- EAS	163	0	163							163	0	163	
- EDINDUSTRIA	75	0	75		35	84				(9)	35	26	
- EMITTENTI TITOLI S.P.A.	51	0	51							51	0	51	
- CONSORZIO E.T.L.	10	0	10							10	0	10	
- AIR FRANCE	51.444	0	51.444	3.073						54.517	0	54.517	
- LABIA SERVICE	310	(310)	0							310	(310)	0	
- LYBIAN ITALIAN JOINT CO.	9	0	9							9	0	9	
- OPODO Ltd	17.676	0	17.676	1.570				(16.236)		19.246	(16.236)	3.010	
- SASA	14.017	(5.556)	8.461	757		4.609				10.165	(5.556)	4.609	
- S.I.T.A SC	0,1	0	0,1							0,1	0	0,1	
- FRANCE TELECOM	134	0	134			134				0	0	0	
- S.I.T.A INC. FOUNDATION	1.177	0	1.177							1.177	0	1.177	
- CONSORZIO TURISTEL	26	0	26							26	0	26	
	86.499	(5.866)	80.632	5.400	35	4.828	0	(16.236)	0	87.071	(22.067)	65.004	
TOTALE PARTECIPAZIONI	92.590	(7.497)	85.094	11.704	35	11.255	2.066	(16.460)	0	96.712	(25.529)	71.185	
1.bis - VERSAMENTI IN C/PARTEC.													
- EDINDUSTRIA	35	0	35		(35)					0	0	0	
	35	0	35	0	(35)	0	0	0	0	0	0	0	

Prospetto di dettaglio n° 6

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI CONTROLLATE E COLLEGATE

Euro/mgl.

DENOMINAZIONE	SEDE	NUMERO AZIONI POSSEDUTE	CAPITALE IN EURO	PATRIM. NETTO	UTILE (PERDITA)	QUOTA PARTECIP %	CORRISP. PATR. NETTO DI BILANCIO	VALORE DI CARICO	ECCELENZE
							(A)	(B)	B - A (+)
1. IMPRESE CONTROLLATE:									
ODINO VALPERGA IT. G. in liquid. (2)- (3)	S. Fior.	76.500	774.685	(7.197)	(611)		0	0	0
SISAM in liquidazione (1)	Roma	300.000	1.548.000	2.797	67	100,00	2.797	2.797	0
TOTALE IMP. CONTROLLATE							2.797	2.797	0
2. IMPRESE COLLEGATE:									
ALICOS S.p.A.	Palermo	272.000	2.648.950	2.696	837	40,00	1.078	1.070	(8)
ALES S.p.A.	Genova	2.450	258.200	943	400	49,00	462	462	0
SASCO - Sea Air Shipping company (4)	Firenze	50.000	104.000	1.616	1.342	25,00	69	69	0
VERONA CARGO CENTER S.p.A. (4)	Verona	8.000	103.200	891	140	40,00	357	357	0
ITALIATOUR S.p.A.	Roma	200	1.000	(622)	(8.280)	20,00	(124)	0	124
EUROFLY (5)	Sesto San Giovanni	1.333.385	6.666.922	7.127	459	20,00	1.425	1.425	0
TOTALE IMP. COLLEGATE							3.268	3.384	116

(1) Risultato e Patrimonio netto riferito al bilancio chiuso al 31/12/2002

(2) Risultato e Patrimonio netto riferito al bilancio chiuso al 31/12/1994

(3) Con sentenza del 13.3.1996 la società e' stata dichiarata fallita.

(4) Risultato e Patrimonio netto riferito al bilancio chiuso al 31/12/2002

(5) Bilancio al 31/8/2003

Prospetto di dettaglio n°7

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Euro/mgl.

DENOMINAZIONE	SEDE	NUMERO AZIONI POSSEDUTE	CAPITALE	%	VALORE DI CARICO
3. ALTRE IMPRESE					
. AERON. RADIO OF THAIL.	Bangkok	776	Bht 660.000.000	0,01	1
. AIR FRANCE *	Parigi	4.395.618	Eur 1.868.137.539	2,00	54.517
. BELAC LLC S.R.L.	Wilmington	1.250.000	Usd 25.000.000	5,00	1.250
. CONSORZIO CIES	Rende (CS)		EUR 325.368	-	103
. CONSORZIO CONSAER	Napoli		EUR 156.000	-	52
. CONSORZIO E.T.L.	Roma		EUR 61.975	-	10
. EAS	Il Cairo	3.500	Egl 60.000.000	5,83	163
. EDINDUSTRIA	Roma	114.000	EUR 624.000	9,50	26
. EMITTENTI TITOLI S.P.A.	Milano	100.000	EUR 4.264.000	1,22	51
. LYBIAN ITALIAN JOINT CO.	Tripoli	100	Lyd 1.716.750	0,26	9
. OPODO Ltd	Londra	19.245.600	EUR 210.498.750	9,14	3.010
. SASA	Trieste	2.612.356	EUR 52.000.000	5,02	4.609
. SITA SC	Bruxelles	101	EUR 9.506.457	1,41	0,1
. SITA INC. FOUNDATION	Amsterdam	1.025.353	EUR 10.000.000	1,025	1.177
. CONSORZIO TURISTEL	Roma	0	EUR 77.460	-	26
TOTALE					65.004

(*) Medie delle quotazioni di borsa del 2° semestre 2003 per azione è Euro 13,47

Prospetto di dettaglio n° 9

ALTRE VOCI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Euro/mgl.

Voci Sottovoci	31.12.2002			Variazioni del periodo						31.12.2003			
	Importo nominale residuo	Fondi Svalutaz (1)	Valore a bilancio	Erogazioni	Riclassifiche	Rimborsi	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Ripristini di valore (+)	Variazioni dell'area di consolid.to	Accant. ai fondi(-) Riprist. di valore(+)	Importo nominale residuo	Fondi Svalutaz (1)	Valore a bilancio
CREDITI:													
Verso imprese controllate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verso imprese collegate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verso altri:													
. Promissory notes	8.226	(1.677)	6.551	0	0	655	(1.257)	189	0	0	6.316	(1.488)	4.827
. Crediti finanziari a m/l	79.505	(3.454)	76.052	0	0	16.360	(359)	787	0	730	62.787	(1.937)	60.850
. (Fondo Svalutazione Crediti)	0	(17.405)	(17.405)	0	0	0	0	6.719	0	4.661	0	(6.025)	(6.025)
. Depositi cauzionali	46.653	0	46.652	3.018	0	1.503	(4.903)	0	(5.563)	0	37.701	0	37.701
. Anticipo TFR	39.611	0	39.611	164	0	385	136	0	0	0	39.526	0	39.526
. Altri	319	(285)	33	194	0	0	0	0	(28)	0	484	(285)	199
Totale verso altri	174.314	(22.821)	151.494	3.376	0	18.903	(6.383)	7.695	(5.591)	5.391	146.814	(9.735)	137.078
Titoli:													
- certificati credito tesoro	109	0	109	0	0	0	0	0	0	0	109	0	109
- obbligazioni SAFC	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
- altri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE CREDITI	174.425	(22.821)	151.605	3.376	0	18.905	(6.383)	7.695	(5.591)	5.391	146.923	(9.735)	137.187

(1) Di cui per interessi di mora

(5.131)

976

0

730

(3.425)

Prospetto di dettaglio n° 10

CREDITE RATEI ATTIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Euro/mgl.

Voci sottovoci	importi scadenti			31.12.2003	importi scadenti			31.12.2002
	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	Totale	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	Totale
CREDITI DELLE IMMOB. FINANZIARIE								
Verso altri:								
-promissory notes	914	2.337	1.576	4.827	1.034	2.203	3.313	6.550
-depositi cauzionali		106	37.594	37.700		105	46.547	46.652
-crediti diversi	4.972	84.867	4.712	94.551	6.735	85.613	5.943	98.291
	5.886	87.310	43.882	137.078	7.769	87.921	55.803	151.493
CREDITI DEL CIRCOLANTE								
Altri crediti finanziari:								
-verso imprese collegate	1.321			1.321				0
-verso altri	431.552			431.552	662.897			662.897
-depositi bancari soggetti a restrizione	6.380			6.380	9.292			9.292
	439.253	0	0	439.253	672.189	0	0	672.189
CREDITI COMMERCIALI								
Verso clienti	110.124			110.124	123.106			123.106
Verso imprese controllate	360			360	747			747
Verso imprese collegate	10.485			10.485	1.663			1.663
Pubbliche Amministrazioni	38.465			38.465	48.388			48.388
	159.434	0	0	159.434	173.904	0	0	173.904
CREDITI VARI								
Verso altri:								
-compagnie di navig. aerea	57.615			57.615	254.719			254.719
-agenti di viaggio	239.899			239.899	243.305			243.305
-crediti diversi	223.527	5.957		229.484	210.318	511		210.829
-anticipi a fornitori	3.556			3.556	4.937			4.937
-erario	108.043	211		108.254	110.926	5.161		116.087
	632.640	6.168	0	638.808	824.205	5.672	0	829.877
RATEI ATTIVI	2.064			2.064	227	0	0	227
TOTALE	1.239.277	93.478	43.882	1.376.637	1.678.294	93.593	55.803	1.827.690

Prospetto di dettaglio n° 12

PATRIMONIO NETTO

Euro/mgl.

Voci	31.12.2002	Incrementi (Decrementi)	Sottoscrizione dei soci	Riclassifiche da conversione	Ripartiz. Utili sistem. Perdita	Utile (Perdita)	31.12.2003
CAPITALE	1.432.985			159			1.433.144
<u>RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI</u>	227.907						227.907
RISERVA LEGALE	0				4.740		4.740
ALTRE RISERVE:							
1.- Riserva da differenze di traduzione	200	(192)					8
2.- Riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c.	1.182						1.182
3.- Riserva da riduzione di capitale sociale	1.432						1.432
4.- Riserva di consolidamento	29						29
UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	11.297	425			88.403		100.125
UTILE (PERDITE) DELL'ESERCIZIO	93.143				(93.143)	(519.687)	(519.687)
	1.768.175	233	0	159	0	(519.687)	1.248.879

FONDI PER RISCHIE ONERI

Prospetto di dettaglio n° 13

Euro/mgl.

VOCI Sottovoci	31.12.2002	Accantonamenti					Utilizzi diretti dal fondo	Assorbimenti		Alienazioni	31.12.2003
		Rischi	Altri	Oneri straor.	Oneri finan.	Svalut.part.		Fondi	Proventi straordinari		
2) Per Imposte	7.505			188			1.251	1.922			4.520
3) Altri:											
a) utili differiti su cambi	241							202	39		0
b) concorsi ed operazioni a premi	80.263		28.724					23.109			85.878
c) impegni per acquisti/vendite a termine	33.422						33.422				0
d) ristrutturazione	38.974						5.242	13.452			20.280
e) prepensionamenti	92.269			636							92.905
f) oneri futuri B767	106.847							63.256			43.591
g) diversi											0
. rischi vari	69.611	10.978		6.335	4.776		3.139	10.052			78.509
. adeguamento area tecnica	38.964		8.827								47.791
. oneri per cessione partecipate									124		124
. fondo impegni ATR-72	1.858		5.135								6.993
. Altri fondi di natura diversa	1.529	1.914		3.183				1.000		293	5.333
T O T A L E	471.484	12.892	42.686	10.342	4.776	124	43.054	34.161	78.832	332	385.924

Totale accantonamenti

70.820

Totale assorbimenti

112.993

Prospetto di dettaglio n°14

DEBITI E RATEI PASSIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Euro/mgl.

Voci Sottovoci	<u>importi scadenti</u>			31.12.2003	<u>importi scadenti</u>			31.12.2002
	entro	dal 2° al 5°	oltre il 5°	Totale	entro	dal 2° al 5°	oltre il 5°	Totale
	esercizio successivo	esercizio successivo	esercizio successivo		esercizio successivo	esercizio successivo	esercizio successivo	
DEBITI FINANZIARI A M/L TERMINE								
Debiti per titoli di credito		714.385		714.385		714.544		714.544
Debiti verso banche	155.157	551.146	396.724	1.103.027	124.453	453.520	244.544	822.517
Debiti verso altri finanziatori	10.773	53.632	73.015	137.420	10.309	47.599	85.610	143.518
	165.930	1.319.163	469.739	1.954.832	134.762	1.215.663	330.154	1.680.579
DEBITI DEL CIRCOLANTE								
Altri debiti finanziari a breve:								
Debiti verso banche	30.843			30.843	11.944			11.944
Debiti verso imprese controllate	3.207			3.207	3.935			3.935
Debiti verso imprese collegate	400			400				
Debiti verso altri finanziatori	89			89	66			66
	34.539	0	0	34.539	15.945	0	0	15.945
DEBITI COMMERCIALI								
Debiti verso fornitori	516.643			516.643	499.493			499.493
Debiti verso soc. del gruppo	7			7				0
Debiti verso imprese collegate	1.224			1.224	1.343			1.343
Acconti	2.568			2.568	1.576			1.576
	520.442	0	0	520.442	502.412	0	0	502.412
DEBITI VARI								
Debiti tributari	38.502	1.494		39.996	90.336			90.336
sicurezza sociale	50.592			50.592	51.582			51.582
Altri debiti:								
-creditori diversi	174.703			174.703	208.461	1.586		210.047
-biglietti prepagati	175.177			175.177	218.886			218.886
-agenti di viaggio	61.522			61.522	49.204			49.204
-compagnie di navigazione aerea	79.015			79.015	120.578			120.578
-depositi cauzionali	1.380			1.380	1.499			1.499
	580.891	1.494	0	582.385	740.546	1.586	0	742.132
RATEI PASSIVI	34.726	0	0	34.726	28.113	0	0	28.113
T O T A L E	1.336.528	1.320.657	469.739	3.126.924	1.421.778	1.217.249	330.154	2.969.181

Prospetto di dettaglio n° 16

RICAVI

Euro/mq.	2003						2002					
	Italia	Europa	Americhe	Estremo oriente	Altre	Totale	Italia	Europa	Americhe	Estremo oriente	Altre	Totale
<u>Ricavi per prestazioni</u>												
Ricavi del traffico:												
Passeggeri	1.060.770	1.111.516	511.538	222.490	286.312	3.192.626	1.124.654	1.203.899	526.091	232.664	293.648	3.380.956
Merci	6.780	18.552	100.156	263.329	17.644	406.461	6.915	20.054	125.027	246.290	20.189	418.475
Posta	1.525	5.265	4.956	1.716	841	14.303	1.807	5.952	4.342	1.455	1.080	14.636
Altri						82.773						213.451
TOTALE RICAVI DEL TRAFFICO	1.069.075	1.135.333	616.650	487.535	304.797	3.696.163	1.133.376	1.229.905	655.460	480.409	314.917	4.027.518
<u>Altre prestazioni</u>						594.245						693.736
TOTALE	1.069.075	1.135.333	616.650	487.535	304.797	4.290.408	1.133.376	1.229.905	655.460	480.409	314.917	4.721.254
<u>Ricavi per vendite</u>						15.431						17.111
TOTALE RICAVI	1.069.075	1.135.333	616.650	487.535	304.797	4.305.839	1.133.376	1.229.905	655.460	480.409	314.917	4.738.365

Prospetto di dettaglio n° 17

PROVENTI STRAORDINARI

Euro/mgl.

Voci Sottovoci	31.12.2003	31.12.2002
.Plusvalenze:		
- vendita partecipazioni	23.221	80.875
- flotta	29.836	40.400
- immobili		43.120
- altre	21	65
	<u>53.078</u>	<u>164.460</u>
.Sopravvenienze attive da:		
- Vs. compagnie di navigazione aerea	7.913	191
- Debiti Vs. Fornitori	5.283	608
- Debiti tributari		
- Debiti diversi:		
Per recupero spese del personale	411	3.350
Carte di credito	466	
Aeroporti di Roma	54	1.647
Istanza rimborso vs.Comm.Tributaria Pro.le MI	2.883	
Rimborso imposte USA	3.664	
Altri	7.209	5.047
	<u>27.883</u>	<u>10.843</u>
Altri proventi:		
- assorbimento f.do canoni flotta	74.032	62.948
- assorbimento f.do materiale ripar. B767	2.676	
- assorbimento f.do controversie		28.289
- contenzioso Fokker		14.387
- assorbimento f.do imposte e tasse		19.807
- risarcimento KLM		266.244
- altri	1.790	25
	<u>78.498</u>	<u>391.700</u>
TOTALE	159.459	567.003

ONERI STRAORDINARI

Euro/mgl.

Voci Sottovoci	31.12.2003	31.12.2002
.Minusvalenze da alienazioni	<u>1.794</u>	
.Imposte relative ad esercizi precedenti	<u>2.056</u>	<u>28.738</u>
.Sopravvenienze passive da :		
- Controllate		
- Crediti Vs. compagnie di navigazione aerea	1.099	3.280
- Creditori diversi:		
Debitori diversi	1.347	4.053
Varie del personale	505	870
Riaccrediti da fornitori	408	2.509
Flotta	859	
Gemini	339	3.916
Altri	6.721	4.178
	<u>11.278</u>	<u>18.806</u>
.Altri oneri :		
- Condoni		
- Oneri per prepensionamenti	636	958
- Oneri futuri B-767		
- Acc.to f.do rischi GALILEO	5.302	
- Azzeramento imposte anticipate es. precedenti		
- Flotta		36.980
- Incentivi agli esodi	7.863	
- Altri	1.108	737
	<u>14.909</u>	<u>38.675</u>
TOTALE	30.038	86.219

PARTE E - ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio Dipendenti a libro matricola

Il Personale medio a libro matricola impiegato dal Gruppo nel corso degli esercizi 2003 e 2002 è risultato il seguente:

	2003	2002	D
Dirigenti	177,8	183,6	-5,8
Quadri	971,4	980,1	-8,7
Impiegati	9.021,8	9.291,0	-269,2
Operai	4.676,2	4.749,2	-73
Piloti	2.422,0	2.384,5	37,5
Tecnici di volo	70,6	95,3	-24,7
Assistenti di volo	4.876,2	4.922,5	-46,3
TOTALE	22.216,0	22.606,2	-390,2

Imposte anticipate ed imposte differite

La situazione contabile del Gruppo al 31 dicembre 2003 ha recepito un saldo negativo per imposte anticipate e differite per complessivi €mln 2 (imposte anticipate sorte nel periodo per €mln 4,

cui si sono contrapposti utilizzi/cadute di imposte anticipate e differite pregresse, per €mln 6).

Al 31 dicembre 2003, la capogruppo riporta a nuovo perdite fiscali per €mln 824 mentre, relativamente alle altre società, si rileva in particolare quella della controllata Atitech €mln 11.

Inoltre, le società del Gruppo presentano fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti (differenze temporali attive), pari nel complesso ad un importo netto già assoggettato a tassazione di circa €mln 268.

Per tali voci le suddette società hanno ritenuto opportuno usufruire del relativo beneficio fiscale nel momento in cui la previsione dei futuri redditi imponibili diviene ragionevolmente certa.

Infine, ai sensi della normativa contenuta nel D.Lgs. 466/97 (Dual Income Tax), la capogruppo vanta redditi imponibili da assoggettare ad aliquota IRPEG ridotta al 19% per un ammontare pari a €mln 302.

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 156 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58

**Agli Azionisti della
ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2003. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli Amministratori della Società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. La responsabilità dei lavori di revisione contabile dei bilanci di alcune società controllate, che rappresentano rispettivamente lo 0,2% e lo 0,1% dell'attivo consolidato e dei ricavi consolidati, è di altri revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da Deloitte & Touche S.p.A. (ora DT S.p.A.) in data 28 aprile 2003.

3. Come ampiamente descritto nella Relazione sull'andamento della gestione ed in Nota Integrativa, la Società ha sostenuto nell'esercizio 2003, così come nel precedente, rilevanti perdite operative e ha registrato un peggioramento della propria situazione finanziaria. Tale andamento negativo è peraltro continuato anche nei primi mesi del 2004 e, in assenza di incisivi ed adeguati provvedimenti, imporrebbe a giudizio degli Amministratori soluzioni diverse, anche liquidatorie.

Nella consapevolezza di tale situazione, il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il progetto di bilancio nella prospettiva di continuazione dell'attività, nel presupposto che:

- sia elaborato ed attuato un piano di risanamento e rilancio della Società e del Gruppo;
- siano reperite, nel breve termine, adeguate risorse finanziarie attraverso un prospettato aumento di capitale e sia ottenuto un finanziamento parte da parte di istituzioni finanziarie assistito da una garanzia dello Stato e compatibile con la normativa comunitaria.

Come riportato nella Relazione sull'andamento della gestione e nella Nota Integrativa, nell'approvare tale progetto di bilancio il Consiglio di Amministrazione ha tenuto conto di alcuni recenti sviluppi, seppur condizionati, ed in particolare di quanto segue:

- in data 6 maggio 2004 è stato redatto un verbale di accordo tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le rappresentanze delle Organizzazioni Sindacali del settore del trasporto aereo e delle Associazioni Professionali del comparto, il cui testo contiene i seguenti punti di accordo:
 - affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantiscano la continuità aziendale e quindi l'approvazione del bilancio 2003;
 - definire un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita del Gruppo Alitalia secondo un modello analogo a quello proprio delle compagnie europee di riferimento, ivi compreso un coerente riassetto organizzativo e societario;
 - ricapitalizzazione aperta al mercato, attraverso un nuovo assetto proprietario, con la partecipazione di investitori privati;
 - il ruolo dell'Azionista pubblico, essenziale nella prima fase di transizione, potrà comunque esprimersi, ad ogni livello, solo in termini di reale economicità e di piena compatibilità con le norme di legge interne e con le regole europee;
 - per realizzare quanto sopra l'Azionista avrebbe richiesto le dimissioni del Consiglio di Amministrazione e avrebbe provveduto alla nomina di un nuovo Presidente e Amministratore Delegato, con tutte le deleghe, assistito da un Consiglio di Amministrazione ridotto;
 - verifica congiunta sulla progressiva realizzazione di quanto convenuto anche in ordine alla soluzione delle criticità individuate nel settore. Le parti ritengono opportuno che nel successivo confronto tra azienda e sindacati si ricerchino modalità per un ruolo attivo, responsabile e propositivo delle OO.SS. e delle Associazioni Professionali nella definizione del nuovo progetto industriale e nella sua attuazione.
- in data 13 maggio 2004, nella riunione del Consiglio di Amministrazione di Alitalia, presieduta dal neo Presidente e Amministratore Delegato:
 - si è preso atto degli impegni, di carattere programmatico, intercorsi tra Governo e Organizzazioni Sindacali dei lavoratori;
 - sono state individuate ed approvate le linee guida del Piano Industriale e di riassetto organizzativo/economico del Gruppo, da realizzare secondo criteri di mercato con la costituzione di società distinte, focalizzate sui rispettivi settori di attività.
- inoltre, nella successiva riunione del Consiglio di Amministrazione del 20 maggio 2004:
 - è stata approvata l'ulteriore articolazione delle linee guida del redigendo Piano Industriale 2004-2008 da sviluppare nei prossimi 2-3 mesi;
 - si è preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza con il Ministro dell'Economia e delle Finanze da cui si evidenzia che il Ministro, considerato l'impegno della Società a mettere a punto un piano di risanamento e sviluppo ed a dare concreta attuazione al suddetto piano, rappresenta la propria determinazione, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito. Inoltre il Ministro si è reso disponibile a valutare positivamente la propria partecipazione, in qualità di Azionista di maggioranza, al prospettato aumento di capitale della Società, che dovrà avvenire congiuntamente ad investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato, in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di

risanamento previste dal Piano Industriale, che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti;

- si è preso altresì atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in data 20 maggio 2004 in cui le parti si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, preferibilmente insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al Piano Industriale 2004-2008 in corso di elaborazione che Alitalia condividerà con Fintecna.

Come indicato nella Relazione sull'andamento della Gestione ed in Nota Integrativa, il Consiglio di Amministrazione ha pertanto redatto il bilancio al 31 dicembre 2003, come previsto dall'art. 2423 bis del c.c., nella prospettiva della continuazione dell'attività, ritenendo che non sussistano allo stato elementi oggettivi di giudizio che consentano una diversa prospettazione e, con essa, una deroga a tale disposizione di legge e ai principi ed interessi dalla medesima tutelati, sia pure nel richiamo delle condizioni da cui ampiamente dipende la prospettiva stessa.

Peraltro, a fronte dell'attuale negativa situazione economico-finanziaria della Società, che richiede in tempi brevi l'effettivo reperimento di adeguate risorse finanziarie atte a consentire la prosecuzione dell'attività, solo nei prossimi mesi sarà sviluppato un organico piano di risanamento secondo le linee guida già deliberate. Tale piano dovrà essere oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, ottenere il positivo apprezzamento degli operatori e dei capitali privati, essere coerente con l'accordo sottoscritto tra il Governo e le parti sociali, risultando altresì conforme alle norme comunitarie, e prevedere misure di riassetto industriale, organizzativo e societario, di riposizionamento competitivo e di riduzione dei costi tali da consentire un adeguato ritorno economico per gli Azionisti e positivi flussi finanziari per la Società, anche mediante un provvedimento di ricapitalizzazione atto a consentire la realizzazione degli obiettivi previsti dal piano stesso.

Riteniamo che quanto sopra descritto configuri un contesto di significativa incertezza in merito al presupposto della continuità aziendale, ulteriormente acuito dall'indisponibilità di un piano approvato e condiviso.

In ordine poi alle immobilizzazioni materiali (rappresentate sostanzialmente dalla flotta), pur in presenza di indicatori aziendali che richiederebbero di accertare se si siano verificate perdite durevoli di valore, gli Amministratori, come riportato nella Nota Integrativa al bilancio, non hanno effettuato svalutazioni in assenza di riferimenti circa l'eventuale esistenza di tali perdite, a causa dell'attuale indisponibilità di un piano articolato e delle relative conseguenti analisi che permettano di stabilire se il valore attuale dei flussi finanziari futuri attesi, che si suppone deriveranno dall'uso dei cespiti durante la loro vita utile residua, consenta di recuperare il valore contabile.

Gli Amministratori, nel ribadire che le linee guida del Piano Industriale prevedono obiettivi di sviluppo dell'impiego della flotta e di recupero di redditività, hanno peraltro evidenziato che, qualora nel redigendo Piano Industriale fosse prevista una anticipata dismissione di taluni aeromobili, gli attuali valori indicativi di riferimento per il settore aeronautico, che necessariamente risentono dell'attuale trend negativo e del forte apprezzamento dell'euro nei confronti della divisa statunitense, porterebbero alla determinazione di valori di realizzo inferiori rispetto a quelli riflessi in bilancio.

Anche con riferimento a tale fattispecie permangono pertanto significativi elementi di incertezza.

4. A causa della rilevanza delle incertezze descritte nel paragrafo 3., non siamo in grado di esprimere un giudizio sul bilancio consolidato della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2003.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Luca Petroni
Socio

Roma, 10 giugno 2004

Relazione sull'andamento della gestione

Principali dati della Capogruppo

	2003	2002	2001	2000	1999
<i>(euro migliaia)</i>					
Dati di attività (*)					
Tonnellate Km offerte (milioni)	6.367	6.176	7.328	8.183	7.869
Tonnellate Km trasportate (milioni)	4.430	4.309	5.153	5.862	5.345
Coefficiente di riempimento (%)	69,6	69,8	70,3	71,6	67,9
Dati economici patrimoniali e finanziari (€mgl)					
Immobilizzazioni:					
- materiali	3.205.852	3.202.651	2.676.909	2.560.594	2.250.129
- altre	417.632	422.006	398.513	343.960	320.403
Capitale di esercizio	(569.802)	(544.368)	(745.505)	(308.548)	(360.118)
TFR	(295.992)	(306.199)	(174.344)	(167.256)	(323.803)
Capitale investito netto	2.757.690	2.774.090	2.155.573	2.428.750	1.886.610
Capitale proprio	1.241.415	1.758.307	833.766	1.383.227	1.631.200
Indebitamento netto:					
- m/l termine	1.946.129	1.676.087	928.560	782.770	425.395
- breve termine (disponibilità)	(429.853)	(660.304)	393.246	262.759	(169.985)
Fatturato	4.338.589	4.626.850	5.905.731	5.892.874	5.063.541
Costo materie prime e servizi esterni	(3.490.985)	(3.577.511)	(5.547.862)	(5.480.417)	(4.162.976)
Costo del lavoro	(962.544)	(934.410)	(454.053)	(570.111)	(825.210)
Ammortamenti	(331.294)	(296.757)	(266.292)	(262.079)	(235.170)
Risultato operativo	(375.857)	(108.193)	(297.564)	(314.745)	(139.674)
Proventi (oneri) finanziari netti (*)	(122.321)	(113.155)	(48.984)	39.286	76.135
Proventi (oneri) straordinari	23.299	389.198	(491.127)	33.267	63.763
Risultato netto	(517.051)	94.802	(905.348)	(247.973)	16.357
Investimenti					
- Immobilizzazioni materiali	364.317	849.470	522.340	904.178	381.739
- Altri	106.657	214.853	61.674	106.903	112.705
Indici di bilancio					
Proventi (oneri) finanziari netti/fatturato	2,8%	2,4%	0,8%	-	--
Ammortamento/fatturato	7,6%	6,4%	4,5%	4,4%	4,6%
Investimenti immobil.ni materiali/fatturato	8,4%	18,4%	8,8%	15,3%	7,5%
Rapporto debiti finanziari netti/mezzi propri	1,22	0,58	1,59	0,75	0,15
Fondo ammort.to/immobil.ni materiali lorde	38,7%	37,6%	41,2%	43,8%	50,2%
Personale a fine anno					
Personale di terra	9.418	10.003	9.678	9.732	12.109
Personale navigante	6.720	6.681	53	77	3.939
Totale	16.138	16.684	9.731	9.809	16.048

(*) Inclusive le rettifiche di valore di attività finanziarie.

La situazione della Capogruppo

Altamente sensibile alle fluttuazioni delle variabili macroeconomiche e nel contempo estremamente vulnerabile al verificarsi di critici eventi di carattere geopolitico, che si riflettono sulla domanda con drammatici effetti moltiplicativi, ben maggiori rispetto ad altri settori, l'industria del trasporto aereo mondiale ha complessivamente evidenziato nel 2003 un'ulteriore flessione del proprio tasso di crescita.

I volumi di traffico, risultati ancora cronicamente depressi rispetto alla situazione antecedente i tragici avvenimenti dell'11 settembre 2001, hanno in effetti subito nella prima metà dell'anno, dopo un incoraggiante avvio d'esercizio, un nuovo, significativo deterioramento in relazione allo straordinario contestuale sovrapporsi di una fase economica ancora contrassegnata da consistenti elementi di stagnazione, delle tensioni geopolitiche poi culminate nell'esplosione del conflitto in Iraq, del diffondersi degli allarmi suscitati dall'epidemia della SARS e della costante minaccia terroristica.

Il tutto, va ricordato, in un contesto industriale costantemente contraddistinto, anche al di là dei ripetuti "shock" degli ultimi anni, per una redditività strutturalmente modesta e resa recentemente ancor più fragile dal perdurante declino dei ricavi unitari, sui quali, come noto, gravano non solo i tuttora non disciolti nodi sistemici in termini di generalizzata "overcapacity" ma anche la pressione competitiva che l'ingresso ed il consolidarsi sul mercato europeo di nuovi modelli di *business* del trasporto aereo (*low cost*) pone sui vettori tradizionali, sia influenzando sui livelli tariffari sia inducendo fasce sempre più ampie di clienti (anche nei segmenti "high yield") ad una diversa percezione rispetto al passato del valore del servizio aereo.

Solamente nell'ultima parte del 2003, in coincidenza con il graduale attenuarsi di alcune delle negatività sopra evidenziate, (*trend* di crescita intrapreso dall'economia mondiale, limitazione dei rischi epidemici particolarmente in Estremo Oriente) hanno iniziato a manifestarsi segnali di un tendenziale, progressivo riposizionamento del traffico (tuttavia non compiutamente realizzatosi) sui livelli del 2002, comunque ancora, si ripete, inadeguati ed

insoddisfacenti nel loro complesso rispetto al riferimento "normalizzato" del 2001.

Ancorché i critici riflessi del severo quadro di settore, investendo l'intera industria del trasporto aereo, abbiano per molti versi assimilato la situazione dell'Alitalia a quella dei principali vettori internazionali, non può oggettivamente essere ignorato il fatto che una serie di elementi peculiari al contesto nazionale, consolidatisi nel tempo, abbiano sospinto la società in una situazione comparativamente più debole rispetto a quella dei concorrenti.

Al riguardo, ai vincoli derivanti dall'operare in un paese geograficamente periferico rispetto ai principali flussi di traffico internazionale ed intercontinentale, dotato di una struttura socio-economica in grado di esprimere quote di traffico "high yield" meno rilevanti rispetto ai principali "competitors", si associano le penalizzazioni (con gli associati riflessi sulla struttura reddituale e finanziaria della società), indotte da una domanda estremamente dispersa sul territorio e da un sistema d'infrastrutture aeroportuali nel complesso frammentato e inadeguato a sostenere sforzi di crescita oltrechè, contrariamente ad altre realtà europee, non integrato in una struttura di rete multimodale in grado di determinare quelle sinergie che un sistema organico, alla stregua di quelli realizzati in altri Paesi europei, invece normalmente tutela e garantisce.

Unendosi ad uno sviluppo intermodale (strade e ferrovie connesse al trasporto aereo) di per se carente e ad un quadro regolamentare non adeguato (particolarmente riferito all'assetto aeroportuale dell'area milanese), ciò determina che i volumi di traffico nazionale, pur in espansione (particolarmente sugli scali regionali), si sviluppino al di fuori di un quadro di compatibilità e coerenza, favorendo al contrario il drenaggio di quote di traffico verso i maggiori "hub" europei.

La situazione è resa peraltro ancor più delicata e complessa dalla significativa frammentazione e dal sovradimensionamento dell'offerta sul mercato domestico, ben superiore a quella riscontrabile negli altri principali paesi europei, dove tutte le principali aerolinee di riferimento hanno potuto nel complesso conservare, grazie

alle politiche governative locali e nazionali, le proprie quote di mercato nazionale tramite l'attuazione di strategie di acquisizione/*partnership* con altri vettori domestici minori.

Il sedimentarsi nel tempo, ed in taluni casi l'accentuarsi, dei riflessi di drammatica intensità negativa per l'Alitalia insiti in tale insieme di condizionamenti e penalizzazioni (ivi inclusi gli effetti delle pesanti limitazioni operative imposte dalla Commissione Europea nella circostanza della ricapitalizzazione del 1997, decisione solo successivamente annullata con sentenza del 12 dicembre 2000 dal Tribunale di primo grado delle Comunità Europee, che ha stabilito come l'intervenuta operazione sul capitale non potesse considerarsi "aiuto di Stato"), unitamente alle palesi evidenze della generalizzata crisi di settore estesi lungo quasi tutto l'arco temporale del biennio 2002-2003, hanno di fatto esasperato le criticità in termini di ritorni economici dell'attività, confermando l'insostenibilità dell'attuale assetto industriale.

Dopo gli incoraggianti miglioramenti che l'Alitalia aveva consuntivato nel passato esercizio, conseguendo i *'target'* posti dal Piano Biennale 2002-2003, la portata, nonché la repentinità dell'ulteriore deterioramento di mercato, hanno imposto nel corso dell'esercizio, al pari di quanto accaduto per tutti i principali vettori, la ricerca di immediate misure volte al contenimento dei riflessi quantomeno di breve termine della crisi, la cui implementazione non ha potuto tuttavia, se non in misura contenuta, impedire un consistente depauperamento dei risultati economici della società.

In parallelo, la maturata consapevolezza che il duraturo riequilibrio economico-finanziario dell'Alitalia, in un mercato in fase di irreversibile mutamento del proprio assetto strutturale, possa essere assicurato solamente tramite un percorso industriale fortemente innovativo, ha imposto, pur in una prospettiva di continuità rispetto agli assunti del Piano Biennale 2002-2003, una più radicale riconsiderazione strategica del proprio modello di *business* e del proprio posizionamento sul mercato, quali presupposti indispensabili per la creazione degli stringenti requisiti strutturali (sia aziendali sia "di sistema") essenziali per assicurare la sostenibilità dello sviluppo nel medio-lungo periodo, in assenza dei quali verrebbe a verificarsi una rapida marginalizzazione sui mercati ed aperta la prospettiva di una crisi finanziaria dagli esiti quanto mai incerti.

Nel corso della primavera del 2003 si era pertanto avviato un approfondito ed articolato processo di pianificazione che aveva dato origine al Piano Industriale 2004-2006 approvato da parte del Consiglio di Amministrazione, per quanto attiene le "Linee guida", il 12 settembre 2003, e, per quanto concerne la declinazione delle stesse in precise azioni e nella necessaria valorizzazione economico-finanziaria, il successivo 30 ottobre.

Il percorso di risanamento individuato da quel piano, che aveva visto l'esplicita condivisione anche da parte dell'Azionista di maggioranza e del Governo, si fondava in estrema sintesi su un insieme integrato di misure finalizzate allo sviluppo del prodotto e del posizionamento sul mercato del "*core business*", associato ad una contestuale riduzione e flessibilizzazione della struttura dei costi, necessaria per dare una strutturale e duratura compatibilità economica e finanziaria alle prospettive di crescita, ed assumeva, quali fondamentali "condizioni al contorno", il processo di privatizzazione ed il consolidamento internazionale della Compagnia.

Ciò posto, già a partire dagli ultimi mesi del 2003, Alitalia procedeva sollecitamente ad instradare le diverse iniziative in esso contenute rientranti sotto il diretto controllo del *management* aziendale; tuttavia, la radicale indisponibilità al confronto da parte delle Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali in ordine all'implementazione delle misure concernenti il fattore lavoro, traducendosi in un clima sindacale altamente conflittuale ed in forti disagi arrecati sia alla Compagnia sia all'utenza, elevava sensibilmente il livello di attenzione politica alle tematiche poste agli interventi di ristrutturazione dell'Alitalia, culminando nella convocazione di un incontro, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, da parte del Governo, di Azienda e Organizzazioni Sindacali e di categoria tenutosi il 29 dicembre 2003.

All'esito del predetto incontro, nel quale venivano riconfermate da parte del Governo le linee industriali del Piano Alitalia, veniva attivato un confronto presso il Ministero delle Infrastrutture con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, delle Parti sociali e dell'Azienda con l'obiettivo di individuare eventuali variazioni/rimodulazioni del Piano stesso, salvaguardandone gli originari obiettivi economico-finanziari condivisi.

Lo sviluppo del confronto ed il pieno rispetto da parte aziendale dei citati accordi di Palazzo Chigi non consentivano tuttavia né di allentare le turbolenze e le tensioni del clima sindacale, né di addivenire ad una intesa tra le parti relativamente al progetto di ristrutturazione industriale, mentre, in parallelo – e quale concausa del predetto clima sociale – analoga situazione di stallo veniva maturando su altri importanti elementi del Piano Industriale 2004-2006, quali i cosiddetti “requisiti di sistema”, il riordino dell’intero settore del trasporto aereo nazionale, il processo di privatizzazione ed il consolidamento internazionale della Compagnia, elementi per i quali non si erano registrati da parte governativa tangibili segnali di concreta attivazione.

In tale contesto di incertezze, resistenze e conflittualità in ordine alla implementazione del Piano Industriale 2004-2006, il Consiglio di Amministrazione, alla fine dello scorso febbraio, oltre a dover registrare le dimissioni dell’Amministratore Delegato, aveva dovuto constatare l’impercorribilità di detto Piano senza adattamento alla mutata realtà e, anche allo scopo di depotenziare il rischio di ulteriori ricadute sulla funzionalità del servizio erogato dalla Compagnia, aveva poi considerato la necessità di procedere ad una sua rimodulazione.

Nel contempo si era dato seguito ad una serie di iniziative mirate al ripristino del necessario clima per la ripresa del dialogo con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali di categoria che avevano condotto, sotto la guida del nuovo Amministratore Delegato nel frattempo insediatosi, alla riapertura di un tavolo di confronto Azienda-Sindacati ed allo sviluppo, a partire dal mese di marzo, di un rinnovato percorso di negoziazione sui contenuti del Piano di ristrutturazione. In quel quadro si era inserito anche l’invio di una lettera da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri alle Organizzazioni Sindacali e Associazioni Professionali del settore del trasporto aereo, con la quale veniva formalmente dichiarato l’intendimento del Governo a procedere nell’attuazione delle misure di riordino del settore medesimo.

Il predetto lavoro di riadattamento del Piano aveva condotto, all’inizio della seconda metà dello scorso aprile, alla elaborazione di una rimodulazione del Piano Industriale 2004-2006, analizzata dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo nella riunione del 20 aprile e rimasta

tuttavia a livello di “ipotesi”, atteso che la sua sostenibilità strategica ed economico-finanziaria era ancora ampiamente condizionata dalla concreta percorribilità contestuale e congiunta di due elementi essenziali – aggiuntivi rispetto al complesso delle altre misure pianificate rientranti più strettamente sotto il diretto controllo del *management* aziendale - quali: i cosiddetti “requisiti di sistema”, in quel momento ancora allo studio da parte del Governo, e le misure di contenimento e flessibilizzazione del costo del lavoro, allora ancora oggetto di negoziazione con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali di categoria.

Nella medesima riunione del 20 aprile, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia doveva tuttavia prendere atto di una lettera inviata il giorno precedente dall’Azionista di Maggioranza con la quale si invitava la Società all’attivazione immediata di ogni misura ritenuta necessaria e/o utile per garantire la continuità dell’attività di impresa anche indipendentemente da interventi legislativi (i più volte citati “requisiti di sistema”) che, pur auspicabili, non rientravano nella disponibilità della Società stessa e non erano nel controllo dell’Azionista Tesoro.

Questo autorevole indirizzo assunto dall’Azionista di Maggioranza, unitamente al mantenimento, emerso nel corso della ricordata riallacciata trattativa, delle pregiudiziali poste dalla controparte sindacale per pervenire ad una intesa su rilevanti misure del Piano afferenti il costo del lavoro, avevano indotto il Consiglio di Amministrazione, al termine della suddetta seduta del 20 aprile, a conferire mandato all’Amministratore Delegato di verificare entro brevissimo tempo la praticabilità dei “requisiti di sistema” e dell’accordo sindacale e di altresì valutare l’eventuale sussistenza di misure alternative capaci comunque, anche in assenza dei predetti elementi, di garantire la sostenibilità della “ipotesi” di rimodulazione del Piano Industriale 2004-2006.

Nei giorni immediatamente successivi, quel contesto di indeterminatezze, contraddizioni e resistenze che, come detto, da molti mesi aveva impedito la finalizzazione del progetto di ristrutturazione dell’Alitalia, era quindi andato repentinamente alimentandosi di ulteriori gravi incertezze e problematiche anche in merito all’atteso e più volte annunciato varo del provvedimento sui “requisiti di sistema”, e per effetto di un conseguente nuovo forte

inasprimento del clima delle relazioni industriali che era stato nel frattempo faticosamente ricomposto.

Di fatto, nella settimana del 26 aprile, questo stato di cose si è poi tradotto in proteste ed agitazioni del personale del Gruppo, poste in essere al di fuori delle vigenti normative di legge e contrattuali, e sfociate in azioni tese ad impedire l'accesso ai luoghi di lavoro che hanno condotto alla totale paralisi dell'attività operativa della Compagnia e dispiegato le loro pesantissime ripercussioni fino ai primi giorni del corrente mese di maggio.

A seguito di tali manifestazioni, il Governo decideva di intervenire convocando per il 3 maggio l'Azienda e le Parti Sindacali ad un tavolo presso la Presidenza del Consiglio per un confronto volto ad una ulteriore e serrata verifica in ordine alla sussistenza di una posizione condivisa in merito al Piano Industriale dell'Alitalia.

Come noto, tale verifica si è conclusa il 6 maggio con un verbale di accordo sottoscritto dal Governo e dalle nove sigle sindacali che, tra l'altro, oltre a riaffermare l'impegno ad affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantiscano la continuità aziendale e quello di definire un nuovo progetto industriale per la Compagnia, ha condotto ad un nuovo cambio di Vertice formalizzato poi nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi in pari data.

Nel presupposto del rispetto rigoroso dei predetti impegni intercorsi tra Governo ed Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, il Consiglio di Amministrazione il 13 maggio ha quindi assunto determinazioni in merito alla continuità aziendale, deliberando che la stessa possa essere assicurata tramite:

- il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte" emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
- l'approvazione delle linee guida di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/societario dell'Alitalia da sviluppare nei tre-quattro mesi successivi.

Nella stessa occasione il Consiglio di Amministrazione ha altresì determinato le Linee guida del suddetto Piano che prevedono il riassetto industriale e organizzativo/societario di Alitalia, da realizzare secondo criteri di mercato con la costituzione di società distinte focalizzate sui rispettivi settori di attività.

Le predette determinazioni, assunte dal Consiglio di Amministrazione d'intesa con l'Azienda di Maggioranza, definiscono pertanto il presupposto e declinano le condizioni necessarie per garantire la continuità aziendale, a fronte delle conclamate ed indifferibili esigenze indotte da un mercato ormai radicalmente ed irreversibilmente mutato.

Al riguardo il Consiglio di Amministrazione di Alitalia del 20 maggio 2004 ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 2-3 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte".

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia, al c.d. "prestito ponte" ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell'ambito dei presupposti che rendono possibile la redazione del bilancio dell'esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l'impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito.
- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con

riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze all'aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l'accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

Come peraltro anche riportato in Nota Integrativa (cui si fa espressamente rimando), nel quadro sopra descritto il bilancio al 31 dicembre 2003 è stato pertanto redatto, come previsto dall'articolo 2423 bis, nella prospettiva della continuazione dell'attività, non sussistendo allo stato elementi oggettivi di giudizio che consentano una diversa prospettazione e, con essa, una deroga a tale disposizione di legge e ai principi ed interessi dalla medesima tutelati, e sia pure nel doveroso

richiamo delle citate condizioni da cui ampiamente dipende tale stessa prospettiva. Inoltre si rappresenta che non sono state effettuate svalutazioni dei cespiti in assenza di riferimenti circa l'esistenza o meno di perdite durevoli di valore; soltanto l'analitica articolazione del piano industriale permetterà di valutarne la permanenza o meno del valore; permetterà, al pari, di determinare gli oneri di ristrutturazione.

Per quanto riguarda la flotta, in particolare si segnala che le linee guida del Piano Industriale - già messe a punto e che all'esito della necessaria analisi saranno proiettate nella sua redazione definitiva - prevedono obiettivi di sviluppo dell'impiego della flotta e di recupero di redditività. Circostanze, queste, che alla luce dei riferimenti normativi, non giustificano stime fondate su criteri tratti dal mercato. Al riguardo va peraltro segnalato che, laddove il suddetto piano definitivo dovesse prevedere una anticipata radiazione di taluni aeromobili, i relativi valori di realizzo, in base all'attuale *trend* del mercato aeronautico - del resto di non univoca determinazione - e del consistente apprezzamento intervenuto da parte dell'euro verso il dollaro statunitense, risulterebbero inferiori a quelli riflessi in bilancio.

Altri elementi caratterizzanti l'esercizio

Passando all'esame degli altri elementi che hanno contraddistinto la gestione del 2003 si segnala quanto segue:

- per quanto concerne il sistema d'offerta ed il *network* passeggeri, comparto dal quale trae sostanzialmente origine il risultato gestionale dell'Alitalia, si osserva un'evoluzione nel complesso non dissimile da quella evidenziata dai principali vettori europei. Dopo una fase iniziale contrassegnata da una graduale e mirata reimmissione di capacità su quei collegamenti, in particolare intraeuropei e verso il Nord Atlantico e l'Estremo Oriente, sui quali nel 2002 più consistenti erano stati i tagli operati in risposta alla caduta del traffico, la nuova, repentina battuta d'arresto e la successiva significativa flessione della domanda registratasi in coincidenza con l'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente aveva imposto un'ulteriore rimodulazione dell'offerta, attuata in coincidenza con il deflagrare del conflitto iracheno, in particolare attraverso il taglio di

frequenze plurigiornaliere su tutti i comparti e la temporanea cancellazione dei collegamenti mediorientali. Nei mesi successivi, venendosi gradualmente a consolidare un *trend* espansivo negli andamenti del traffico internazionale, si è proceduto ad una nuova immissione di capacità, razionalizzandone ed adeguandone la distribuzione alle esigenze del mercato.

Pur con sensibili variazioni all'interno dei vari settori di rete, all'offerta addizionale nel complesso introdotta, stabilizzatasi, con riferimento all'intero arco dell'esercizio 2003 ad un +4,4%, ha fatto riscontro una crescita del trasportato del 5,4%, con conseguente aumento del coefficiente di riempimento pari a 0,7 punti percentuali.

- A livello di settori di rete, si segnala come l'attività intercontinentale abbia evidenziato una significativa ripresa della domanda, nel complesso superiore all'aumento della capacità immessa, a fronte di una risposta dei mercati internazionali (Europa e bacino del Mediterraneo) non pienamente corrispondente alla crescita dell'offerta, in quanto condizionata dall'intensificato sviluppo di fenomeni di intensa concorrenzialità, acuiti dal consolidarsi della penetrazione dei vettori *low cost*.

Sul comparto nazionale la perdurante situazione di *overcapacity* determinata dalla strategia d'ingenti investimenti attuata dai *competitors*, coniugata all'adozione di politiche di *pricing* sul modello dei vettori *low cost*, hanno invece prodotto un contesto di mercato altamente destabilizzato, all'interno del quale Alitalia ha inteso prioritariamente salvaguardare i livelli del proprio coefficiente di riempimento, sia rimodulando in maniera mirata l'offerta sia introducendo rivisitazioni della propria struttura tariffaria accanto alla formulazione di campagne di risposta di tipo tattico volte a sostenere la domanda.

Al citato complessivo riequilibrio in termini di volumi evidenziatosi a livello intera rete Alitalia, si è tuttavia contrapposto, ulteriormente accentuando l'intensità dei propri toni, il fenomeno ormai da tempo in corso rappresentato dall'erosione dei proventi unitari che, attestandosi, nel 2003 al -10,1% nei confronti del precedente esercizio, costituisce ormai, ancorché in parte riconducibile al forte apprezzamento dell'euro

su tutte le valute mondiali, la più elevata criticità presente nell'industria del trasporto aereo, stante gli ormai acquisiti caratteri di durezza e irreversibilità.

Conseguentemente il valore assoluto dei proventi ha subito una riduzione pari al 5,2%. Rapportandovi l'andamento della capacità offerta, (pari come detto al +4,4% e rappresentativa di uno dei principali "driver" dei costi), si ottiene una misura del deterioramento di tale rapporto, che nel corso del 2002 aveva al contrario evidenziato una tendenziale evoluzione verso l'equilibrio e determinato virtuosi effetti sul versante del profilo reddituale.

- In parallelo con la definizione delle nuove e più stringenti misure poste alla base del Piano Industriale 2004-2006, è proseguita nell'esercizio l'implementazione dei programmi di efficientamento e contenimento dei costi individuati nel Piano Biennale 2002-2003 e già avviati nel precedente esercizio.

Ad essa, al fine di limitare al massimo i drenaggi di liquidità nel critico scenario del 2003, sono stati affiancati provvedimenti di carattere contingente quali il blocco delle spese non mandatorie e degli investimenti non direttamente collegati allo sviluppo della flotta od a misure di sicurezza e/o norme di legge, limitando altresì il *turn over* del personale a tempo determinato.

In aggiunta, sostanzialmente anticipando una delle misure più significative previste dal nuovo Piano 2004 - 2006, a partire dal finire del primo semestre, si è proceduto ad una prima rimodulazione delle commissioni riconosciute alla rete agenziale per le vendite nazionali.

Ben più problematica è risultata invece l'attuazione del pacchetto di misure concernente la produttività del personale di cabina introdotto nella fase centrale dell'anno.

Ci si riferisce in particolare al progetto, tra l'altro coerente con quanto già realizzato od in procinto di attuarsi presso altri primari operatori aeronautici sui propri prodotti, che contemplava, in parallelo a modifiche del *mix* di classi sugli aeromobili in servizio sui settori nazionali ed internazionali ed al completo ridisegno del servizio di bordo, la riduzione

della composizione degli equipaggi impiegati sui predetti collegamenti.

A fronte della indisponibilità sindacale a confrontarsi su tali tematiche ed all'esito dell'adozione da parte aziendale delle citate misure (a partire limitatamente ai voli domestici dal 1° giugno 2003), si è registrata quella che è apparsa a tutti gli effetti una forma di protesta anomala da parte della categoria degli Assistenti di volo, tra i quali è esplosa una situazione di morbidità tale da triplicare il numero di risorse indisponibili per malattia, al punto da determinare la cancellazione di numerosi voli.

Anche a seguito dell'immediato intervento del Governo, si è quindi successivamente addivenuti ad un'intesa tecnica che in via sperimentale ha introdotto alcune misure di flessibilità nell'impiego delle risorse.

- Per quanto concerne la flotta, è proseguito nel 2003, il programma di adeguamento e rinnovamento mirato al conseguimento di una crescita sul lungo raggio e sul breve – medio raggio coerente con gli obiettivi di *network* e di contenimento dei costi unitari.

In maggior dettaglio, mentre sul lungo raggio è stato portato ad effetto il processo di concentrazione sulle sole tipologie B777 e B767, procedendo al *phase – in* di ulteriori aeromobili appartenenti a tali tipologie in parallelo al “*grounding*” degli MD11, sul breve–medio raggio è stato impresso ulteriore impulso all'ingresso di nuovi velivoli A319.

- Sotto il profilo finanziario, ha assunto particolare rilievo l'operazione di rifinanziamento di 6 aeromobili B777 di proprietà stipulata con la Barclays Bank ed assistita da garanzie rilasciate dall'agenzia statunitense per il credito all'esportazione (Eximbank), che ha consentito di far affluire risorse per un controvalore pari a 467 milioni di euro, beneficiando al contempo di un finanziamento a costi estremamente competitivi.

Si rammenta infine che nel quadro di riferimento internazionale e di settore è stata riconfermata la scelta strategica, peraltro conforme a quella già adottata dalle principali compagnie aeree, volta a mantenere strutturalmente consistenti saldi di liquidità, immediatamente esigibile, pur in presenza di indebitamento a medio–lungo termine, in

maniera tale da poter sopperire all'eventuale fabbisogno originato da cause esogene non prevedibili.

- Nel quadro di valorizzazione del sistema delle alleanze e dell'intrapreso percorso d'integrazione tra Alitalia ed Air France, avviato dalle due società nel luglio 2001 con la stipula dell'“*Alliance Coordination Agreement*”, si segnala la sottoscrizione in data 30 settembre ad Amsterdam (nell'ambito dell'accordo d'integrazione societaria tra Air France e KLM annunciato nella stessa giornata) di un contratto bilaterale con Air France, di un contratto trilaterale con Air France e KLM e di un contratto bilaterale con KLM. Con il contratto bilaterale con Air France, essenzialmente rivolto alla regolamentazione di alcuni temi connessi all'ulteriore sviluppo dell'alleanza, le società si sono reciprocamente scambiate il consenso a concludere accordi con KLM, seppure di diversa intensità.

Il contratto trilaterale con Air France e KLM contribuisce ad individuare le modalità d'estensione a KLM dell'esistente alleanza tra Alitalia ed Air France fissandone principi, obiettivi e regole di *governance*.

Il contratto bilaterale con KLM stabilisce infine le linee essenziali della collaborazione che verrà posta in essere tra le due società al momento dell'ingresso del vettore olandese in SkyTeam e nell'ambito dell'alleanza a tre.

La prospettata combinazione delle attività d'impresa di Air France, KLM ed Alitalia verrebbe a costituire la più importante concentrazione di vettori aerei in Europa, anche fortemente integrata nell'alleanza globale mondiale SkyTeam, con rilevanti ricadute positive sul posizionamento competitivo del Gruppo Alitalia.

E' questa, in estrema sintesi, la visione strategica sottesa allo schema di Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 novembre 2003, nel quale veniva avviato il processo di disimpegno della proprietà pubblica dal capitale azionario dell'Alitalia ed altresì individuati i criteri e le modalità della privatizzazione.

Lo schema, è tuttora al vaglio delle Commissioni di Camera e Senato.

- Nell'ottica del perseguimento della focalizzazione sul “*core business*” tramite

l'adozione di un modello industriale centrato sul trasporto aereo e sulla razionalizzazione delle rimanenti attività nel corso del primo semestre si è dato seguito alla cessione dell'80% del comparo Italiatour alla CIT-Compagnia Italiana Turismo S.p.A. In data 15 settembre 2003, a seguito dell'assenso da parte dell'Autorità Antitrust, si è perfezionata l'operazione di cessione dell'80% della partecipazione detenuta nella Eurofly S.p.A. alla società di diritto lussemburghese Effe Luxembourg SA.

Inoltre, in data 24 settembre, intervenuto l'assenso da parte dell'Autorità Antitrust, si è finalizzata l'operazione di cessione alla società Lufthansa Technik di una quota pari al 40% del capitale sociale della controllata Alitalia Maintenance Systems, cui, si ricorda, era stato precedentemente conferito il ramo d'azienda costituito dall'officina motori.

I risultati reddituali del 2003

Nel rinviare al successivo paragrafo dedicato all'analisi dei risultati reddituali per una più compiuta disamina degli elementi economici della gestione, si rende qui necessario sottolineare che, sotto il profilo dei risultati reddituali, la citata evoluzione del traffico e, soprattutto, quella dello *yield*, hanno generato ripercussioni di forte impatto negativo sull'andamento della gestione dell'Alitalia, determinando nel complesso una riduzione dei proventi del traffico passeggeri pari a 210 milioni di euro (-5%) rispetto al precedente esercizio.

Ulteriori penalizzazioni sono derivate:

- dai maggiori livelli tariffari per assistenza radiometeo e di scalo, andamento in controtendenza rispetto alla situazione dell'industria tesa al recupero di efficienza ed alla riduzione dei costi che la pressione sui ricavi unitari rendono ineludibili;

- dall'aumento del costo del lavoro essenzialmente attribuibile: alla vigenza, per il solo primo trimestre dell'anno (nove mesi nel corso del precedente esercizio) delle misure di contenimento previste dall'accordo del 9 aprile 2002 (contratti di solidarietà per il personale di terra e sospensione di alcuni istituti retributivi per il personale di volo);
- dai più elevati ammortamenti associati al citato programma di rinnovo della flotta;

solo parzialmente compensate:

- dai minori costi sostenuti per materiali tecnici e manutenzione flotta, anche in relazione al rinnovamento della flotta;
- dai miglioramenti riscontrati nelle spese di vendita, in nesso sia con la flessione del fatturato sia con l'emergere dei primi benefici rivenienti dall'introduzione delle citate misure di contenimento dei costi distributivi;
- dalla riduzione degli oneri assicurativi per rischi di guerra;
- dal minor ricorso a capacità acquisita da terzi tramite accordi e noleggi.

Il tutto ha concorso a produrre, una perdita operativa pari a 376 milioni di euro, peggiore per 268 milioni di euro rispetto a quanto consuntivato al termine del precedente esercizio.

A livello di risultato netto, è stata invece riscontrata una perdita pari a 517 milioni di euro, che si confronta con l'utile di 95 milioni di euro consuntivato alla chiusura dell'esercizio 2002, che aveva peraltro beneficiato per 389 milioni di euro dell'apporto di consistenti partite straordinarie nette, per 266 milioni di euro rappresentate dalla favorevole conclusione del noto procedimento arbitrale con KLM.

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI AL 31 Dicembre 2003 e 2002
(Euro/migliaia)

	<u>31.12.2003</u>	<u>31.12.2002</u>	<u>DIFFERENZE</u>
<u>A - RICAVI</u>	4.338.589	4.626.850	(288.261)
Variazione delle rimanenze di produzione	32	(150)	182
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	<u>42.124</u>	<u>64.464</u>	<u>(22.340)</u>
<u>B - VALORE DELLA PRODUZIONE "TIPICA"</u>	4.380.745	4.691.164	(310.419)
Consumi di materie e servizi esterni	<u>(3.490.985)</u>	<u>(3.577.511)</u>	<u>86.526</u>
<u>C- VALORE AGGIUNTO</u>	889.759	1.113.653	(223.894)
Costo del lavoro	<u>(962.544)</u>	<u>(934.410)</u>	<u>(28.134)</u>
<u>D - MARGINE OPERATIVO LORDO</u>	(72.785)	179.242	(252.028)
Ammortamenti	(331.294)	(296.757)	(34.537)
Altri stanziamenti rettificativi	(25.756)	(28.905)	3.149
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(53.664)	(78.013)	24.349
Saldo proventi ed oneri diversi	<u>107.641</u>	<u>116.239</u>	<u>(8.598)</u>
<u>E - RISULTATO OPERATIVO</u>	(375.857)	(108.193)	(267.664)
Proventi ed oneri finanziari	(122.321)	(113.155)	(9.167)
Rettifiche di valore di attivita' finanziarie	<u>(25.391)</u>	<u>(52.389)</u>	<u>26.998</u>
<u>F - RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE</u>	(523.570)	(273.737)	(249.833)
Proventi ed oneri straordinari	<u>23.299</u>	<u>389.198</u>	<u>(365.899)</u>
<u>G- RISULTATO PRIME DELLE IMPOSTE</u>	(500.271)	115.461	(615.732)
Imposte sul reddito dell'esercizio	<u>(16.780)</u>	<u>(20.659)</u>	<u>3.879</u>
<u>H - UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</u>	<u>(517.051)</u>	<u>94.802</u>	<u>(611.853)</u>

Analisi dei risultati reddituali della Capogruppo

Di seguito è illustrato l'apporto delle principali componenti del conto economico, così come riportato nella tavola per l'analisi dei risultati reddituali.

Va preliminarmente segnalato che in data 1° luglio 2003 è stato conferito alla controllata Alitalia Maintenance Systems il ramo d'azienda costituito dall'Officina Motori, venendosi per tale via a determinare essenzialmente, una riduzione del costo del lavoro, in nesso al trasferimento alla nuova società di 452 dipendenti, nonché aumenti delle partite intergruppo relativi alle manutenzioni.

Si ricorda inoltre che il conto economico del periodo a raffronto ha recepito le risultanze reddituali afferenti il primo semestre 2002 del comparto Sigma Business.

Tali effetti verranno di seguito isolati al fine di garantire un'analisi maggiormente significativa delle variazioni intervenute nel 2003 rispetto al precedente esercizio.

Più in particolare si rileva quanto segue:

I **ricavi** dell'esercizio 2003 hanno presentato un valore pari ad €mln 4.339, con un decremento di €mln 288 (-6%) rispetto al precedente esercizio. Isolando, come detto, il fenomeno della fusione per incorporazione dell'Alitalia Teledata, la flessione si riduce a €mln 247 (-5%).

Tale variazione ha interessato principalmente i ricavi del traffico, che hanno consuntivato una riduzione di €mln 210 (-5%), determinata essenzialmente dalla componente passeggeri di linea (-€mln 182), nonché dalla diminuzione, pari a €mln 28 dei proventi delle altre attività (*cargo* e *charter* in particolare).

La flessione dei proventi passeggeri, come più volte riferito, consegue al già menzionato severo progressivo deterioramento dello *yield* (-10%), solo parzialmente controbilanciato da una moderata crescita (5%) dei volumi complessivi del traffico.

La variazione residua dei ricavi (-€mln 37) ha riflesso principalmente la riduzione delle prestazioni a terzi (-€mln 51) principalmente afferenti l'area manutentiva ed in massima parte

originati dalla minore attività, dalla rivisitazione di alcuni contenuti contrattuali e tariffari e dal deprezzamento del dollaro. Parziale compensazione è intervenuta per l'aumento delle provvigioni attive ricollegate alla maggiore attività interlinea nell'ambito dell'Alleanza SkyTeam (+€mln 3) e per l'incremento dei ricavi per tasse di imbarco (+€mln 12 che, si ricorda, trovano peraltro riscontro nell'analoga voce di costo inclusa tra le spese di traffico e scalo).

Il **valore della produzione**, pari a €mln 4.381, ha evidenziato un decremento di €mln 310 (7%) riflettendo, rispetto ai ricavi, anche le variazioni negative determinate da un minor valore delle capitalizzazioni (€mln 22), prevalentemente correlate a oneri finanziari su anticipi in conto flotta e lavori su aeromobili.

I **Consumi di materie e servizi esterni** sono risultati complessivamente pari €mln 3.491, con un decremento di €mln 87 (-2%) rispetto al precedente esercizio, ottenuto nonostante un incremento della capacità complessivamente offerta del 4,4%.

Tale flessione risente, per le voci maggiormente interessate, delle seguenti variazioni:

- i consumi di materiali tecnici e le prestazioni per le manutenzioni sono diminuiti di €mln 56, essenzialmente per il favorevole andamento valutario e la minore attività manutentiva sia svolta per terzi sia correlata al rinnovamento della flotta. Parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza del citato conferimento del ramo d'azienda "Officina Motori" alla controllata Alitalia Maintenance Systems che ha generato, come detto paralleli incrementi delle poste intergruppo afferenti la manutenzioni;
- le spese di vendita sono diminuite di €mln 46, essenzialmente in nesso con la flessione del fatturato passeggeri cui si sono aggiunti i benefici di alcune misure volte al contenimento dei costi distributivi, quali l'abbattimento delle commissioni agli agenti per le vendite nazionali e l'azzeramento delle stesse sul mercato statunitense, contestuali

all'ulteriore impulso impresso alle vendite dirette via *web* e *call center*.

Parziale compensazione è intervenuta per effetto delle maggiori incentivazioni indirizzate a sostenere il traffico del comparto merci, in particolare sui collegamenti verso l'Estremo Oriente, in nesso al significativo sviluppo impresso alle rotte su tale settore;

- i premi assicurativi sono diminuiti di €mln 30, quale conseguenza anche di una efficiente gestione dei rinnovi contrattuali e della favorevole evoluzione delle parità cambiarie;
- i noleggi e i leasing passivi si sono ridotti di €mln 19, principalmente a seguito della minore capacità acquisita tramite locazioni e/o accordi e del positivo andamento dei cambi. Al decremento complessivo ha inoltre contribuito il maggior assorbimento di quota parte di quanto stanziato nei precedenti esercizi a fronte dei costi connessi con l'anticipata radiazione di aeromobili MD11 in leasing;
- i costi per il carburante sono diminuiti di €mln 7, principalmente per effetto delle favorevoli variazioni del rapporto di cambio euro/dollaro (-€mln 95) controbilanciato dal ben più elevato prezzo medio del greggio (+€mln 92, tenuto anche conto degli esiti delle operazioni di copertura risultati positivi per €mln 24). Gli effetti correlati alla maggiore attività sviluppata nel periodo sono stati inoltre più che compensati dai minori consumi generati dal diverso *mix* di flotta impiegata;

per contro:

- le spese di traffico e scalo sono aumentate di €mln 54, da correlare principalmente sia ad un aumento dei prezzi che ha riguardato in particolare le tariffe aeroportuali e quelle per assistenza al volo sia alla maggiore attività, solo parzialmente controbilanciate dalla favorevole evoluzione della parità cambiaria;
- i fitti passivi sono aumentati di €mln 19 principalmente per effetto di quanto corrisposto in ordine al contratto di affitto relativo all'immobile Nuovo Centro Direzionale, venduto e contestualmente concesso in locazione dall'acquirente al termine dello scorso esercizio;

Il **valore aggiunto**, risultato pari a €mln 891, ha evidenziato un peggioramento di €mln 223 nei confronti del precedente esercizio.

Il **costo del lavoro**, pari a €mln 963, ha registrato una crescita di €mln 28 (+3%) che, sterilizzando il citato effetto della fusione per incorporazione dell'Alitalia Teledata, si amplifica a €mln 34 e risulta così articolata:

- con riferimento al Personale di volo è stato riscontrato un incremento di €mln 22, principalmente riferibile al riattivarsi, al termine del periodo contrattuale di *contingency*, di alcune voci di costo relative al Personale di condotta destinate ad essere utilizzate per specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo, alla crescita nei volumi di forza media retribuita (+ 30 unità) e all'aumento di alcune voci retributive di carattere variabile collegate con il maggior volato;
- per quanto concerne invece il Personale di terra, è stato registrato un aumento di €mln 12, essenzialmente attribuibile al minor contributo riveniente dalla diversa incidenza nei due esercizi delle misure dirette al contenimento del costo del lavoro definite con l'accordo del 9 aprile 2002 (contratti di solidarietà pari a 11 giornate nel 2002 e a 3 nel 2003) e alle risoluzioni consensuali intervenute nel periodo.
Parziale compensazione è intervenuta a seguito della riduzione dei volumi di forza media retribuita (-372 unità), prevalentemente in nesso con il citato conferimento del ramo d'azienda "Officina Motori" alla controllata Alitalia Maintenance Systems.

In conseguenza di quanto precedentemente delineato, il **marginale operativo lordo** si è presentato negativo per €mln 3, evidenziando una riduzione di €mln 252 rispetto al precedente esercizio.

Il **risultato operativo**, ugualmente negativo per €mln 376, ha evidenziato un peggioramento di €mln 268.

Rispetto alla variazione già rappresentata a livello di margine operativo lordo sono stati registrati:

- più elevati ammortamenti per €mln 35, principalmente riferibili agli investimenti effettuati e volti alla realizzazione del

programma di adeguamento e di rinnovamento della flotta di proprietà;

- minori stanziamenti per €mln 27 che, oltre all'adeguamento del fondo rischi relativo a controversie di carattere fiscale e legale (-€mln 9), risentono prevalentemente sia della rivisitazione degli oneri connessi all'operazione a premi Millemiglia che, seppur in costante sviluppo, riflette la situazione di persistente flessione delle tariffe aeree (-€mln 15), sia dell'adeguamento dei rischi connessi con i crediti in sofferenza (-€mln 6), che nel periodo a raffronto includevano lo stanziamento effettuato prudenzialmente a fronte del credito per servizi di manutenzione resi alla Ghana Airways.
- minori proventi diversi netti per €mln 9 che scaturiscono essenzialmente da un più contenuto assorbimento degli importi relativi a servizi aerei non più dovuti a seguito della scadenza dei relativi termini di validità.

Gli **oneri finanziari netti** hanno consuntivato un saldo di €mln 122, con un deterioramento di €mln 9 nei confronti del periodo a raffronto articolato, per le componenti principali, come segue:

- €mln 16 relativi a minori dividendi da società controllate;
- €mln 12 per maggiori oneri su operazioni finanziarie derivate su indebitamento e leasing, inclusivi di quanto accantonato a fronte dei costi da sostenere per la risoluzione anticipata di un contratto di *hedging* "currency swap";
- €mln 16 per minori oneri netti emergenti dalle operazioni di copertura dei tassi di interesse e dei cambi, inclusivi della quota dello specifico fondo utilizzata nel 2003 per la copertura dei relativi costi;
- €mln 5 per minori oneri netti a fronte delle attività e passività denominate in valuta, prevalentemente in nesso con l'indebolimento del dollaro e delle valute ad esso collegate, ivi incluso l'adeguamento ai cambi di fine esercizio delle partite ancora in essere al 31 dicembre;

Si segnala altresì che le partite finanziarie, a fronte di maggiori volumi di indebitamento netto, hanno beneficiato oltre che della diminuzione dei tassi di interesse denominati in euro, anche della ristrutturazione della posizione finanziaria della società, in nesso con gli interventi effettuati sul capitale sociale nella seconda parte del 2002 che hanno consentito di orientare la raccolta verso modalità di indebitamento meno onerose.

In merito alle operazioni di copertura, si ricorda in particolare che ne costituisce principio fondamentale la protezione contro lo sfavorevole verificarsi di un non preventivato aumento dell'attività sottostante (c.d. "principio dell'assicurazione").

Considerata, quindi, l'elevata volatilità dei mercati di riferimento e la necessità di salvaguardare, per quanto possibile, i *budget* ed i piani aziendali, l'attività di *hedging* si rende necessaria per stabilizzare valori di costo che potrebbero determinare impatti particolarmente sfavorevoli sulle *performance* economico-finanziarie programmate.

In linea generale, occorre evidenziare che il trasferimento del rischio di tale volatilità ad una parte terza comporta un costo (costituito dal costo "esplicito" associato all'utilizzo di determinati strumenti, quali le opzioni, e/o dal costo "opportunita" costituito dal mancato risparmio associato ad un andamento dei mercati più favorevole rispetto a quanto "congelato" con l'*hedging*) a fronte del quale, però viene limitato l'impatto di eventi esogeni sulla propria struttura dei costi.

Più in particolare, la decisione di ricorrere a politiche di copertura è normalmente da porre in relazione con una valutazione "asimmetrica" del rischio, assumendo come base di riferimento la maggior insostenibilità di andamenti peggiorativi dei risultati programmati rispetto ai vantaggi che, al contrario, si potrebbero conseguire nel caso di andamenti migliorativi.

Le informazioni raccolte hanno permesso l'individuazione, in condizioni di mercato "normale" di una copertura fino al 50-60% del rischio globale come accettabile compromesso che consente di neutralizzare gli effetti della volatilità per una parte rilevante dei rischi aziendali senza, tuttavia, irrigidire totalmente la posizione rispetto agli andamenti di mercato e di altre variabili correlate.

Considerate altresì la volatilità e la liquidità dei mercati di riferimento, l'orizzonte temporale che si ritiene coerente con quanto sopra esposto è fino

ai 24-36 mesi. All'interno di tale intervallo si reputa, infatti, di avere condizioni e strumenti (piano, *budget*, consuntivi degli anni precedenti) sufficienti per impostare e, quindi, progressivamente definire strategie che pur nella volatilità strutturale dei mercati, possano minimizzare tali rischi.

Infine, con riferimento ai diversi strumenti finanziari utilizzabili, occorre evidenziare come sia possibile ricorrere sul mercato a strumenti "rigidi" (es. *swap* e *forward*) che fissano a termine il valore del bene di riferimento e per i quali potrebbe essere sostenuto un costo "implicito" (il c.d. costo-opportunità), strumenti "flessibili" (es. opzioni) che lasciano la possibilità di operare le scelte più opportune per ottimizzare il vantaggio (o minimizzare lo svantaggio) e per i quali deve essere sostenuto un costo "esplicito" (pagamento del premio) ovvero una combinazione dei due in relazione alle condizioni del mercato.

Stante quanto sopra relativamente alle operazioni di copertura per carburanti (*Jet Cifnweurope* e *Brent*) esse vengono effettuate con controparti/società finanziarie/banche di primaria importanza sul mercato O.T.C. (*Over The Counter*) entro limiti approvati dai competenti livelli.

Gli strumenti usati sono *options – swaps* e *capped swaps*.

Le operazioni di copertura sono monitorate periodicamente avendo cura di comunicare gli esiti delle stesse.

Le **rettifiche di valore di attività finanziarie**, negative per €mln 25, con un miglioramento di €mln 27 rispetto al precedente esercizio, sono risultate essenzialmente relative alla svalutazione delle partecipazioni detenute nella società Oposto e nella controllata Atitech.

Si ricorda che il periodo a raffronto includeva un accantonamento prudenziale effettuato a fronte dei rischi connessi con la recuperabilità del credito verso la Gemini Air Cargo (€mln 17).

Il **risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte** ha presentato una perdita di €mln 523, con un peggioramento di €mln 250 rispetto al precedente esercizio.

Le **partite straordinarie nette** hanno registrato un saldo positivo di €mln 23, riferito alle plusvalenze nette realizzate con le cessioni dell'80% delle controllate Italiatour ed Eurofly, del 40% della controllata Alitalia Maintenance Systems e delle quote detenute nelle società France Telecom e Sasa.

Si ricorda che il periodo a raffronto presentava un saldo dei componenti straordinari positivo per €mln 389, principalmente rappresentativo di quanto derivante dal favorevole esito del procedimento arbitrale nei confronti della KLM (€mln 266) e delle plusvalenze realizzate con la cessione del comparto telematico (€mln 80) e del Centro Direzionale Alitalia (€mln 43).

Il **risultato prima delle imposte** ha presentato conseguentemente una perdita di €mln 500, rispetto all'utile di €mln 115 consuntivato nell'esercizio a raffronto.

Le **imposte sul reddito** pari a circa €mln 17 (€mln 21 nell'esercizio 2002) si riferiscono essenzialmente all'IRAP di competenza del periodo.

In conseguenza di quanto sopra il bilancio dell'Alitalia ha chiuso l'esercizio 2003 con una **perdita** di €mln 517.

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

(Euro/migliaia)

		<u>31.12.2003</u>	<u>31.12.2002</u>	<u>Variazioni</u>
A- <u>IMMOBILIZZAZIONI</u>				
Immobilizzazioni immateriali		112.949	106.661	6.288
Immobilizzazioni materiali		3.205.852	3.202.651	3.201
Immobilizzazioni finanziarie:				
.Partecipazioni		172.587	174.102	(1.515)
.Altre		132.098	141.244	(9.146)
		<u>3.623.484</u>	<u>3.624.657</u>	<u>(1.172)</u>
B- <u>CAPITALE DI ESERCIZIO</u>				
Rimanenze di magazzino		136.127	188.779	(52.652)
Crediti commerciali		170.315	185.895	(15.580)
Altre attività		663.114	839.845	(176.731)
Debiti commerciali		(494.870)	(431.377)	(63.493)
Fondi per rischi ed oneri		(376.541)	(462.121)	85.580
Altre passività		(667.948)	(865.389)	197.442
		<u>(569.802)</u>	<u>(544.368)</u>	<u>(25.434)</u>
C- <u>CAPITALE INVESTITO, dedotte</u>				
le passività d'esercizio	(A+B)	3.053.682	3.080.289	(26.607)
D- <u>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</u>				
DL LAVORO SUBORDINATO		(295.992)	(306.199)	10.207
E- <u>CAPITALE INVESTITO, dedotte</u>	(C+D)			
le passività d'esercizio e il T.F.R.		<u>2.757.690</u>	<u>2.774.091</u>	<u>(16.401)</u>
coperto da:				
F- <u>CAPITALE PROPRIO</u>				
Capitale sociale versato		1.433.144	1.432.985	159
Riserve e risultati a nuovo	(*)	325.321	230.520	94.801
Utile (perdita) del periodo		(517.051)	94.802	(611.853)
		1.241.415	1.758.307	(516.892)
G- <u>INDEBITAMENTO FINANZIARIO A</u>				
<u>MEDIO/LUNGO TERMINE</u>		<u>1.946.129</u>	<u>1.676.087</u>	<u>270.042</u>
H- <u>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE</u>				
<u>TERMINE (DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE)</u>				
.debiti finanziari a breve		138.724	128.390	10.333
.disponibilità e crediti finanziari a breve		(568.577)	(788.694)	220.117
	(G + H)	<u>1.516.275</u>	<u>1.015.784</u>	<u>500.491</u>
I- <u>TOTALE, COME IN E</u>	(F+G+H)	<u>2.757.690</u>	<u>2.774.091</u>	<u>(16.401)</u>
(*) F/do sovrapprezzo delle azioni		227.907	227.907	
Riserva legale		4.740	0	
Versamento soci c/capitale		0	0	
Riserva per emissione azioni art 2349 c.c.		1.182	1.182	
Riserva non distribuibile da				
Rivalutazione delle partecipazioni		0	0	
Riserva da riduz. capitale sociale		1.432	1.432	
Utili portati a nuovo		90.061	0	
		<u>325.321</u>	<u>230.520</u>	

Analisi della struttura patrimoniale della Capogruppo

Il **capitale investito**, dedotte le passività nette di esercizio ed il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, ha presentato un valore di €mln 2.758, inferiore di €mln 16 a quello consuntivato alla fine dell'esercizio 2002.

Le **immobilizzazioni nette** hanno registrato una diminuzione di €mln 1, passando da €mln 3.625 di fine esercizio 2002 a €mln 3.624 al 31 dicembre 2003, articolata come segue:

- gli investimenti sono risultati pari a €mln 471 e hanno riguardato per €mln 54 le immobilizzazioni immateriali, per €mln 364 le immobilizzazioni materiali e per €mln 53 le immobilizzazioni finanziarie, come meglio dettagliato nella successiva sezione dedicata all'analisi della struttura finanziaria;
- gli ammortamenti stanziati nell'esercizio sono stati complessivamente pari ad €mln 331;
- le dismissioni ed i realizzi, pari ad €mln 108 al netto delle plusvalenze realizzate (€mln 20), sono risultati principalmente riferiti:
 - per €mln 61 alle riclassifiche, essenzialmente da immobilizzi a "crediti del circolante", di tre aeromobili MD11 non più operativi, in ordine ai quali sono stati siglati nel primo trimestre 2004 gli accordi di vendita con la Lufthansa Cargo, operazione poi conclusasi all'inizio del mese di maggio;
 - per €mln 23 all'operazione societaria inerente la controllata Alitalia Maintenance Systems, in termini sia di alienazione del 40% della partecipazione in essa posseduta (€mln 15), sia per quanto alla stessa conferito in seguito alla cessione del ramo d'azienda "Officina Motori" e riferito essenzialmente ad attrezzature industriali (€mln 8);
 - per €mln 7 alla cessione di immobilizzazioni materiali, riferite essenzialmente a materiale aeronautico;

- per complessivi €mln 6 alla cessione dell'80% delle partecipazioni detenute nella società Eurofly e nella *sub-holding* Italiatour;
 - per €mln 6 ai rimborsi di crediti finanziari;
 - per €mln 5 alla cessione del 5,025% della partecipazione detenuta nella società Sasa;
- le svalutazioni nette, pari a €mln 33, sono risultate riferite:
 - alla partecipazione nella società Opodo (€mln 16) per la perdita di valore, considerata di carattere durevole, subita dal patrimonio netto della stessa;
 - allo sfavorevole valore netto emergente dalla valutazione, effettuata adottando il metodo dell'*equity*, delle partecipazioni in società controllate e collegate (€mln 9) essenzialmente riferite all'Atitech (€mln 11);
 - alla riduzione di valore delle partite in valuta estera, per l'allineamento ai cambi di fine periodo (€mln 8).

Il **capitale di esercizio** ha presentato un'eccedenza delle passività sulle attività pari a €mln 570, a fronte del saldo di uguale segno per €mln 544 consuntivato al termine dell'esercizio 2002.

I fenomeni che hanno maggiormente contribuito alla variazione di €mln 25 sono stati:

- una riduzione delle rimanenze di magazzino di €mln 53, da correlarsi principalmente a quanto conferito alla controllata Alitalia Maintenance Systems, in seguito alla cessione del ramo d'azienda "Officina Motori", nonché alla minore attività manutentiva effettuata ed alla favorevole dinamica dei cambi;
- una diminuzione dei crediti commerciali per un importo complessivo di €mln 15,

principalmente riconducibile alla minore esposizione verso le società controllate e le pubbliche amministrazioni;

- una riduzione delle altre attività di €mln 177 principalmente riconducibile: all'incasso del credito sorto nel precedente esercizio verso la KLM a seguito del positivo esito del lodo arbitrale che aveva condannato la stessa al pagamento di una penale risarcitoria oltre ad interessi e spese legali (€mln 172 complessivamente), alle minori prestazioni fornite ad altri vettori ed al minor numero di biglietti degli stessi utilizzati sui voli dell'Alitalia (complessivamente €mln 26), nonché all'incasso del credito verso la Fokker, per effetto della conclusione del contenzioso con la stessa (€mln 18).

Parziale compensazione è intervenuta per la citata appostazione tra i crediti del circolante del valore di carico (€mln 56) dei tre aeromobili MD11 non più operativi e destinati alla vendita alla Lufthansa Cargo nel corso del primo trimestre 2004;

- un incremento dei debiti commerciali di €mln 63, da riferirsi essenzialmente alla maggiore esposizione verso fornitori, in nesso alla maggiore attività effettuata, e verso società controllate;
- una flessione dei fondi per rischi ed oneri di €mln 86, determinata principalmente dal parziale assorbimento del fondo oneri futuri su B767 (€mln 63), realizzato nell'esercizio seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni, dall'azzeramento del fondo impegni acquisto e vendita a termine (€mln 33), a seguito dell'utilizzo relativo ai contratti conclusi nel periodo e dalla riduzione del fondo ristrutturazione (€mln 19), in massima parte riferita ai costi finanziari sostenuti nell'anno e connessi all'anticipata radiazione degli MD11, nonché agli utilizzi per esodi agevolati.
Parziale compensazione è intervenuta per l'incremento netto evidenziato dal complesso degli altri fondi (€mln 29), tra i quali più rilevanti si presentano gli aumenti registratisi a fronte dell'adeguamento area tecnica per le manutenzioni programmate e di controversie legali, fiscali e con fornitori;
- una riduzione delle altre passività di €mln 197, essenzialmente correlata alla flessione dei debiti tributari (€mln 52), principalmente

in nesso con la minore esposizione IVA, alla riduzione dei biglietti prepagati (€mln 38), quale conseguenza dei minori volumi di vendita e della maggior velocità di utilizzo dei tagliandi di volo, alla diminuzione dell'esposizione verso compagnie di navigazione aerea (€mln 42), in nesso con le minori prestazioni fornite al Gruppo, alla flessione dei debiti diversi (€mln 41), essenzialmente per effetto del contenimento dei premi assicurativi.

Parziale compensazione è intervenuta per effetto dell'incremento dei debiti verso agenti di viaggio (€mln 12).

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, pari a €mln 296, ha registrato una riduzione di €mln 10, da attribuire essenzialmente a quanto conferito alla controllata Alitalia Maintenance Systems, a seguito del conferimento del ramo d'azienda "Officina Motori". Sostanziale compensazione si è infatti registrata tra l'accantonamento per le indennità di competenza del periodo e gli utilizzi connessi alle risoluzioni avvenute nell'esercizio, agli anticipi concessi in virtù della normativa vigente ed alla destinazione delle quote degli aderenti ai fondi di previdenza integrativa.

Il capitale proprio ha presentato un valore di €mln 1.241, con una flessione di €mln 517 che riflette la perdita del periodo.

La **posizione finanziaria netta** ha evidenziato un saldo negativo di €mln 1.516, con un peggioramento di €mln 500 articolato come segue:

- aumento di €mln 270 dell'indebitamento finanziario a medio/lungo termine, essenzialmente riferito all'accensione di nuovi finanziamenti per €mln 467, in massima parte relativi alla nuova operazione di rifinanziamento di 6 aeromobili B777 di proprietà, parzialmente compensato dai rimborsi delle rate di finanziamento giunte a scadenza per €mln 197;
- riduzione di €mln 230 delle disponibilità monetarie nette.

Al 31 dicembre 2003 l'esposizione finanziaria verso società controllate è rappresentata nella seguente tabella:

Debiti finanziari verso società controllate:

- Alitalia Airport	91.155	88.973	2.182
- Eurofly	0	14.324	(14.324)
- Aviofin	6.117	5.837	280
- Sisam	3.207	3.935	(728)
- Alitalia Express	0	2.624	(2.624)
-Alitalia Maintenance Systems	7.397	40	7.357
TOTALE	107.876	115.733	(7.857)

Per ulteriore informativa, si rappresenta la copertura del capitale investito considerando nell'indebitamento a breve termine anche la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine scadente nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio. Dalla stessa emerge che il flusso monetario del periodo, laddove si tenesse conto anche della variazione intervenuta nella consistenza della quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine scadenti nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio, assommerebbe a €mln 262.

	31.12.2003	31.12.2002	Variazioni
Capitale investito	2.757.690	2.774.091	(16.401)
coperto da:			
Capitale proprio	1.241.415	1.758.307	(516.892)
Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	1.780.200	1.541.325	238.875
Indebitamento finanziario netto a breve termine (Disponibilità monetarie nette):			
- debiti finanziari a breve	304.652	263.152	41.500
- disponibilità e crediti finanziari a breve	(568.577)	(788.694)	220.117
Totale disponibilità monetarie nette	(263.925)	(525.542)	261.617
Indebitamento finanziario netto totale	1.516.275	1.015.784	500.491

Per opportuna informazione va inoltre rilevato che al 31 dicembre 2003 risultavano in essere *leasing* finanziari (pressoché per intero afferenti gli aeromobili in flotta) le cui quote capitali, inclusive del valore di riscatto, erano pari a €mln 391; di questi, €mln 70 rappresentano la quota capitale corrente scadente nei 12 mesi successivi alla data di chiusura dell'esercizio.

Si segnala altresì che l'indebitamento bancario esistente è coperto da garanzie reali (ipoteche su aeromobili) ovvero da garanzie personali (per esempio garanzie rilasciate da agenzie per il credito all'esportazione). I relativi contratti di finanziamento prevedono clausole legali *standard* di risoluzione contrattuale.

In nessun contratto è previsto, per il mantenimento del credito erogato, il rispetto di specifici indici patrimoniali/economici/finanziari.

Si evidenzia da ultimo che il Piano Industriale in corso di predisposizione dovrà ristabilire, non solo condizioni di redditività, ma anche, per quanto ovvio, risultare finanziariamente compatibile, in termini di capacità di autofinanziamento e di attivazione di altre fonti (ricorso al mercato dei capitali e del credito, ecc.) sia con il connesso programma di investimenti sia con gli impegni prospettici derivanti dal rimborso dell'attuale *stock* di debito.

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO*(Euro/migliaia)*

	<u>31.12.2003</u>	<u>31.12.2002</u>
A.- <u>DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZ. NETTO A BREVE INIZIALE)</u>	<u>660.304</u>	<u>(393.246)</u>
B.- <u>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO</u>		
Utile (Perdita) del periodo	(517.051)	94.802
Ammortamenti	331.294	296.756
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(19.714)	(135.981)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	32.873	96.233
Variazione del capitale di esercizio	25.434	(263.180)
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	(10.207)	(27.455)
	<u>(157.372)</u>	<u>61.174</u>
C.- <u>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI</u>		
Investimenti in immobilizzazioni:		
.immateriali	(53.626)	(68.332)
.materiali	(364.317)	(849.470)
.finanziarie	(53.031)	(146.521)
Prezzo di realizzo, valore di rimborso, di immobilizzazioni	127.694	247.342
	<u>(343.280)</u>	<u>(816.981)</u>
D.- <u>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</u>		
Nuovi finanziamenti	466.602	942.333
Conferimenti dei soci	159	829.739
Contributi in conto capitale	0	0
Rimborsi di finanziamenti	(196.560)	(194.806)
Rimborsi di capitale proprio	0	0
Altre variazioni	0	0
	<u>270.201</u>	<u>1.577.266</u>
E.- <u>DISTRIBUZIONE DI UTILI</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
F.- <u>FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO</u>	<u>(230.451)</u>	<u>821.459</u>
	(B+C+D+E)	
F1.- Effetto rettifiche sulle disponibilità monetarie	<u>0</u>	<u>232.091</u>
G.- <u>DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE FINALE)</u>	<u>429.853</u>	<u>660.304</u>
	(A+F+F1)	

Nel corso del 2003, l'Alitalia ha realizzato un consistente programma di investimenti, imprimendo in particolare ulteriore impulso ai citati interventi di adeguamento e rinnovamento della flotta.

Il fabbisogno netto generato dall'attività di investimento (-€mln 343), abbinato al negativo apporto originato dal flusso monetario da attività di esercizio (-€mln 157), ha richiesto il reperimento di nuove risorse finanziarie (+€mln 270), oltre all'utilizzo di liquidità preesistente (-€mln 230).

Le disponibilità monetarie nette finali si sono pertanto attestate a €mln 430, rispetto a quelle iniziali di €mln 660.

In maggior dettaglio:

il **flusso monetario da attività di esercizio** è risultato negativo per €mln 157, essenzialmente in conseguenza dell'autofinanziamento (risultato netto + ammortamenti e svalutazioni + variazione del TFR), complessivamente negativo per €mln 162, e dello scorporo delle plusvalenze nette, pari a €mln 20 parzialmente compensati dalla favorevole variazione del capitale di esercizio, pari a €mln 25 (per maggiori dettagli si fa rinvio a quanto già segnalato in sede di commento della struttura patrimoniale);

il **flusso monetario da attività di investimento** è risultato composto da impieghi pari complessivamente a €mln 471 e da realizzazioni per €mln 128.

Gli impieghi hanno riguardato:

- per €mln 54 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, riferiti agli oneri sostenuti e capitalizzati per gli interventi effettuati su flotta di terzi (€mln 20), per l'operazione di rifinanziamento dei 6 aeromobili B777 di proprietà (€mln 15), per la formazione del personale (€mln 6), per le acquisizioni di software da terzi (€mln 6) e per altre voci (€mln 7), tra le quali le più rilevanti hanno riguardato gli oneri relativi ad allestimento di agenzie ed uffici (€mln 3);
- per €mln 364 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, riferiti

principalmente alla flotta (€mln 314) e ad anticipi erogati in conto flotta (€mln 20).

Per quanto concerne la prima, si segnala che le acquisizioni hanno riguardato cinque A319, due B777, tre ERJ145 ed un ATR72 per complessivi €mln 270, motori e apparati di rotazione per €mln 14, nonché modifiche e revisioni per €mln 30.

Gli anticipi in conto flotta, inclusivi degli oneri finanziari capitalizzati, sono stati invece corrisposti a fronte di ordini per aeromobili A319, ERJ170 e ERJ145.

Gli investimenti residui sono risultati riferiti ad immobilizzazioni in corso di realizzazione (€mln 13, essenzialmente inerenti i manufatti insistenti su sedime aeroportuale ed i lavori di ristrutturazione del centro elaborazione dati dell'Alitalia), l'acquisizione di impianti ed attrezzature (€mln 8) e di apparecchiature informatiche, mobili e macchine per uffici (€mln 9).

- per €mln 53 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, riferiti al conferimento di ramo d'azienda alla controllata Alitalia Maintenance Systems (€mln 38), alla sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale delle società Eurofly (€mln 5), Opodo Ltd (€mln 2), Italiatour (€mln 1) e Sasa (€mln 1), nonché al completamento dell'operazione d'acquisto del 2% del capitale sociale di Air France (€mln 3), oltre ai depositi cauzionali (€mln 3) versati alla Barcklays Bank, controparte della citata operazione di rifinanziamento dei 6 aeromobili B777.

Le altre variazioni del flusso monetario da attività d'investimento, pari a €mln 128, sono riferite a riclassifiche (€mln 61), essenzialmente da immobilizzi a "crediti del circolante" di tre aeromobili MD11 non più operativi e destinati alla vendita alla Lufthansa Cargo nel corso del primo trimestre 2004, alla vendita del 40% della partecipazione detenuta nella controllata Alitalia Maintenance Systems (€mln 21), al conferimento di immobilizzazioni materiali alla controllata Alitalia Maintenance Systems (€mln 8), alle cessioni dell'80% delle partecipazioni detenute nella società Eurofly (€mln 10) e nella *sub-holding* Italiatour (€mln 5), del 5,025% posseduto

nella società Sasa (€mln 7), dell'intero pacchetto azionario posseduto nella France Telecom (€mln 7), nonché a rimborsi di crediti finanziari (€mln 6) ed alla dismissione di immobilizzazioni materiali (€mln 3).

Il flusso monetario da attività di finanziamento, positivo per €mln 270, è risultato composto da nuovi finanziamenti per €mln 467, in massima parte riferiti alla nuova operazione di rifinanziamento di 6 aeromobili B777 di proprietà, cui si sono contrapposti rimborsi per €mln 197.

Altri fatti di rilievo riguardanti l'esercizio

Si segnalano di seguito, considerati per argomento, gli altri fatti di rilievo che hanno avuto luogo nel 2003.

Procedimenti aperti dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (A.G.C.M.)

Come ampiamente riportato anche nella "Relazione sull'andamento della gestione nel primo semestre 2003" si ricorda che a valle della notifica da parte di Alitalia all'A.G.C.M. effettuata in data 19 luglio 2002 in ordine all'accordo commerciale di "code sharing" su una serie di rotte domestiche ed internazionali formalizzato in pari data con Volare Group, l'Autorità, ha avviato un'istruttoria, all'esito della quale, con comunicazione notificata in data 11 aprile 2003, ha definito l'accordo restrittivo della concorrenza, qualificandolo come intesa posta in essere in violazione dell'art. 2 Legge 287/90.

L'Alitalia ha depositato in data 28 maggio 2003 la propria memoria difensiva, formulata in contrapposizione ai rilievi critici dell'Autorità. Al riguardo, si è confermato che l'intesa non comporta alcuna restrizione della concorrenza, ma, al contrario, che essa si è posta - garantendo un'efficiente riallocazione di capacità sui diversi mercati interessati - quale stimolo efficace per lo sviluppo di nuove dinamiche concorrenziali sia tra le parti contraenti sia tra ciascuna di esse (considerate indipendentemente) ed altri vettori terzi anch'essi operanti sul mercato domestico, già peraltro caratterizzato da un'accesa concorrenza. Il tutto con innegabili benefici per i consumatori finali.

Con provvedimento n. 12185 del 10 luglio 2003, notificato in data 24 luglio 2003, l'Autorità ha confermato come l'accordo - per quanto concerne le sole rotte nazionali interessate - integri la fattispecie di un'intesa restrittiva della libertà di concorrenza ai sensi dell'art. 2 della Legge 287/90.

Anche a seguito di quanto disposto dalla citata Decisione dell'A.G.C.M. del 10 luglio 2003, in data 1° settembre, Alitalia ha cessato la commercializzazione delle rotte domestiche ed internazionali operate in *code sharing* con Volare.

A conclusione di un'analitica e puntuale disamina delle opportune iniziative giudiziali da assumere, l'Alitalia ha successivamente presentato ricorso al T.A.R. del Lazio avverso la Decisione dell'A.G.C.M.

Composizione degli Organi Sociali

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 16 maggio 2003, oltre ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2002, ha nominato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2003-2005, essendo venuto a scadere, per decorso del termine di durata, il mandato conferito al precedente Organo.

La nomina è stata deliberata con la procedura statutaria del voto di lista, per effetto della quale nove Amministratori sono stati tratti dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti ed i restanti due sono stati tratti da altre liste.

Modifiche dello Statuto Sociale

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 16 maggio 2003, ha inoltre approvato, al fine di favorire una maggiore snellezza dei processi decisionali, una modifica degli articoli 17 e 24 dello Statuto Sociale in ordine alla riduzione del numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione ed il Comitato Esecutivo; è stata, altresì, deliberata, tra l'altro, una variazione della procedura del voto di lista allo scopo di assicurare nell'Organo consiliare un'adeguata presenza di Amministratori espressione degli Azionisti di minoranza.

Variazioni intervenute nel portafoglio titoli.

- Il Consiglio d'Amministrazione, in data 29 gennaio 2003, ha deliberato la cessione dell'intera partecipazione detenuta nella **France Telecom** intendendo così cogliere le favorevoli opportunità di mercato determinatesi nel primo scorcio dell'anno. In data 3 febbraio 2003 è stato pertanto dato seguito alla totale dismissione della partecipazione ad un prezzo medio di 24,3 euro per azione, producendosi per l'esercizio in

corso una plusvalenza di circa 7 milioni di euro.

- In data 13 maggio 2003 è stata perfezionata l'operazione di cessione dell'80% del capitale sociale della controllata **Italiatour** alla CIT-Compagnia Italiana Turismo S.p.A., secondo quanto previsto dal contratto sottoscritto dalle parti in data 17 gennaio 2003.

A seguito della finalizzazione, il 2 ottobre, delle valutazioni afferenti il conguaglio sul prezzo di cessione, e salvo eventuali sviluppi ai sensi di quanto previsto contrattualmente, si è determinata per l'esercizio 2003 una plusvalenza di circa 4 milioni di euro, a fronte di un corrispettivo pari a 9 milioni.

- In data 1° luglio è stato conferito ad **Alitalia Maintenance Systems**, società controllata al 100%, il ramo d'azienda costituito dall'Officina Motori; da tale momento, anche per effetto della conclusione di un accordo con le Organizzazioni sindacali alla luce della procedura prevista dalla Legge, è divenuta a tutti gli effetti operativa la società del Gruppo che si occupa di revisione e manutenzione dei motori e delle *Auxiliary Power Unit* (APU).

Successivamente in data 24 settembre 2003, a seguito dell'intervento assenso da parte dell'autorità Antitrust, si è perfezionata, mediante la girata delle azioni, l'operazione di cessione del 40% del capitale sociale di detta società a Lufthansa Technik (LHT), per un importo complessivo pari a €mln 21,2 realizzando una plusvalenza di circa 6 milioni di euro.

- In data 29 luglio è stata formalizzata la cessione, pari a circa il 5,025% del capitale sociale, della **SASA Assicurazioni e Riassicurazioni S.p.A.**, anche secondo quanto previsto nelle intese in essere con l'azionista di maggioranza della partecipata.

Alitalia infatti ha esercitato, nei confronti della SAI, la *put option* relativa alla vendita della partecipazione in SASA prevista da un accordo del 2001, realizzando una plusvalenza pari a circa 2 milioni di euro.

Poiché l'accordo prevedeva due distinte fasi, si evidenzia come la seconda, per la vendita del restante 5,025% della partecipazione, è previsto avvenga entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio della SASA relativo all'esercizio 2003.

- In data 31 luglio è stato sottoscritto il contratto per la cessione ad Effe Luxembourg, società di diritto lussemburghese, dell'80% del capitale sociale di **Eurofly S.p.A.** per un controvalore pari a €mln 10,8, fatti salvi gli aggiustamenti di prezzo, da calcolarsi in ragione di variazioni patrimoniali, attualmente rappresentati dalla valutazione di un conguaglio negativo di 0,5 milioni di euro.

L'operazione ha generato (salvo eventuali sviluppi ai sensi di quanto previsto contrattualmente) una plusvalenza pari a circa 5 milioni di euro.

Per la rimanente frazione di capitale sociale Alitalia avrà la possibilità di esercitare una opzione di vendita per un controvalore pro quota corrispondente a quello di cessione. L'operazione ha incluso altresì la concessione all'acquirente dell'opzione per l'acquisto fino ad un massimo di 13 aeromobili MD82 di proprietà Alitalia, opzione che è stata totalmente esercitata entro il mese di marzo 2004 (perfezionandosi nel successivo mese di aprile la cessione dei primi 3 esemplari).

- In data 2 ottobre si è perfezionata la cessione del 7,33% del capitale sociale detenuto nella società Edindustria, il cui contratto, sottoscritto in data 30 luglio insieme ad altri primari azionisti, ne prevedeva la vendita, per una quota complessivamente pari al 58% del capitale sociale, ad una cordata facente capo alla Tosinvest S.p.A..

Tale dismissione ha comportato una minusvalenza di €mgl 21 a fronte di un corrispettivo di €mgl 64.

Per la porzione rimanente in proprio possesso, Alitalia detiene un diritto di opzione alla vendita esercitabile tra il terzo e il quinto anno successivo al completamento dell'operazione.

- Nel mese di dicembre, Alitalia ha integralmente sottoscritto e versato l'aumento del capitale sociale della controllata Atitech S.p.A., per un ammontare pari a euro 339.998.

Tale operazione è stata attuata in ottemperanza al disposto normativo di applicazione del "Contratto di Programma" stipulato il 22 aprile 2002 con il Ministero delle Attività Produttive che prevede, tra l'altro, che il capitale sociale di Atitech non sia inferiore al 25% dell'ammontare complessivo degli investimenti realizzati in funzione del Contratto stesso.

La quota di partecipazione in tale società si è conseguentemente attestata al 99,01%.

Successivamente, in data 27 febbraio 2004, al riacquisto da sviluppo Italia di 61.434 azioni, la compagnia è rientrata nel possesso totalitario (100%) della partecipazione nell'Atitech.

Variazioni riguardanti la flotta:

- In ordine al processo di rinnovamento e standardizzazione della **flotta**, il Consiglio di Amministrazione Alitalia del 24 febbraio 2003 ha deliberato l'acquisizione in leasing del decimo aeromobile B777 e la contestuale uscita di un aeromobile B767.
- In data 30 ottobre il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'iniziativa (ricompresa nel nuovo Piano Industriale 2004-2006) di trasformazione in *Special Freighter* di tre aeromobili MD11 Combi di proprietà, nonché la vendita di due aeromobili B747 *Freighter*, unitamente a due motori di scorta e parti di ricambio.
- In data 29 dicembre è stato firmato un contratto di locazione con la finanziaria Pegasus Aviation Ireland Limited relativo al quattordicesimo B767/300ER.

Altri fatti:

- Il Consiglio di Amministrazione Alitalia, in data 24 febbraio 2003, ha definitivamente deliberato di rinunciare al **ricorso** per danni presentato **al Tribunale di primo grado delle Comunità Europee** in ordine all'annullamento della decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, disposto da parte dello stesso Tribunale con sentenza del 12 dicembre 2000 (con la quale veniva stabilito che l'operazione intervenuta sul capitale nel corso del 1997 non poteva essere considerata "aiuto di Stato"), ferma restando la prosecuzione del ricorso per l'annullamento della sentenza.
- In data 28 febbraio 2003, si è estinto il mandato a tempo determinato conferito il 14 luglio 1997 da Alitalia agli agenti depositari, in relazione al noto conto vincolato di deposito in garanzia da essa acceso in esecuzione di un impegno di restituzione degli incentivi al pensionamento anticipato corrisposti dallo Stato italiano, sulla base del D.L. 23 ottobre 1996, n. 546 (convertito nella Legge 20 dicembre 1996, n. 640), ai dipendenti che

avevano lasciato la Compagnia nel periodo 1995-1997.

Come già segnalato in sede di Bilancio al 31 dicembre 2002, sull'incerta questione è stato promosso un tavolo di approfondimento con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la regolare gestione ed estinzione del conto deposito in garanzia e la definizione della partita contestata.

- La Direzione Centrale Normativa e Contenzioso dell'Agenzia delle Entrate, rispondendo all'istanza di interpello presentata, ha espresso, in data 28 luglio 2003, un'interpretazione vincolante in ordine **all'assoggettamento ad IVA delle tasse di imbarco passeggeri.**

Poiché lo specifico adeguamento dei sistemi internazionali di distribuzione a quanto fatto rilevare dall'Amministrazione Finanziaria non è nella disponibilità delle compagnie aeree e richiede tempi piuttosto lunghi per la relativa implementazione, Alitalia, onde non essere penalizzata dal mancato esercizio di rivalsa, tra l'altro prevista dalla normativa tributaria, ha, nelle more del predetto adeguamento dei sistemi, disposto che su tutti i collegamenti compresi nel territorio nazionale venga applicato un aumento di €2.

- Il 26 ottobre u.s. la società Minerva Airlines, dopo aver rappresentato sin dal mese di marzo l'insorgenza di una grave crisi finanziaria e nonostante gli interventi di Alitalia a sostegno della sua situazione, ha sospeso i servizi aerei che esercitava in *code sharing* con la Compagnia e successivamente (il 20 novembre 2003) la stessa Minerva, ed in proprio il dott. Giovanni Mancuso, Presidente della società, hanno citato la Compagnia avanti il Tribunale Civile di Roma, per sentirsi dichiarare che la Minerva è stata una società controllata di Alitalia dal 1998 al 1° novembre 2003 e per ottenere, accertato che la stessa Alitalia abbia abusato dello stato di dipendenza economica di Minerva, la condanna di Alitalia al risarcimento dei relativi danni, indicati per Minerva in euro 55 milioni e per il Sig. Mancuso in 1 milione di euro.

Si segnala, inoltre, che, a fronte del grave inadempimento posto in essere da Minerva attraverso la sospensione dei servizi attuata a partire dal 26 ottobre u.s., Alitalia ha comunicato alla controparte la risoluzione dei contratti in corso.

In data 12 dicembre 2003, il Tribunale di Catanzaro, su istanza della stessa Minerva Airlines, ha dichiarato con sentenza lo stato di insolvenza della società e l'assoggettabilità della stessa alla procedura dell'amministrazione straordinaria di cui al D.Lgs. 270/99, nominando tre commissari giudiziali e stabilendo che la gestione dell'impresa rimanga affidata agli organi della società in carica.

I Commissari giudiziali, dopo una prima ricognizione dello stato della società, hanno preso contatto con l'Alitalia individuando nel rapporto con la nostra Compagnia il fattore indispensabile per ipotizzare la ristrutturazione e/o la riallocazione della società.

In tale quadro, i Commissari hanno richiesto ad Alitalia una lettera di intenti in cui la Compagnia manifesti la disponibilità a negoziare un rapporto di *wet lease* della durata di almeno un anno e un successivo più esteso rapporto di *code sharing*, unitamente alla cessione di alcuni aeromobili ATR42.

Alitalia, all'esito della valutazione della predetta richiesta tenuto conto delle esigenze di network della Compagnia, ha ritenuto di accogliere l'invito dei Commissari, inviando in data 13 gennaio 2004 una manifestazione di

intenti in linea con la loro richiesta, ma comunque, subordinata, nell'efficacia, alla rinuncia, entro il 31 gennaio 2004, del contenzioso giudiziario promosso dalla Minerva Airlines e dai danti causa della stessa. I contatti successivamente intercorsi tra i Commissari straordinari e la Compagnia non hanno permesso di raggiungere un accordo. Nel frattempo, l'8 aprile 2004, Alitalia ha presentato domanda di insinuazione al passivo della Minerva per un valore di circa 9 milioni di euro.

- L'Alitalia, in conformità a quanto previsto dal Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (pubblicato sul supplemento ordinario n. 123/L alla "Gazzetta Ufficiale" del 29 luglio 2003, n. 174), recante "Codice in materia di protezione dei dati personali" (o "*Codice privacy*") e dal parere reso in materia dal Segretario Generale del Garante per la protezione dei dati personali in data 22 marzo 2004, ha provveduto all'adozione del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza ("DPS") per il 2003, che sarà aggiornato entro il 30 giugno 2004.

Fatti di rilievo avvenuti oltre la chiusura dell'esercizio

- Il complesso scenario venutosi a delineare all'inizio del 2004 in ordine allo stato di avanzamento del Piano 2004-2006, nel dare corpo, all'esterno dell'ambito controllabile dall'Alitalia, ad una percezione di incertezza relativa ad alcune delle fattispecie chiamate a supportare in concreto l'applicabilità del Piano stesso, ha altresì alimentato il diffondersi di inquietudini e timori sui riflessi che il perdurare di tale situazione avrebbe potuto comportare sulle risultanze economiche e finanziarie della società.

In tale contesto va inquadrata la decisione della Royal Bank of Scotland di esercitare, in data 9 gennaio, l'opzione di cancellazione dell'operazione di copertura accesa sul finanziamento PK Finance, attraverso la quale era stato trasformato il debito da dollari a tasso variabile ad euro a tasso fisso, stipulata con Alitalia per una durata pari a 36 mesi e con diritto bilaterale di cancellazione entro il diciottesimo mese (*early termination option*).

L'esercizio di tale opzione ha comportato per Alitalia il pagamento, con valuta 14 gennaio, del differenziale negativo, pari a circa €mln 39,6.

Per quanto concerne tuttavia gli effetti economici complessivi, il predetto importo è risultato in buona misura compensato da una riduzione del debito in dollari che, espresso ai tassi di cambio di chiusura dell'operazione, ha determinato la rilevazione di proventi di cambio pari a circa €mln 34,1, con un impatto negativo netto pertanto nell'ordine di €mln 5,5.

- Con sentenza depositata in data 26 gennaio, la IX sezione del Tribunale Civile di Roma ha respinto tutte le domande proposte dalla FIAVET Lazio e da 7 agenti di viaggio laziali nell'ambito del giudizio intentato contro Alitalia nel 2001 per ottenere l'estensione della commissione agenziale corrisposta sulla vendita della biglietteria aerea ai diritti per l'imbarco dei passeggeri ed ai supplementi relativi al controllo di sicurezza dei viaggiatori e dei loro bagagli.
- In data 16 febbraio il Consiglio di Amministrazione ha autorizzato la cessione del contratto di acquisto di 6 ERJ170; l'operazione prevede, a partire dal mese di marzo 2004, la successiva riassunzione in flotta tramite contratti di locazione da parte della controllata Alitalia Express. Attualmente è stata effettuata la consegna dei primi due esemplari.
- Sempre in data 16 febbraio, il Consiglio di Amministrazione ha approvato, all'esito delle negoziazioni intervenute con la controparte contrattuale, l'iniziativa di riscatto e conversione in "full freighter" di un MD11 Combi in *leasing* finanziario, analogamente a quanto già prospettato per i tre aeromobili della medesima famiglia in proprietà.
- In data 27 febbraio il Consiglio di Amministrazione, nel prendere atto delle dimissioni rassegnate dal dottor Francesco Mengozzi dalle cariche ricoperte nella società, ha conferito al dottor Marco Zanichelli i poteri già attribuiti all'Amministratore Delegato uscente. Il dottor Zanichelli ha quindi assunto la carica di Amministratore Delegato, mantenendo quella di Direttore Generale.
- In data 27 febbraio Alitalia ha proceduto al riacquisto delle n. 61.434 azioni dell'Atitech S.p.A. già detenute da Sviluppo Italia, a fronte di un corrispettivo complessivo di euro 132.888,73. A seguito di tale operazione, Alitalia risulta titolare dell'intero capitale sociale della controllata Atitech S.p.A., corrispondente a euro 32.039.941,56.
- In data 27 febbraio sono stati firmati i contratti relativi alla vendita dei due B747 *all cargo* approvata il 30 ottobre 2003 nell'ambito della predetta iniziativa di rinnovo della flotta adibita al trasporto merci. Uno dei due aeromobili è stato alienato nel primo trimestre, mentre per il secondo l'operazione è in fase di completamento.
- In data 16 marzo sono stati siglati gli accordi con la società Lufthansa Cargo AG relativi alla vendita di tre aeromobili MD11 passeggeri. L'operazione, avviata a marzo con la vendita di una prima macchina, si è completata a inizio

maggio con l'alienazione degli altri due aeromobili.

- In data 25 marzo Alitalia si è aggiudicata, attraverso la controllata Alitalia Express, la vendita effettuata dal Tribunale di Parma, del ramo d'azienda riveniente dal fallimento Gandalf S.p.A., assegnatario di bande orarie di atterraggio e decollo (135 slot) in vari aeroporti nazionali e comunitari. L'acquisizione di detto ramo d'azienda non ha costituito in alcun modo l'acquisizione della Compagnia Gandalf di cui tale ramo faceva parte e ha comportato, tra l'altro, l'onere di assumere il solo dipendente attribuibile al citato ramo d'azienda.
- In data 15 aprile 2004 il Consigliere dott. Roberto Palea ha rassegnato le dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione della società.
- Con l'avvio della stagione estiva 2004 (marzo-ottobre), la rete dei collegamenti è stata arricchita da nuove frequenze e destinazioni: più in particolare, sul lungo raggio è stato rinforzato il posizionamento di mercato sul Nord America (Washington) e sull'India (Delhi), mentre sul breve/medio raggio, oltre a cogliere opportunità di sviluppo sul mercato domestico, sono state aperte rotte, principalmente verso il Nord Europa (Stoccolma, Copenaghen, Manchester), rappresentative di destinazioni preferenziali per il traffico da/per l'Italia.
- Nella riunione del 6 maggio 2004, Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, - dopo aver preso atto delle comunicazioni svolte dal Presidente e dall'Amministratore Delegato - Direttore Generale in ordine agli accadimenti degli ultimi giorni relativi alla Compagnia e, in particolare, agli incontri svoltisi in sede di Governo ed alle trattative sindacali - ha preso atto delle dimissioni rassegnate dal Presidente, Avv. Giuseppe Bonomi, e dall'Amministratore Delegato-Direttore Generale, Dott. Marco Zanichelli.
Il Consiglio di Amministrazione ha, quindi, cooptato l'Avv. Roberto Ulissi e l'Ing. Giancarlo Cimoli, nominando quest'ultimo, che ha accettato, Presidente ed Amministratore Delegato della Compagnia nonché *Accountable Manager*, conferendo, altresì allo stesso, tutti i poteri delegabili dal Consiglio di Amministrazione ai sensi di Statuto e di legge.

Intervenute le dimissioni dell'Avv. Bonomi e del Dott. Zanichelli, essendosi provveduto alla cooptazione dei due nuovi amministratori ed alla nomina del nuovo Presidente ed Amministratore Delegato, ha rassegnato, a far data dalla prossima riunione assembleare, le dimissioni la maggioranza dei consiglieri.

- Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, presieduto dall'ing. Giancarlo Cimoli, riunitosi in data 13 maggio 2004, ha assunto, nel presupposto del rispetto rigoroso degli impegni intercorsi tra Governo ed Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, determinazioni in merito:
 - **alla Continuità aziendale** deliberando che possa essere assicurata tramite:
 - il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte" emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
 - l'approvazione delle linee guida di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/societario del Gruppo da sviluppare nei 3-4 mesi prossimi;
 - **alle Linee guida del Piano** che prevedono il riassetto industriale ed organizzativo/societario di Alitalia da realizzare secondo criteri di mercato con la costituzione di società distinte focalizzate sui rispettivi settori di attività.
- Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, riunitosi in data 20 maggio 2004 ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 2-3 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte". Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia,

al c.d. “prestito ponte” ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell’ambito dei presupposti che rendono possibile la redazione del bilancio dell’esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell’Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l’impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito.
- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell’Economia e delle Finanze, con riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero

dell’Economia e delle Finanze all’aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell’operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l’accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l’acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell’attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

La prevedibile evoluzione della gestione

L'avvio del corrente esercizio è stato caratterizzato per l'Alitalia dal quadro profondamente problematico descritto in apertura della presente relazione.

Come già rilevato nella Relazione consolidata del 1° trimestre 2004 (approvata il 13 maggio scorso), la forte reazione degli Agenti di viaggio italiani, attuata in risposta alle misure annunciate a fine 2003 dalla Compagnia in relazione al nuovo sistema di remunerazione dell'intermediazione, unitamente al clima di fortissima conflittualità sul versante delle relazioni industriali, hanno concorso a vanificare le crescite di fatturato programmate per il primo trimestre, determinando per il provento da traffico passeggeri, una flessione rispetto allo scorso esercizio della resa per unità di prodotto offerto (RATK), e generando sotto il profilo reddituale, in un periodo caratterizzato dai noti fenomeni di bassa stagionalità, una perdita a livello di risultato ante imposte e partite straordinarie pari a €mln 206 (sostanzialmente analoga a quella dei primi tre mesi dell'esercizio 2003).

Esito non dissimile si è registrato con riferimento ai risultati di traffico di aprile (ancorché quantitativamente il peggioramento di RATK risulti attenuato, potendo beneficiare, nel confronto con i volumi di trasportato dell'aprile del 2003, del drastico calo generato lo scorso anno dal conflitto iracheno), ampiamente penalizzati dal blocco dell'attività registrato negli ultimi giorni del mese a seguito delle ricordate manifestazioni dei lavoratori.

Evoluzioni positive sono per contro emerse sui livelli di puntualità e riconsegna bagagli che, nonostante le menzionate irregolarità/paralisi operative causate dagli scioperi e dalle agitazioni "spontanee" del personale, hanno manifestato nel primo quadrimestre e in questa prima porzione del mese di maggio evidenti segnali di miglioramento rispetto al passato esercizio, riportando la *performance* della Compagnia al livello di quelle dei maggiori vettori europei di riferimento.

Il tutto in un contesto congiunturale ancora segnato da preoccupazioni e debolezze, nel quale in particolare l'economia europea e soprattutto quella nazionale non accennano a riemergere

decisamente dalla prolungata fase di stagnazione, ed in uno scenario di settore che, pur a fianco di incoraggianti cenni di ripresa del traffico (per i vettori AEA: +9,6% verso il 2003 – che si ricorda comunque particolarmente depresso - nelle prime diciotto settimane dell'anno), continua a dover convivere con la costante instabilità del quadro geopolitico che, tra l'altro, non ha mancato di far sentire i suoi effetti anche sulle quotazioni del greggio, che non sono discese rispetto ai limiti alti della forbice OPEC, anzi spesso sono risultati superiori, raggiungendo nelle ultime settimane livelli *record*.

Al riguardo si segnala che nel bimestre aprile-maggio tali quotazioni si sono attestate su un valore medio superiore di oltre il 30% rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio.

Nel contempo, dall'inizio dell'anno le disponibilità finanziarie della società sono andate ulteriormente riducendosi, risentendo dei risultati reddituali di periodo, incisi anche dai citati ben noti fenomeni di stagionalità, che si sono sovrapposti alle predette criticità di questa prima parte di esercizio.

Inoltre, la prolungata fase di stallo in ordine al progetto di ristrutturazione e le pesanti proteste attuate dal personale Alitalia, hanno impedito di perfezionare rilevanti operazioni di finanziamento/rifinanziamento della flotta, già programmate ed in avanzato stato di finalizzazione, ed hanno alimentato qualche prima pressione da parte di alcuni principali fornitori, in un ambito di diffusa preoccupazione che solo il citato recente sopraggiunto accordo di Palazzo Chigi tra Governo e Sindacati e le successive determinazioni del Consiglio di Amministrazione del 13 maggio appaiono avere, in questi giorni, parzialmente ricomposto, almeno nell'attesa di ulteriori sviluppi e rinnovate sufficienti certezze in merito alle prospettive future della Compagnia.

In estrema sintesi, nel già critico quadro emerso nel corso del passato esercizio, questo inizio 2004 ha riproposto in tutta evidenza come gli obiettivi di rilancio di Alitalia necessitano del recupero di stabili e durevoli condizioni di compatibilità economica e finanziaria ottenibili solo attraverso un ineluttabile percorso di incisiva ristrutturazione che la lunga fase di *impasse* dei mesi scorsi,

causata da resistenze e indecisioni dei vari soggetti coinvolti, ha ampiamente condizionato nella sua velocità e pienezza di implementazione.

Inoltre, con specifico riferimento alla parte residua dell'esercizio in corso, è necessario ricordare che la sostenibilità finanziaria della gestione della società è condizionata dalla possibilità di poter cogliere per intero, attraverso la piena stabilità dei programmi operativi, le opportunità di traffico offerte dal periodo di alta stagionalità appena iniziato, di ristabilire in un quadro di ritrovate certezze in ordine al futuro della Compagnia, un solido clima di fiducia sui mercati e sull'insieme dei fornitori di beni e servizi, e, comunque, di reperire adeguate risorse finanziarie. A tale ultimo riguardo soccorre la ricordata recente determinazione del Consiglio di amministrazione (assunta di intesa con l'Azionista di maggioranza) in ordine al reperimento delle

risorse finanziarie necessarie per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano di risanamento in via di elaborazione sulla base delle Linee Guida nei giorni scorsi approvate.

Per contro va segnalato che, sia pure nell'auspicato predetto ripristino di uno scenario normalizzato delle condizioni operative e dei rapporti con i fornitori, è prevedibile che il profilo reddituale dei prossimi mesi, in assenza di interventi di ricapitalizzazione, determinerà, nel corso del corrente esercizio, un deterioramento del patrimonio netto tale da ridurne la consistenza al di sotto della soglia del terzo del capitale sociale.

In conclusione, alla luce di tutto quanto sopra rappresentato si sottolinea la decisiva rilevanza del piano di ristrutturazione industriale e della operazione di aumento del capitale sociale.

Il personale

La situazione del personale della Capogruppo, in termini di forza media retribuita per categoria, è sintetizzata nella seguente tabella:

	2003	2002	D
Dirigenti	175	178	-3
Quadri e impiegati	6.916	7.170	-254
Operai	2.235	2.497	-262
Totale Terra	9.326	9.845	-519
Piloti e Tecnici di volo	2.128	2.181	-53
Assistenti di volo	4.211	4.128	+83
Totale volo	6.339	6.309	+30
Totale	15.665	16.154	-489

Come evidenziato, la forza media retribuita, pari a 15.665 unità, ha presentato, rispetto all'esercizio precedente, una diminuzione di 489 risorse (-3%).

Sterilizzando tuttavia l'effetto riveniente dall'inclusione, limitatamente al primo semestre 2002, della forza media retribuita presente nel comparto Sigma Business, la variazione si riduce a 342 unità.

Tale flessione risulta altresì totalmente concentrata sul Personale di terra (-372 risorse, da 9.698 a 9.326) prevalentemente in nesso con il conferimento del ramo d'azienda "Officina Motori" alla controllata Alitalia Maintenance Systems, con il passaggio ad Air France dell'attività di *handling* sull'aeroporto di Parigi, nonché con la realizzazione del programma di incentivazione agli esodi completatosi nel corso del 2003.

Parziale compensazione è intervenuta per l'incremento netto di 30 risorse registrato dal Personale navigante, riferito alla maggior attività di volo sviluppata nei confronti del precedente esercizio, che ha determinato un aumento pari a 53 unità, in parte attenuato, in relazione al programma di "phase out" della flotta B747 passeggeri, dalla conclusione del rapporto di lavoro con 23 Tecnici di volo.

La consistenza puntuale del personale della Capogruppo al 31 dicembre 2003, riportata nella successiva tabella e pari a 16.138 unità, ha presentato, rispetto al precedente esercizio, una flessione di 546 risorse.

	31.12.2003	31.12.2002	D
Dirigenti	181	171	+10
Quadri e impiegati	7.195	7.376	-181
Operai	2.042	2.456	-414
Totale Terra	9.418	10.003	-585
Piloti e Tecnici di volo	2.093	2.178	-85
Assistenti di volo	4.627	4.503	+124
Totale volo	6.720	6.681	+39
Totale	16.138	16.684	-546

La predetta riduzione si è articolata come segue:

- Personale a tempo indeterminato: decremento di 793 risorse di cui 636 dipendenti di terra e 157 naviganti, reso possibile essenzialmente dal passaggio ad Alitalia Maintenance Systems di 452 risorse di terra, a seguito della ricordata cessione del ramo d'azienda "officina motori" e dalla citata realizzazione del programma di incentivazione agli esodi che ha interessato 126 dipendenti (di cui 69 di terra e 57 naviganti).

Per ciò che concerne invece in particolare il Personale Dirigente, si segnala che al 1° maggio 2004 la consistenza della categoria era rappresentata da 163 unità (-17 risorse rispetto al 31 dicembre 2003).

Si rileva altresì che rispetto al periodo antecedente l'11 settembre 2001 è stata osservata una flessione del 18% (da 198 unità a 163).

La categoria rappresenta pertanto al momento intorno allo 0,7% della forza lavoro complessiva del Gruppo Alitalia, una percentuale inferiore a quella delle altre grandi aziende italiane.

- Personale a tempo determinato: aumento di 247 risorse di cui 196 naviganti e 51 dipendenti di terra.

L'attività di ricerca e sviluppo

Si informa che nel corso del 2003 sono proseguite, particolarmente in tema di sicurezza aerea e di sviluppo della qualità le attività che l'Alitalia abitualmente effettua anche garantendo la partecipazione di proprio Personale altamente qualificato ad organismi, entità ed associazioni nazionali ed internazionali.

Si ricorda altresì che tali attività non sono state ritenute strettamente collimanti con quelle che il Principio contabile n° 24 CND CeR identifica come di ricerca e sviluppo, in coerenza con l'impostazione contabile adottata nei precedenti esercizi.

Altre informazioni

La Società non possiede – né direttamente né per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona – azioni proprie.

Si informa, altresì, che, nel corso dell'esercizio, non sono state effettuate – né direttamente né per il tramite di società fiduciaria – operazioni su dette azioni.

In conformità a quanto disposto dall'art. 120 del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell'art. 126 del relativo Regolamento di attuazione adottato con deliberazione della Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modificazioni, si riportano, nella tabella di cui in appresso, le partecipazioni rilevanti detenute al 31 dicembre 2003 in società con azioni non quotate ed in società a responsabilità limitata.

Società Partecipata	Partecipazione Diretta %	Partecipazione Indiretta %
Alitalia Airport S.p.A.	100	
Alitalia Express S.p.A.	100	
Aviofin S.p.A.	100	
G.A. 2000 Travel Service, Ltd. (Stati Uniti)	100	
Global Executive Travel Selections, Inc. (Stati Uniti)	100	
SISAM – Società Italiana Servizi Aerei Mediterranei S.p.A. in liq.	100	
Atitech S.p.A.	99.01	
Alitalia Maintenance Systems S.p.A.	60	
Alinsurance S.r.l.	6	88 (1)
Odino Valperga Italeuropa General Cargo S.p.A. (in fallimento)		51 (1)
Ales S.p.A.	49	
Alicos S.p.A.	40	
Verona Cargo Center S.p.A.		40 (1)
SASCO – Sea Air Shipping Company – Air Consolidator S.p.A.		25 (1)
Eurofly S.p.A.	20	
Italiatour S.p.A.	20	

(1) Partecipazione detenuta per il tramite della controllata Aviofin S.p.A.

PARTECIPAZIONI DEGLI AMMINISTRATORI E DEI SINDACI

Amministratori (in carica fino al 16 maggio 2003)

<i>Cognome e nome</i>	<i>Società Partecipata</i>	<i>Numero azioni possedute al 31 dicembre 2002</i>	<i>Numero azioni acquistate nel 2003 (fino al 16 maggio 2003)</i>	<i>Numero azioni vendute nel 2003 (fino al 16 maggio 2003)</i>	<i>Numero azioni possedute al 16 maggio 2003</i>
Barberini Silvano	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	22.000	-	-	22.000
Cicia Michele	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	1	-	-	1

Amministratori (in carica dal 16 maggio 2003)

<i>Cognome e nome</i>	<i>Società Partecipata</i>	<i>Numero azioni possedute al 15 maggio 2003</i>	<i>Numero azioni acquistate nel 2003 (dal 16 maggio 2003)</i>	<i>Numero azioni vendute nel 2003 (dal 16 maggio 2003)</i>	<i>Numero azioni possedute al 31 dicembre 2003</i>
Tarroni Andrea	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	55.900	-	-	55.900

Gli altri Amministratori ed i membri del Collegio Sindacale non detengono partecipazioni nell'Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. e nelle società dalla stessa controllate.

Si ricorda che, allo scopo di confermare gli obiettivi di crescente partecipazione del personale e del management in particolare al rischio di impresa ed al miglioramento continuo dei risultati aziendali, nel 1999 è stato avviato un piano pluriennale di incentivazione rivolto a dirigenti della Società e legato al conseguimento di obiettivi prefissati.

A tal fine, l'Assemblea degli Azionisti ha attribuito al Consiglio di Amministrazione la facoltà di aumentare il capitale sociale, entro un periodo di cinque anni ed anche in più volte, per un importo massimo di lire 2.700.000.000 (Euro 1.394.433,63), attraverso l'emissione di azioni da assegnare gratuitamente a dirigenti della Società e mediante imputazione per somma corrispondente della riserva appositamente costituita.

In esecuzione del predetto mandato, il Consiglio di Amministrazione, alla fine del 1999 ha attuato una prima emissione di n. 411.300 azioni. Nel corso degli esercizi successivi non sono intervenute ulteriori emissioni azionarie e, in tale contesto, il Consiglio, alla fine dell'esercizio 2002, su proposta del Comitato per la Remunerazione degli Amministratori e per il Piano di Incentivazione a Lungo Termine, considerata l'imminente elaborazione di un nuovo Piano Industriale pluriennale, ha deliberato di riportare la valutazione circa l'utilizzo della quota residua dell'aumento di capitale nell'ambito di un nuovo Piano di Incentivazione Azionaria a Lungo Termine correlato agli obiettivi ed alla durata del nuovo Piano Industriale.

Struttura di Governance

Premessa

Il sistema di *corporate governance* dell'Alitalia risulta in linea con quanto previsto dal Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la *Corporate Governance* promosso dalla Borsa Italiana S.p.A. (in appresso anche il "Codice"), dalle raccomandazioni formulate dalla CONSOB e, più in generale, con la *best practice* riscontrabile in ambito internazionale.

Tale sistema di governo societario risulta essenzialmente orientato all'obiettivo della creazione di valore per gli azionisti, nella consapevolezza della rilevanza sociale delle attività in cui Alitalia e l'insieme delle società dalla stessa controllate sono impegnati e della conseguente necessità di considerare adeguatamente, nel relativo svolgimento, tutti gli interessi coinvolti.

In questo ambito, Alitalia, secondo quanto riferito in precedenti relazioni, già nel 2001 - riconoscendo nel Codice un modello di riferimento per l'implementazione del proprio sistema di *Corporate Governance* - ha adottato un proprio Codice di Autodisciplina (in appresso anche il "Codice Alitalia").

Si ricorda, peraltro, che molti dei principi e degli istituti enunciati dal Codice erano stati già in precedenza attuati dalla Società, nel quadro dell'attività di autoregolamentazione favorita dal legislatore, quali:

- l'attribuzione al Consiglio di Amministrazione di un ruolo centrale nel sistema di *corporate governance*;
- la previsione statutaria della procedura del c.d. "voto di lista" per la nomina degli Amministratori e dei Sindaci per assicurare la presenza, in seno al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, di rappresentanti gli Azionisti di minoranza;
- la prevalenza nel Consiglio di Amministrazione di Amministratori non

esecutivi, cioè non investiti di deleghe né titolari di incarichi direttivi nella Società;

- l'introduzione di disposizioni statutarie dirette a facilitare la raccolta delle deleghe di voto presso gli Azionisti-dipendenti e, più in generale, l'attività degli organismi associativi costituiti fra detti Azionisti-dipendenti;
- l'informativa resa - con periodicità almeno trimestrale - dall'Amministratore Delegato al Consiglio ed al Collegio Sindacale sull'attività svolta nell'esercizio delle deleghe, fatto particolare riferimento alle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere;
- l'adozione di un Regolamento per la disciplina dello svolgimento delle riunioni assembleari che costituisce parte integrante dello Statuto Sociale;
- la costituzione di una funzione aziendale dedicata ai rapporti con gli investitori istituzionali (*Investor Relator*).

La Società ha, poi, proceduto all'implementazione del Codice Alitalia ulteriormente rafforzando la centralità del ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione dell'Impresa e, ponendo, altresì, particolare attenzione ai temi concernenti l'indipendenza degli Amministratori, il controllo interno, le operazioni con parti correlate e la comunicazione al mercato di operazioni riguardanti strumenti finanziari emessi dalla Società. Nel corso dell'esercizio 2003, inoltre, il Codice Alitalia ha inteso garantire un più specifico contributo al Consiglio di Amministrazione nella definizione delle politiche e delle strategie di comunicazione e di immagine aziendale attraverso la previsione di un apposito Comitato consultivo.

Composizione del capitale azionario

Il capitale sociale di Alitalia alla data del 31 dicembre 2003 risulta pari a Euro 1.433.138.852,50 ripartito in 3.873.348.250 azioni ordinarie da nominali Euro 0,37 cadauna. Le azioni sono indivisibili ed ogni azione dà diritto ad un voto.

Detto capitale è detenuto per una quota maggioritaria dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che, alla data del 31 dicembre 2003, risulta titolare di una partecipazione pari a circa il 62,33%.

Il 2% circa del capitale sociale della Compagnia è detenuto dalla Società Air France. L'acquisizione di detta partecipazione - a cui, peraltro, corrisponde un'analoga partecipazione di Alitalia nel capitale sociale di Air France - s'inserisce, secondo quanto evidenziato nella Relazione al Bilancio dell'esercizio 2002, nell'ambito dello sviluppo dell'Alleanza in essere tra i due Vettori.

Sempre con riferimento al capitale sociale, si evidenzia, inoltre, che, nel quadro dell'operazione di aumento dello stesso deliberata dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 maggio 2002, la Società ha emesso n. 1.934.710.890 obbligazioni convertibili ammesse alla quotazione ufficiale di Borsa Italiana S.p.A.. Secondo quanto al riguardo previsto nel regolamento del prestito obbligazionario "Alitalia 2,9% 2002-2007 convertibile", anche nel corso del 2003 è proseguita la conversione di dette obbligazioni sulla base delle richieste pervenute alla Società. Queste, nell'esercizio, hanno riguardato complessivamente 377.274 obbligazioni per un controvalore di azioni di compendio pari ad Euro 139.591,38.

In attuazione, inoltre, della medesima deliberazione assembleare del maggio 2002 così come attuata dal Consiglio di Amministrazione per effetto della delega allo stesso conferita dall'Assemblea medesima, Alitalia ha, altresì, provveduto all'emissione di n. 180.000.000 di warrant riservati a dipendenti della Società e di sue controllate. I warrant - da ripartirsi tra detti dipendenti sulla base di specifici criteri che tengono conto di intese sindacali al riguardo - potranno essere esercitati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2005 ed il 31 dicembre 2006 mediante l'esercizio della facoltà di sottoscrizione di azioni della Compagnia al prezzo corrispondente al loro valore nominale di Euro 0,37 cadauna.

Organizzazione della Società

La struttura organizzativa di Alitalia - secondo quanto meglio riferito in appresso - è articolata secondo il modello tradizionale in cui la gestione aziendale è affidata al Consiglio di Amministrazione, le funzioni di vigilanza sono attribuite al Collegio Sindacale e quelle di revisione contabile alla società di revisione nominata dall'Assemblea, previo parere dell'Organo di controllo.

A tale ultimo riguardo, si precisa che la società incaricata della revisione contabile di Alitalia riveste l'analogo incarico presso le società del Gruppo sottoposte a revisione contabile ai sensi della normativa di cui al Decreto Legislativo 58/98 e relativo Regolamento CONSOB di attuazione. Le restanti società italiane di minori dimensioni controllate da Alitalia sono sottoposte anch'esse a revisione contabile volontaria.

Il Consiglio di Amministrazione, in data 6 maggio 2004, ha nominato il nuovo Presidente-Amministratore Delegato della Società conferendogli tutti i poteri di rappresentanza e di deliberazione delegabili dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi di Statuto e di quanto previsto dall'art. 2381 del Cod.Civ., nominandolo, altresì, *Accountable Manager* ai sensi delle normative *JAR OPSI*, *JAR FCL 1*, *JAR STD*, *JAR 145* e *JAR 147*.

Il Presidente-Amministratore Delegato, alla data di approvazione della presente Relazione, risulta essere l'unico Amministratore esecutivo della Società.

Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, ha costituito al proprio interno comitati con funzioni consultive e propositive.

Nel quadro di quanto sopra, si fornisce, nel seguito, ulteriore evidenza di specifici aspetti della struttura di *Corporate Governance* dell'Alitalia, anche tenendo conto di quanto indicato da Borsa Italiana S.p.A. nelle "Linee Guida per la redazione della relazione annuale in materia di *corporate governance*" del febbraio 2003 e da Assonime ed Emittenti Titoli S.p.A. nella "Guida alla compilazione alla relazione sulla *corporate governance*" del febbraio 2004.

Consiglio di Amministrazione

Ruolo, funzioni e deleghe

Il sistema di *Governance* dell'Alitalia ha, quale punto di riferimento fondamentale, la centralità del Consiglio di Amministrazione, al quale - secondo quanto previsto dal Codice Alitalia - compete la responsabilità delle strategie e delle linee generali di indirizzo ed organizzative della Società e dell'insieme delle Società dalla stessa controllate quale organismo economico complesso ad essa facente capo, fermi i limiti connessi all'alterità dei soggetti giuridici coinvolti. Il Consiglio definisce, quindi, le regole di *corporate governance* aziendale e le linee guida della *corporate governance* del Gruppo.

Detta centralità trova, altresì, conferma nella vigilanza svolta sull'andamento della gestione, anche tramite il raffronto dei risultati consuntivati con quelli programmati.

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, la responsabilità del sistema di controllo interno del quale fissa le linee di indirizzo e verifica periodicamente l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento, assicurandosi che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo adeguato.

Il Consiglio di Amministrazione - nell'ambito del ruolo sopra delineato - è, in definitiva, investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società, con facoltà di compiere tutti gli atti ritenuti opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi quelli che la legge attribuisce all'esclusiva competenza dell'Assemblea degli Azionisti.

Secondo quanto in precedenza accennato, il Consiglio di Amministrazione, in data 6 maggio 2004 - nel prendere atto delle dimissioni rassegnate dal Presidente e dall'Amministratore Delegato-Direttore Generale, ha nominato previa revoca dei poteri già delegati, il nuovo Presidente-Amministratore Delegato della Società, conferendogli tutti i poteri di rappresentanza e di deliberazione delegabili dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi di Statuto e di quanto previsto dall'art. 2381 del Cod.Civ., nominandolo, altresì, *Accountable*

Manager ai sensi delle normative *JAR OPS1*, *JAR FCL 1*, *JAR STD*, *JAR 145* e *JAR 147*.

Con particolare riferimento alle **Operazioni con Parti correlate**, il Consiglio di Amministrazione - in attuazione delle disposizioni contenute nel Codice Alitalia ed anche in conformità a quanto al riguardo previsto dalla CONSOB - ha emanato le Linee Guida per lo svolgimento delle operazioni con dette parti, contenenti, in particolare, la definizione di Parte Correlata (mutuata dalla nozione al riguardo adottata dalla CONSOB) ed i principi di comportamento in ordine alle stesse, fatto particolare riferimento alle autorizzazioni per il loro compimento ed all'informativa successiva.

Le Operazioni Rilevanti - che, per oggetto, corrispettivo, modalità o tempi di realizzazione possono avere effetti sulla salvaguardia del patrimonio aziendale o sulla completezza e correttezza delle informazioni, anche contabili, relative ad Alitalia - formano oggetto di informativa al pubblico secondo le modalità di cui all'art. 71-bis del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modificazioni.

Nomina e composizione

Il Consiglio di Amministrazione è nominato sulla base di liste presentate da Soci e dall'Organo Collegiale uscente.

Al riguardo, si ricorda che la percentuale di possesso azionario necessaria per la presentazione delle liste da parte dei Soci per la nomina del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, già pari ad uno, è stata ridotta allo zero virgola cinque per tenere conto dell'esperienza - maturata nel corso degli oltre quattro anni dall'introduzione, nello Statuto della Società, del citato voto di lista - che aveva evidenziato la forte difficoltà degli Azionisti di minoranza di aggregare la prevista rappresentanza di capitale, esperienza che si sarebbe prevedibilmente acuita in conseguenza del significativo aumento del capitale sociale deliberato nel corso del 2002.

Allo scopo, poi, di favorire una maggiore snellezza dei processi decisionali, l'Assemblea degli Azionisti del 16 maggio 2003 ha deliberato

un'ulteriore modifica dello Statuto Sociale riducendo in un numero compreso tra nove ed undici la composizione del Consiglio di Amministrazione ed al numero massimo di cinque quella del Comitato Esecutivo. A ciò è stata, conseguentemente, adeguata la procedura del c.d. voto di lista al fine di mantenere nell'Organo consiliare un'adeguata presenza di Consiglieri espressione degli Azionisti di minoranza.

Le liste sono pubblicate su almeno un quotidiano italiano a diffusione nazionale e - corredate dalla descrizione del profilo professionale dei soggetti designati, delle competenze acquisite e delle esperienze maturate dagli stessi - vengono depositate presso la sede sociale almeno dieci giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione.

La lista eventualmente presentata dal Consiglio di Amministrazione uscente - per la quale il termine di deposito è di venti giorni antecedenti l'Assemblea - è, altresì, corredata dall'indicazione dell'idoneità dei soggetti designati a qualificarsi come indipendenti. In occasione della convocazione dell'Assemblea, così come avvenuto per la nomina del Consiglio di Amministrazione in carica, l'Organo consiliare rappresenta ai soci l'opportunità che anche le liste da questi presentate contengano la medesima indicazione.

Maggiori dettagli sulle modalità di presentazione delle liste e di nomina del Consiglio di Amministrazione sono indicate all'art. 17 dello Statuto sociale ed all'art. 2 del Codice Alitalia; documenti, questi, entrambi disponibili anche sul sito Internet della Società (www.alitalia.it), nell'apposita sezione di *Corporate Governance*.

Nel quadro sopra rappresentato, l'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 16 maggio 2003 ha nominato per un triennio un Consiglio di Amministrazione costituito da undici membri, di cui nove sono stati tratti dalla lista presentata dall'Azionista di maggioranza "Ministero dell'Economia e delle Finanze" ed i restanti due da liste presentate da Azionisti di minoranza e, segnatamente, uno dall'Azionista "Società Cooperativa Azionisti Dipendenti Alitalia s.c.a.r.l." e l'altro dall'Azionista Banca "IMI S.p.A."

La maggior parte delle candidature presentate per la nomina di detto Consiglio hanno aderito all'invito formulato dall'Organo consiliare uscente evidenziando l'idoneità dei candidati a qualificarsi come indipendenti. Tutte le candidature sono state accompagnate da esauriente informativa in ordine alle caratteristiche personali e professionali dei soggetti designati, come risulta dai *curricula* depositati e resi disponibili per l'Assemblea nell'ambito della documentazione che correda la presentazione, a norma di Statuto, delle citate liste.

In data 27 febbraio 2004, secondo quanto riferito in precedenza, a seguito delle dimissioni rassegnate dall'Amministratore Delegato uscente, il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione si è ridotto a dieci.

In data 15 aprile 2004, ha poi, rassegnato le dimissioni l'Amministratore designato dall'Azionista Banca IMI S.p.A.

A seguito, poi, delle riferite dimissioni del Presidente e dell'Amministratore Delegato in data 6 maggio 2004, il Consiglio ha contestualmente cooptato due nuovi Amministratori della Società, l'ing. Giancarlo Cimoli, nominato Presidente-Amministratore Delegato, e l'avv. Roberto Ulissi.

Si evidenzia, inoltre, che - per effetto delle dimissioni rassegnate dalla maggioranza dei Consiglieri a decorrere dalla prossima riunione assembleare - l'intero Consiglio di Amministrazione cesserà dalla carica alla predetta data.

Il compenso globale annuo spettante al Consiglio di Amministrazione è stato deliberato dall'Assemblea e, secondo quanto previsto dallo Statuto Sociale, ripartito tra i suoi membri con deliberazione del Consiglio medesimo. Nella Relazione sulla Gestione sono indicati, nel dettaglio, i compensi di competenza dell'esercizio 2003 corrisposti agli Amministratori, nonché le informazioni sul piano pluriennale di incentivazione rivolto a dirigenti della Società e legato al conseguimento di obiettivi prefissati.

Riunioni

Nel corso dell'esercizio 2003, il Consiglio di Amministrazione ha tenuto quattordici riunioni, con una partecipazione media complessiva dell'84% dei suoi componenti ed una durata media di circa quattro ore. La partecipazione media dei membri del Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea del 16 maggio 2003 è stata del 93% e la durata media di ciascuna seduta di circa cinque ore.

Analogamente a quanto effettuato lo scorso anno, il Consiglio di Amministrazione ha approvato e reso noto il calendario dei principali eventi societari dell'esercizio 2004, fatto particolare riferimento alle date stabilite per le sedute con all'ordine del giorno l'approvazione delle relazioni trimestrali, della relazione semestrale e del progetto di bilancio.

Con riferimento al 2004, il Consiglio di Amministrazione - alla data di approvazione della presente Relazione - ha tenuto 13 riunioni.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione, secondo quanto previsto dallo Statuto Sociale, possono tenersi anche per audio/videoconferenza ovvero per teleconferenza.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale in carica per il triennio 2002 - 2004 è stato nominato dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti in data 28 maggio 2002.

La nomina del Collegio Sindacale è stata deliberata con la procedura statutaria, analoga a quella prevista per il Consiglio di Amministrazione, del c.d. "voto di lista", per effetto della quale tre Sindaci effettivi - tra cui il Presidente - ed un Sindaco supplente sono stati tratti dalla lista presentata dall'Azionista di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze" ed i restanti due Sindaci effettivi ed un supplente dall'altra lista presentata da Azionisti di minoranza.

La percentuale di possesso azionario per la presentazione delle liste da parte dei Soci, prevista dallo Statuto sociale vigente alla data dell'Assemblea di nomina del Collegio

Sindacale in carica, era pari ad uno. Si ricorda che, detta percentuale, è stata successivamente ridotta allo zero virgola cinque.

Le liste, così come per il Consiglio di Amministrazione, sono state depositate entro i dieci giorni precedenti quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione e sono state tutte corredate da esauriente informativa in ordine alle caratteristiche personali e professionali dei candidati, come risulta dai *curricula* depositati e resi disponibili per l'Assemblea nell'ambito della documentazione che correda la presentazione, a norma di Statuto, delle citate liste.

Lo Statuto prevede che non possano ricoprire la carica di Sindaco effettivo, tra l'altro, coloro che rivestano tale carica in altre quattro o più società emittenti titoli quotati nei mercati regolamentati italiani.

In ordine ai requisiti di professionalità dei componenti il Collegio Sindacale lo Statuto Sociale prevede - nell'ambito di quanto indicato dall'art. 1, secondo comma, lettere b) e c) del Decreto del 30 marzo 2000, n. 162 del Ministro della Giustizia di concerto con il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica - l'individuazione, quali strettamente attinenti all'attività della Società, dei settori aeronautico ed aeroportuale e di quelli a questi connessi, nonché delle materie inerenti alle discipline giuridiche privatistiche ed amministrative, alle discipline economiche e quelle relative alla revisione ed organizzazione aziendale.

Nel corso dell'attività svolta, i Sindaci hanno, tra l'altro, incontrato la società di revisione e le funzioni aziendali preposte al controllo interno.

Codice sull'*internal dealing*

Il Consiglio di Amministrazione, in linea con le disposizioni contenute nel Regolamento dei Mercati Organizzati e Gestiti dalla Borsa Italiana S.p.A., ha emanato un Codice di Comportamento sull'*internal dealing* - disponibile anche sul sito Internet della Società (www.alitalia.it), nell'apposita sezione di *Corporate Governance* - al fine di assicurare la massima trasparenza ed omogeneità informativa

al mercato relativamente ai comportamenti aventi ad oggetto gli strumenti finanziari dell'Alitalia tenuti dai componenti Organi Sociali e dalle altre "Persone Rilevanti" (ossia da quei soggetti che, in virtù dell'incarico ricoperto all'interno del Gruppo Alitalia hanno accesso ad informazioni *price sensitive*).

Allo scopo di corrispondere al meglio all'interesse del mercato, di disporre dell'informativa di che trattasi nei termini e con le modalità più puntuali ed esaustivi possibili, il Codice di Comportamento contiene talune disposizioni più restrittive rispetto a quelle emanate in materia dalla Borsa Italiana S.p.A.. Tra queste, in particolare, il dimezzamento delle soglie di operazioni per le quali si rende obbligatoria la comunicazione al mercato e la fissazione di *blocking periods*, cioè periodi durante i quali le Persone Rilevanti non possono compiere operazioni sui titoli della Compagnia.

Rapporti con gli investitori istituzionali e con la generalità dei soci

Secondo quanto in precedenza riferito, la Società, ancor prima dell'adozione del Codice, si è adoperata per instaurare e mantenere un costante dialogo con gli Azionisti e con gli investitori istituzionali, anche attraverso funzioni aziendali a ciò dedicate.

Vengono, inoltre, utilizzati, secondo quanto già segnalato, un sito Internet (www.alitalia.it), per mettere a disposizione del pubblico informazioni e notizie anche di carattere economico-finanziario e documentazione sulla *Governance* della Società (Statuto, Codice di Autodisciplina, Codice di Comportamento sull'*internal dealing*,

Calendario dei principali eventi societari dell'esercizio, Linee Guida sulle Operazioni con Parti Correlate, presente Relazione, etc.), nonché un indirizzo di posta elettronica (societario@alitalia.it) per ricevere richieste di invio della documentazione messa a disposizione secondo la vigente normativa.

Assemblee

Alitalia riconosce l'Assemblea quale momento privilegiato per l'instaurazione di un proficuo dialogo con gli Azionisti e quale occasione per la comunicazione di informazioni sulla Società, pur nel rispetto della disciplina sulle informazioni "*price sensitive*".

Al fine di favorire un'ampia ed efficace partecipazione degli Azionisti intervenuti all'Assemblea, Alitalia, sin dal 1996, ha adottato un Regolamento Assembleare, che costituisce parte integrante dello Statuto Sociale e per il cui contenuto si rinvia, quindi, allo Statuto stesso che, come sopra riferito, è disponibile anche sul sito Internet della Società (www.alitalia.it), nell'apposita sezione di *Corporate Governance*.

Lo Statuto contiene, inoltre, disposizioni dirette a facilitare la raccolta delle deleghe di voto presso gli Azionisti-dipendenti e, più in generale, l'attività degli organismi associativi costituiti fra detti Azionisti-dipendenti; in questo ambito, la Società, ove richiesto, ha messo a disposizione di questi organismi spazi e mezzi da utilizzare per lo svolgimento di attività connesse alla raccolta delle deleghe o, comunque, propedeutiche e conseguenti alle riunioni assembleari.

Andamento della gestione delle società del Gruppo

ALITALIA EXPRESS S.P.A. - ROMA

Capitale Sociale:	€23.400.400 interamente versato.
Azionista:	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%
Principale attività:	Esercizio di aeromobili, di linee aeree e di servizi, direttamente e per conto di terzi, per il trasporto di persone, merci e posta in Italia e fra Italia e paesi esteri.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Ricavi	154.459	115.622	38.837	33,6
Valore aggiunto	43.977	32.084	11.893	37,1
Costo del lavoro	(36.095)	(28.209)	(7.886)	28,0
Margine operativo lordo	7.881	3.875	4.007	n.s.
Risultato operativo	3.391	1.371	2.020	n.s.
Risultato prima delle imposte	5.511	2.292	3.219	n.s.
Risultato netto	2.612	108	2.504	n.s.

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	35.269	21.563	13.706	63,6
Patrimonio netto	27.229	24.616	2.613	10,6
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	8.040	(3.053)	11.093	n.s.
Investimenti	7.733	2.831	4.902	n.s.

Dati di attività	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Ore di volo "wet lease"	56.263	40.490	15.773	39,0
linee esercite in proprio:				
TKO	58.357	40.919	17.438	42,6
TKT	35.194	23.017	12.177	52,9
Forza media retribuita	584	400	184	46,0

Il Bilancio al 31 dicembre 2003, revisionato dalla Deloitte & Touche S.p.A., evidenzia un utile netto di €mgl 2.612, che si raffronta col risultato analogamente positivo per €mgl 108 registrato al termine del precedente esercizio.

Tale positiva evoluzione riflette, in estrema sintesi, il progressivo consolidamento dell'Alitalia Express nell'ambito del Gruppo Alitalia quale vettore focalizzato sul comparto *regional*, in un

contesto di crescente integrazione nel *network* di linea.

In tale contesto, i fatti salienti che sotto il profilo operativo hanno caratterizzato il 2003 vengono di seguito evidenziati:

- in corrispondenza dell'ingresso in flotta di 4 nuovi aeromobili, è stata immessa in operativo capacità aggiuntiva pari al +39%

rispetto al precedente esercizio, per un livello di volato pari complessivamente a 56.263 ore,

- sono stati realizzati i cicli d'addestramento degli equipaggi destinati ai nuovi aeromobili ed altresì avviati quelli relativi agli ERJ170 in ingresso nella stagione estiva 2004,
- con l'obiettivo di fornire un supporto focalizzato ed economicamente competitivo alle accresciute dimensioni aziendali ed alle esigenze qualitative dell'operativo attraverso lo svolgimento delle operazioni di *line* e *light maintenance* in chiave integrata, è stato dato corso all'implementazione di un nucleo tecnico manutentivo.

La consistenza della flotta al 31 dicembre 2003 viene riepilogata nella tabella di seguito riprodotta, confrontandola con quella rilevata al 31 dicembre 2002.

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
ERJ145	14	11	+3
ATR72	10	9	+1
ATR42	5	5	0
TOTALE	29	25	+4

Sotto il profilo economico, relativamente ai principali segmenti di affari nei quali si articola l'attività della società, si osserva:

- per quanto concerne il noleggio "*wet lease*" alla Controllante, che rappresenta la maggior parte dell'attività, sono stati conseguiti elevati ritorni economici, in nesso, principalmente, allo sviluppo impresso all'operativo dall'ingresso dei nuovi ERJ145 ed ATR72, al venir meno del negativo impatto derivato nel 2002 dalle operazioni svolte con ATR42 ed al positivo andamento dei costi unitari.

Il livello di questi ultimi, in particolare, ha consentito di raggiungere redditività riallineatasi alle risultanze normalmente registrate negli anni passati, fronteggiando inoltre la riduzione dei proventi unitari negoziati con Alitalia nel 2003, in adesione al rapporto contrattuale vigente, mirata a stimolare un progressivo efficientamento sul lato dei costi;

- per quanto riguarda le linee esercite in proprio, ad una consistente crescita nel livello del *load factor*, aumentato di 7 punti percentuali (dal 53 al 60%), ha corrisposto una flessione in termini di proventi unitari nell'ordine del 16% rispetto al periodo a raffronto, in ragione della già segnalata forte pressione competitiva. Ciò si è riflesso in esiti economici di modesta positività rispetto alla perdita conseguita nel precedente esercizio.
- per ciò che concerne infine il settore *charter*, ormai di residuale rilevanza essendo le disponibilità di risorse utilizzabili fortemente compresse dalla crescita dell'operativo principale, sono stati prodotti margini reddituali positivi, ancorché di contenuta entità.

Il quadro sopra delineato ha determinato il conseguimento di un risultato prima delle imposte positivo per €mgl 5.511, con un incremento di €mgl 3.219 nei confronti del precedente esercizio.

Sotto il profilo finanziario, il flusso monetario del periodo si è presentato negativo per €mgl 11.093, quale conseguenza essenzialmente dello sfavorevole apporto originato dall'attività d'esercizio per €mgl 3.627 (principalmente ricollegabile alla negativa variazione del capitale circolante) e del fabbisogno generato dagli investimenti, pari nel complesso a €mgl 7.733 (principalmente acquisizioni di motori e materiale per la flotta ERJ145 ed ATR72).

In conseguenza di quanto espresso, l'indebitamento netto finale a breve termine ha evidenziato un valore di €mgl 8.040, a fronte di disponibilità monetarie nette per €mgl 3.053 presenti al termine del precedente esercizio.

Per ciò che concerne la prevedibile evoluzione della gestione, il 2004 si è aperto per la società con concrete prospettive di ulteriore sviluppo: infatti, dopo aver portato a regime nel 2003 le operazioni con i *regional jet* da 45 posti nonché il consolidamento della linea turboprop, è stato previsto nel 2004 l'inserimento di 6 nuovi ERJ170, mentre sono in essere ulteriori 6 opzioni per aeromobili della stessa tipologia nonché per due ATR72 per l'anno 2005.

La società, facendo leva sulla positività dei riscontrati margini economici dell'attività in *wet-lease* e sulla possibilità di ulteriore sviluppo delle

linee esercite in proprio, dovrebbe di poter conseguire un risultato economico positivo anche per l'esercizio 2004.

ATITECH S.P.A. - NAPOLI

Capitale Sociale:	€32.049.942 interamente versato.	
Azionista:	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	99,01%
	Sviluppo Italia S.p.A.	0,99%
Principale attività:	Attività industriali di manutenzione di aeromobili e di lavorazione, riparazione, manutenzione e revisione delle parti e dei componenti aeronautici.	

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Valore della produzione tipica	68.171	74.804	(6.633)	(8,9)
Valore aggiunto	30.443	39.842	(9.399)	(23,6)
Costo del lavoro	(33.878)	(32.475)	(1.403)	4,3
Margine operativo lordo	(3.435)	7.367	(10.802)	n.s.
Risultato operativo	(10.438)	(930)	(9.508)	n.s.
Risultato prima delle imposte	(10.370)	(2.957)	(7.413)	n.s.
Risultato netto	(11.297)	(6.228)	(5.069)	81,4
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	67.794	66.306	1.488	2,2
Patrimonio netto	37.269	48.253	(10.957)	(22,7)
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	30.498	18.053	12.445	68,9
Investimenti	15.216	19.319	(4.103)	(21,2)
Dati di attività	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Produttive	619	598	21	3,5
Addestramento	122	107	15	14,0
Esterne	8	22	(14)	(63,6)
Altre	75	92	(17)	(18,5)
Totale	824	819	5	0,6
Forza media retribuita	840	805	35	4

Il Bilancio al 31 dicembre 2003, revisionato dalla Deloitte & Touche, evidenzia una perdita netta di €mgl 11.297, che si confronta con quella di €mgl 6.228 consuntivata alla chiusura del precedente esercizio.

Tale andamento riflette il perdurare, nel suo complesso, della delicata fase industriale che il settore della manutenzione aerea si sta trovando a

fronteggiare, caratterizzata sia da un surplus di offerta sia dall'indebolimento della domanda generato in estrema sintesi:

- dalla riduzione del numero di aeromobili disponibili per attività manutentiva, a seguito delle profonde revisioni della capacità offerta operate dai principali vettori internazionali (si

osserva, in proposito, che circa il 12% della flotte mondiali è attualmente “parcheggiato”);

- dalla tendenziale introduzione in operativo, in luogo degli aeromobili di vecchia generazione dismessi, di nuove tipologie di velivoli, caratterizzati da minori necessità di interventi manutentivi, in ogni caso, maggiormente dilazionati nel tempo.

Tale contesto di marcata criticità ha colto Atitech impegnata in un momento cruciale del proprio processo di sviluppo, nell’attuale fase indirizzato:

- al completamento dei significativi investimenti avviati negli anni precedenti in termini di ampliamento ed ammodernamento delle proprie infrastrutture (nuovo stabilimento di Napoli Capodichino, sul quale nel mese di giugno, dando attuazione al Contratto di Programma sottoscritto con il Ministero delle Attività Produttive, hanno preso avvio le attività operative, in parallelo alla dismissione di parte delle restanti ed ormai obsolete strutture);
- alla diversificazione dei prodotti offerti (acquisizione della “*full capability*” sui B737 e della *capability* sugli A320);

Al medesimo riguardo, si segnala che seppure con volumi limitati, è proseguita l’attività dello stabilimento di Grottaglie, ancorché con una diluizione del programma occupazionale previsto nell’ambito dell’iniziativa.

Tale difficile situazione si è riflessa con accenti di intensa criticità sui risultati economici dell’esercizio, ancorché la società abbia provveduto ad introdurre provvedimenti di contenimento, particolarmente delle spese discrezionali, e di limitazione dei nuovi investimenti, accentuando la portata di tali interventi nell’ultima parte dell’anno.

E’ stata pertanto consuntivata una perdita netta pari a €mgl 11.297, peggiore per €mgl 5.069 nei confronti di quella registrata dal Bilancio chiuso al 31 dicembre 2002, in ordine alla cui articolazione possono in maggior dettaglio, enuclearsi due distinti andamenti:

- la gestione industriale, identificata a livello di risultato operativo, ha evidenziato una perdita di €mgl 10.438, con un

peggioramento pari ad €mgl 9.508 rappresentativo delle intensificate criticità manifestatesi nel 2003 di cui si è dato in precedenza ragguaglio;

- le altre partite non afferenti la gestione industriale come sopra individuata hanno presentato un saldo negativo di €mgl 859 a fronte di quello di eguale segno per €mgl 5.298 evidenziato nello scorso esercizio. La variazione migliorativa, pari a €mgl 4.439, è risultata essenzialmente riconducibile sia alla presenza, nel 2002, di oneri straordinari inerenti l’adesione al condono ex art. 15 Legge finanziaria 2003 ed il completamento del progetto di ristrutturazione aziendale varato nel 2001, sia al minor carico tributario rispetto al precedente esercizio, il quale includeva altresì oneri connessi al rilascio di imposte anticipate precedentemente iscritte, essendone venute meno le ragioni che ne avevano determinato la rilevazione.

Sotto il profilo finanziario, il flusso monetario del periodo si è presentato negativo per €mgl 8.235: al fabbisogno complessivo di €mgl 15.631, riferito alle necessità generate dall’attività di esercizio (€mgl 415) ed agli investimenti effettuati nel periodo (€mgl 15.216), essenzialmente inerenti il prosieguo delle opere di costruzione dell’*hangar* di Napoli Capodichino, si sono parzialmente contrapposti la terza quota del contributo in conto impianti per la riqualificazione del complesso industriale di Grottaglie (€mgl 2.846) e l’incasso delle rimanenti rate del finanziamento agevolato concesso da Sviluppo Italia S.p.A. per il Progetto di Grottaglie (€mgl 4.210).

In conseguenza di quanto espresso, l’indebitamento finanziario netto a breve termine si è attestato, al 31 dicembre 2003, ad €mgl 21.796.

Si segnala altresì che, sotto il profilo societario, nella riunione del 10 dicembre 2003 l’Assemblea Straordinaria degli Azionisti ha deliberato un aumento del capitale sociale pari a €mgl 340, contestualmente sottoscritto e versato da Alitalia. Tale operazione è stata attuata in ottemperanza al disposto normativo di applicazione del “Contratto di Programma” stipulato il 22 aprile 2002 con il Ministero delle Attività Produttive, che prevede, tra l’altro, che il capitale sociale di Atitech non sia

inferiore al 25% dell'ammontare complessivo degli investimenti realizzati in funzione del Contratto stesso.

Per quanto riguarda infine la prevedibile evoluzione della gestione, il negativo andamento del 2003, che fa seguito ad esercizi egualmente sfavorevoli nei due anni precedenti, richiede, per conseguire un sostanziale *break even* dei risultati della gestione operativa, una complessiva rivisitazione del modello di *business* aziendale.

Tale percorso, che fa parte integrante del nuovo Piano Industriale di Gruppo 2004 – 2006, si fonda su iniziative di razionalizzazione della struttura dei costi tese a renderla compatibile con i volumi d'attività in portafoglio, incentrate su interventi di recupero della produttività all'interno dei processi, di utilizzo ottimale del fattore lavoro, nonché di rinegoziazione dei contratti di acquisizione di beni e servizi, con l'obiettivo di pervenire ad un utilizzo efficiente della capacità produttiva.

La società prevede inoltre di rafforzare il proprio connotato di centro di manutenzione pesante dei velivoli *narrow body* del Gruppo sia mediante l'acquisizione della *capability* sull'ERJ145 sia fornendo assistenza per il *phase in* dell'ERJ170.

Relativamente al sito industriale di Grottaglie, si segnala che sono in corso iniziative tese ad abbinare alle attuali attività di manutenzione sulla cellula MD80 anche lavorazioni inerenti la revisione ed il ricondizionamento di componenti aeronautici di cabina.

Si rileva infine che in data 27 febbraio 2004 Alitalia ha proceduto al riacquisto delle 61.434 azioni dell'Atitech detenute da Sviluppo Italia, risultando pertanto titolare da tale momento dell'intero capitale sociale.

ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS S.P.A. - ROMA

Capitale Sociale:	€10.120.000 interamente versato.	
Azionisti:	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	60%
	Lufthansa Technik	40%
Principale attività:	Attività di manutenzione, revisione, riparazione di aeromobili, motori e componenti.	

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Ricavi	32.128	0	32.128	n.s.
Valore aggiunto	8.537	(11)	8.548	n.s.
Margine operativo lordo	735	(11)	746	n.s.
Risultato operativo	41	(26)	67	n.s.
Risultato prima delle imposte	371	(26)	397	n.s.
Risultato netto	(56)	(26)	(30)	n.s.
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	28.193	(19)	28.212	n.s.
Patrimonio netto	37.714	34	37.680	n.s.
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	(9.520)	(53)	(9.467)	n.s.
Investimenti	428	0	428	n.s.
Forza media retribuita	222	0	222	n.s.

Il Bilancio al 31 dicembre 2003, revisionato dalla Deloitte & Touche S.p.A., evidenzia una perdita di €mgl 56, che si raffronta con quella di €mgl 26 consuntivata alla chiusura del precedente esercizio.

Si rammenta, tuttavia, che essendo stata l'attività operativa della società avviata solamente dal 1° luglio 2003, contestualmente al conferimento del ramo di azienda denominato "Manutenzione e Revisione Motori ed A.P.U." da parte di Alitalia, il raffronto con l'anno precedente assume, necessariamente, scarsa significatività.

Si ricorda, inoltre, che in data 24 settembre 2003, intervenuto l'assenso dell'Autorità Antitrust, è stata finalizzata l'operazione di cessione alla Lufthansa Technik del 40% del pacchetto azionario della società.

In termini generali, può osservarsi come il contesto di mercato nel quale Alitalia Maintenance Systems ha avviato la propria attività operativa risulti attualmente caratterizzato da elementi di significativa discontinuità e criticità rispetto al passato, rappresentati, essenzialmente, dalla riduzione del numero di aeromobili disponibili a livello mondiale per interventi manutentivi, in nesso con le profonde rivisitazioni della capacità offerta effettuate dai maggiori vettori internazionali, cui si associa l'introduzione in operativo, in luogo dei velivoli di vecchia generazione dismessi, di aeromobili di nuova tipologia caratterizzati da minori necessità manutentive, oltre che maggiormente dilazionate nel tempo.

A tale situazione si contrappone tuttavia, con riflessi in questo caso positivi per l'evoluzione della società, la strategia di esternalizzazione che

lo stimolo della crisi ha contestualmente indotto a porre in essere da parte di molte compagnie aeree.

In tale contesto, una consistente porzione del mercato mondiale, pari a circa il 40%, inerisce la manutenzione dei motori, *core business* di Alitalia Maintenance Systems, la cui attività operativa è attualmente focalizzata:

- sui motori CF6-50 installati sulle flotte *wide-bodies* B747-200 e DC10,
- sui motori CF6-80 installati sulle flotte *wide-bodies* B767, MD11 e B747-400,

prevedendosi invece nel corso del 2004 l'acquisizione della *capability* sui motori CFM6-56 installati sulle flotte *narrow-body* della famiglia A320.

Tale mercato, caratterizzato dalla presenza di *providers* legati sia alle aerolinee sia ai costruttori, attraversa al momento una fase di assestamento e di consolidamento tra i principali attori, cui si riconnette la formazione di *partnership* e *joint-venture*.

La fase di crisi che il settore del trasporto aereo si sta trovando ad affrontare, si è tradotta per la società in una riduzione del numero degli sbarchi motore di Alitalia e dei clienti terzi, con gli associati riflessi, sotto il profilo economico, di conseguimento di un risultato ante imposte inferiore alle previsioni ancorché, comunque, di sostanziale pareggio (utile pari ad €mgl 371).

In una prospettiva di più lungo periodo, tuttavia, giova qui ricordare che la formula di *partnership* e gli accordi commerciali con Lufthansa Technik garantiscono prospettive di continuità e solidità alla società, che dovrebbe conseguire nell'arco dei prossimi anni una graduale stabile saturazione degli impianti, che consentirà altresì una

significativa riduzione dei costi medi di manutenzione dei motori per Alitalia.

Per quanto concerne l'aspetto finanziario, il flusso monetario del periodo si è presentato positivo per €mgl 9.467, essenzialmente avvalendosi sia del favorevole apporto dell'attività d'esercizio per €mgl 4.890 sia del saldo emerso in sede di conferimento per €mgl 4.897, cui si sono contrapposti fabbisogni per investimenti in immobilizzazioni materiali pari a €mgl 428.

In conseguenza di quanto esposto, le disponibilità monetarie nette finali si sono attestate a €mgl 9.520.

Sotto il profilo societario si segnala infine quanto segue:

- in data 7 aprile 2003 l'Assemblea straordinaria degli Azionisti ha deliberato un intervento sul capitale per €45.807, di cui €25.807 destinati alla copertura della perdita dell'esercizio 2002 ed €20.000 all'aumento del capitale sociale da €100.000 ad €120.000;
- in data 1° luglio 2003, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato un ulteriore aumento del capitale sociale da € 120.000 ad € 10.120.000, mediante conferimento in natura da parte del socio Alitalia del ramo d'azienda denominato "Manutenzione e Revisione Motori ed APU" e la contestuale imputazione al fondo sovrapprezzo azioni di € 27.649.228,2.

Per ciò che riguarda infine la prevedibile evoluzione della gestione, la società ritiene di poter conseguire, nonostante il citato livello non ancora soddisfacente dei volumi e tenendo in debita considerazione i tempi fisiologici necessari ad una completa attuazione degli investimenti, un risultato operativo positivo nell'anno 2004.

ALITALIA AIRPORT S.P.A. - ROMA

Capitale Sociale:	€7.650.000 versato per i tre decimi
Azionista:	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%
Principale attività:	Produzione e svolgimento nell'ambito del settore aeroportuale, di servizi di assistenza a terra ai passeggeri, alle merci ed agli aeromobili del Gruppo Alitalia ed ai terzi.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Ricavi	307.469	300.207	7.262	2,4
Valore aggiunto	137.765	131.798	5.967	4,6
Costo del lavoro	(127.516)	(118.572)	(8.944)	7,5
Margine operativo lordo	10.249	13.226	(2.977)	(22,5)
Risultato operativo	7.398	7.667	(269)	(3,5)
Risultato prima delle imposte	9.463	8.813	650	(7,4)
Risultato netto	(672)	368	(1.040)	n.s.
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	88.956	87.641	1.315	1,5
Patrimonio netto	2.073	2.745	(672)	(25,0)
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	(91.029)	(90.386)	(643)	0,7
Investimenti	7.125	3.671	3.454	94,1
Dati di attività	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Tonnellate/Toccate vs Alitalia	13.484	13.486	(2)	(0,0)
Tonnellate/Toccate vs Terzi	672	618	54	8,7
Totale	14.156	14.105	51	0,4
Forza media retribuita	3.332	3.384	(52)	(1,5)

Il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2003, revisionato dalla Deloitte & Touche S.p.A., ha evidenziato una perdita di €mgl 672, a fronte dell'utile di €mgl 368 consuntivato al termine del precedente esercizio.

Le note criticità che nel corso del 2003 hanno prodotto forti ripercussioni negative nel settore del trasporto aereo si sono riflesse con significativa intensità anche sulle *performance* operative della società, generando in parallelo

sfavorevoli impatti dal punto di vista dei ritorni reddituali.

Sotto il profilo operativo, si rammentano le direttive emanate da parte delle Autorità governative in tema sia di limitazione del rischio di diffusione della SARS (in aderenza alle quali sono stati effettuati servizi aggiuntivi ai passeggeri originanti dalle aree affette dalla sindrome respiratoria, instradandoli entro speciali canali sanitari) sia a garanzia della sicurezza; queste ultime, tra le quali si segnala in particolare

l'assoggettamento a controllo radiogeno del 100% del bagaglio da stiva e di quello a seguito dei passeggeri in transito per destinazioni "sensibili", hanno comportato una dilatazione dei tempi necessari all'espletamento delle corrette procedure sia nell'area dello smistamento e controllo bagagli sia in quella passeggeri, incidendo in maniera negativa sugli aspetti qualitativi dell'operativo e richiedendo altresì un maggior impiego di risorse.

Con riferimento alla negativa evoluzione degli indici relativi alla puntualità ed ai bagagli disguidati, si rileva che nell'ultimo trimestre dell'esercizio è stato possibile ottenere, sia tramite il temporaneo aumento degli organici sia per mezzo d'interventi mirati, un significativo accrescimento dei predetti indicatori, che hanno altresì mantenuto *trend* soddisfacenti anche nella prima parte del 2004.

Per quanto concerne invece l'attività d'assistenza ai passeggeri ed agli aeromobili della Controllante e dei terzi si segnala quanto segue:

- è stato siglato il contratto per l'acquisizione di servizi di assistenza aeroportuale per il tramite di terze organizzazioni sullo scalo di Bologna;
- sono stati acquisiti nuovi contratti, sia per l'area passeggeri sia per quella di rampa, con CSA Czech Airlines e con Air Europa su Fiumicino;
- è terminata l'assistenza al vettore Air Canada, che ha cessato la propria attività sulla rotta Roma – Toronto;
- nel mese di novembre, infine, è stato raggiunto un accordo con KLM per l'assistenza sullo scalo di Fiumicino: l'operatività di detta intesa ha avuto corso dal 16 febbraio 2004 per l'area passeggeri e per l'emissione dei biglietti, mentre è previsto l'avvio dei servizi di rampa a partire dal mese di novembre 2004.

Sotto il profilo reddituale, i riflessi della situazione sopra tratteggiata hanno determinato il conseguimento di un margine operativo lordo positivo per €mgl 10.249, inferiore tuttavia per €mgl 2.977 a quanto realizzato nel precedente esercizio.

In maggior dettaglio, ad una dinamica incrementativa dei ricavi (+2,5%), ha corrisposto

un andamento dei costi operativi meno che proporzionale (+0,8%) ed un più consistente aumento del costo del lavoro (+7,5%), quest'ultimo tuttavia significativamente impattato, oltre che dalla summenzionata crescita degli organici introdotta per corrispondere ad esigenze di carattere operativo, da fenomeni quali incentivazioni agli esodi e trasformazioni di contratti di formazione lavoro in tempo indeterminato, cui si è aggiunto il maggior onere riveniente dalla minore incidenza nel 2003, rispetto al precedente esercizio, dei contratti di solidarietà (3 giornate verso 11).

La negativa variazione del margine operativo lordo si riassume, tuttavia, a livello di risultato operativo, principalmente in nesso con la registrazione di un saldo per proventi diversi migliore (essenzialmente per effetto dell'assorbimento di fondi rischi) e dei minori stanziamenti rettificativi appostati rispetto al 2002.

Il carico tributario, ha infine determinato in €mgl 678 la perdita del 2003, a fronte, come detto, di un utile pari ad €mgl 368 consuntivato nel corrispondente periodo a raffronto.

Sotto il profilo finanziario, la gestione ha generato un flusso monetario positivo per €mgl 810, relativo per €mgl 7.221 al favorevole apporto del flusso da attività d'esercizio (principalmente riconducibile agli ammortamenti ed alla positiva variazione del TFR) cui si è contrapposto, per €mgl 6.578, il fabbisogno netto per investimenti, in massima parte riferibili ad impianti aeroportuali di pista.

In conseguenza di quanto espresso, le disponibilità monetarie nette finali si sono attestate a €mgl 91.029.

Per quanto concerne la prevedibile evoluzione della gestione, la società, prevede, stante l'attuale impianto contrattuale con la Controllante, di chiudere l'esercizio 2004 in sostanziale pareggio.

A tal fine, e nel quadro del nuovo Piano Industriale 2004 – 2006 di Gruppo, verrà mantenuta e rafforzata la politica di contenimento dei costi e di recupero di elevati standard qualitativi, in parallelo con l'avviata reingegnerizzazione dei processi produttivi che dovrà accompagnarsi, nell'area del personale, a decisivi incrementi di produttività, da conseguirsi

anche attraverso interventi di formazione e di riequilibrio professionale.

Inoltre, saranno perseguiti obiettivi di ottimizzazione delle condizioni di fornitura in quegli scali in cui ci si avvale di terze parti.

Si segnala infine che dal mese di luglio 2003 è stato avviato da parte dell’Azionista il processo di identificazione di un potenziale *partner* industriale per la società.

GA 2000 TRAVEL SERVICE LTD – NEW YORK
--

Azionista: Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Principale attività: Agenzia di viaggio.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Ricavi	14.816	28.496	(13.680)	(48,0)
Valore aggiunto	225	512	(287)	(56,1)
Risultato operativo	(295)	(244)	(51)	(20,9)
Risultato netto	(297)	(232)	(65)	(28,0)
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	(732)	(1.435)	(703)	(49,0)
Patrimonio netto	(368)	(83)	(285)	n.s.
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	(364)	(1.352)	988	(73,1)
Investimenti	7	4	3	75

La società è stata costituita il 4 settembre 1997 in seguito alla decisione, da parte di Alitalia, di concentrare presso un unico distributore la vendita nei confronti del cosiddetto segmento "etnico" sulla relazione Nord America, usufruendo in tal modo di una serie di vantaggi, quali la fidelizzazione della clientela ed un maggior controllo della catena distributiva, nonché l'ottenimento di un significativo contenimento dei costi, in particolare quelli CRS, attraverso l'emissione diretta dei biglietti.

Il Bilancio al 31 dicembre 2003 ha registrato una perdita di €mgl 297, a fronte di un analogo risultato analogamente negativo per €mgl 232 consuntivato alla chiusura del precedente esercizio.

Tale andamento riflette i consistenti elementi di criticità che nel periodo in esame hanno ulteriormente penalizzato il settore turistico nel suo complesso, rappresentati, per la società, da

una flessione dei ricavi provvigionali da biglietteria Alitalia pari al 48,0% (da €mgl 28.496 dell'esercizio 2002 a €mgl 14.816 dell'esercizio 2003), solo parzialmente compensata dagli interventi di contenimento dei costi operativi aziendali che si è reso possibile contestualmente portare ad effetto.

Si segnala che nel corso dell'esercizio è stata completata la prima fase del progetto di rilancio del sito *web* della società, il cui obiettivo, finalizzato al conseguimento di una crescita sul mercato parallela all'abbattimento degli oneri gestionali, si sostanzia nella completa effettuazione delle transazioni commerciali tra agenti di viaggio e GA 2000 in modalità *on line*. In particolare, la realizzazione entro il 2004 della seconda fase dovrebbe consentire un approccio multifunzionale al cliente, migliorando l'accesso al prodotto.

GLOBAL EXECUTIVE TRAVEL SELECTIONS, INC – NEW YORK

Azionista: Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Principale attività: Agenzia di viaggio.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Ricavi	1.309	3.091	(1.782)	(57,7)
Valore aggiunto	19	172	(153)	(89,0)
Risultato operativo	19	79	60	(75,9)
Risultato netto	16	31	(15)	n.s.
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	71	(164)	235	n.s.
Patrimonio netto	104	106	(2)	1,9
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	(33)	(270)	237	(87,8)
Investimenti				

La società è stata costituita il 15 febbraio 2000 a seguito della decisione, da parte di Alitalia, di privilegiare il segmento “*business*” (in particolare le piccole e medie imprese) ad alto *yield* sulla relazione Nord America, sviluppando un marchio facilmente identificabile, in grado di supportare la fidelizzazione della clientela concentrando altresì la vendita presso un unico distributore.

Il Bilancio al 31 dicembre 2003 ha presentato un utile netto di €mgl 16, che si raffronta con quello di €mgl 31 consuntivato al termine del precedente esercizio.

AVIOFIN S.P.A. - ROMA

Capitale Sociale	Euro 516.460 interamente versato.
Azionista	Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. 100%
Principale attività	Acquisizione, gestione e coordinamento di partecipazioni ed interessenze in società, consorzi ed altri enti operanti nelle attività di trasporto aereo, aeroportuale e merci.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Valore aggiunto	(147)	(135)	(12)	8,9
Risultato operativo	(247)	(223)	(24)	10,8
Risultato prima delle imposte	498	951	(453)	(47,6)
Risultato netto	545	905	(360)	(39,8)
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Capitale investito	1.853	1.559	294	18,9
Patrimonio netto	8.817	8.271	546	6,6
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	(6.964)	(6.712)	(252)	3,8

Il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2003, revisionato dalla Società Generale di Revisione e Certificazione S.a.s., evidenzia un utile netto di €mgl 545, che si confronta con quello pari ad €mgl 905 consuntivato al termine del corrispondente esercizio precedente.

Tale risultato origina, essenzialmente, dalla rilevazione di proventi finanziari maturati sui depositi a vista presso la Controllante, dalla contabilizzazione dei dividendi e dei relativi crediti d'imposta.

Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2002, giova invece ricordare che questa accoglieva, per €mgl 608, la rivalutazione secondo il metodo del patrimonio netto della controllata Alinsurance s.r.l.

Per quanto concerne in particolare l'andamento delle società partecipate si segnala che:

- Alinsurance, società che opera quale agente assicurativo plurimandatario, ha registrato nel corso del 2003 un risultato negativo di €mgl

10, evidenziando una flessione di €mgl 681 rispetto al precedente esercizio (si fa rinvio, per maggiori dettagli, alla sintesi dedicata ad Alinsurance predisposta nelle pagine successive);

- Verona Cargo Center ha consuntivato nel 2003 un risultato ante imposte di circa €mgl 120, con una riduzione di €mgl 364 essenzialmente riconducibile alla diminuzione del contributo proveniente dall'Aeroporto Catullo di Verona (-4,5%) ed all'aumento dei costi (+6%), a fronte comunque di una crescita del traffico del +1,3%;
- Sasco ha registrato un risultato prima delle imposte pari ad €mgl 2.300, sostanzialmente in linea con quello conseguito nell'anno a raffronto.

Sotto il profilo finanziario, è stato rilevato un flusso monetario positivo per €mgl 252, da attribuirsi totalmente all'autofinanziamento da

attività d'esercizio, che ha determinato in €mgl 6.964 le disponibilità monetarie nette finali. Alla luce di quanto esposto e dei prevedibili andamenti delle società partecipate, Aviofin

ritiene di poter conseguire, anche per il 2004, un risultato economico positivo.

ALINSURANCE S.R.L. - ROMA

Capitale Sociale	Euro 104.000 interamente versato.		
Azionista	Aviofin S.p.A.	88%	
	Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A.	6%	
	Aeroporti di Roma S.p.A.	6%	
Principale attività	Agente plurimandatario operante nel settore dell'intermediazione assicurativa.		

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

(Euro migliaia)

	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %	
Ricavi	1.625	2.549	(924)	(36,2)	
Valore aggiunto	167	1.276	(1.109)	(87)	
Risultato operativo	85	1.220	(1.135)	(93,0)	
Risultato prima delle imposte	125	1.232	(1.107)	(89,9)	
Risultato netto	(10)	691	(701)	(101,4)	
	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %	
Capitale investito	(1.318)	(70)	(1.248)	1.782,9	
Patrimonio netto	1.105	1.116	(11)	(1,0)	
Indebit.to finanz. Netto (disponibilità)	(2.423)	(1.186)	(1.237)	104,3	
Investimenti	0	1	(1)	n.s.	
	Dati di attività	31.12.2003	31.12.2002	Variazione	Variazione %
Montepremi gestito	23.600	24.000	(400)	(1,7)	
contratti in portafoglio (nr)	0	176	(176)	(100,0)	
Polizze in convenzione (nr)	32.300	32.500	(200)	(0,6)	

Il Bilancio al 31 dicembre 2003, revisionato dalla RSM Ria & Partners S.p.A., ha evidenziato una perdita di €mgl 10, a fronte dell'utile di €mgl 691 consuntivato alla chiusura del precedente esercizio.

La flessione è da ricondurre essenzialmente all'avvenuta decisione di Alitalia di disintermediare tutte le polizze del Gruppo (*Aviation* e non *Aviation*), portata a completo effetto dal 1° gennaio 2003, che si è riflesso in una marcata contrazione dei ricavi provvigionali (-€mgl 924 pari al -36%).

La gestione finanziaria, generando un flusso monetario di periodo positivo per €mgl 1.238, in

massima parte originato dalla favorevole variazione del capitale di esercizio, ha determinato in €mgl 2.423 le disponibilità monetarie nette finali.

Per ciò che concerne la prevedibile evoluzione della gestione, si segnala come la citata disintermediazione abbia avviato una significativa fase di transizione, anche con riferimento agli aspetti di carattere organizzativo ed economico, nel corso della quale sarà assunta, da parte degli Azionisti, una decisione in merito alla ristrutturazione del comparto assicurativo, che potrà anche concretizzarsi nella cessione o nell'assorbimento dell'Alinsurance.

Stante l'attuale assetto societario, la società prevede tuttavia di confermare per l'esercizio

2004 un risultato economico di sostanziale pareggio.

Rapporti con Società del Gruppo

I saldi esposti nel bilancio al 31 dicembre 2003 nei confronti delle società controllate, direttamente o indirettamente, e società collegate sono i seguenti:

Società	Saldo a credito Alitalia	Saldo a debito Alitalia
<i>Società controllate direttamente</i>		
Alitalia Airport		75.897
Alitalia Express	6.224	
Atitech	8.333	
Alitalia Maintenance Systems		26.575
Aviofin		6.958
G.A. 2000	599	
Global Executive		292
Sisam		3.207
<i>Società controllate indirettamente</i>		
Alinsurance	578	
<i>Società collegate</i>		
Italiatour	2.487	
Eurofly	9.671	
Alicos (ex 7 C Italia)		901
Ales		323

Nei confronti della società Odino Valperga Italeuropa General Cargo in procedura fallimentare il saldo è a credito Alitalia per €mgl 213 (coperto da apposito stanziamento al "Fondo svalutazione crediti").

Le principali transazioni intercorse nel 2003 con le Società del Gruppo, avvenute come di consueto a valore di mercato, sono sintetizzate come segue:

ALITALIA AIRPORT

Movimenti a credito Alitalia

Servizi informatici	€mgl	6.868
Personale distaccato	"	2.087
Affitti immobili	"	759
Altre prestazioni	"	4.517

Movimenti a debito Alitalia

Assistenza di scalo	€mgl	289.276
Spese di vendita	"	4.832
Altre prestazioni	"	1.434
Oneri Finanziari	"	1.947

ALITALIA EXPRESS

Movimenti a credito Alitalia

Noleggi attivi aa/mm	€mgl	55.184
Spese di vendita	"	8.692
Personale distaccato	"	986
Affitti immobili	"	1.205
Altre prestazioni	"	3.173
Proventi finanziari		157

Movimenti a debito Alitalia

Noleggi passivi aa/mm	€mgl	105.014
Altre prestazioni	"	58
Oneri finanziari	"	30

ATITECH

Movimenti a credito Alitalia

Vendita materiali tecnici	€mgl	921
Servizi informatici	"	2.316
Personale distaccato	"	1.225
Altre prestazioni	"	750
Proventi finanziari	"	764

Movimenti a debito Alitalia

Manutenzione flotta	€mgl	59.587
Acquisto materiali tecnici	"	272
Altre prestazioni	"	1.298

ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS

Movimenti a credito Alitalia

Vendita materiali tecnici	€mgl	1.059
Recupero costi centralizzati	"	1.181
Personale distaccato	"	177
Altre prestazioni	"	1.495
Affitti immobili	"	287
Proventi finanziari	"	16

Movimenti a debito Alitalia

Manutenzione flotta	€mgl	40.507
Acquisto materiali tecnici	"	852

AVIOFIN

Movimenti a credito Alitalia

Prestazioni diverse	€mgl	129
---------------------	------	-----

Movimenti a debito Alitalia

Oneri finanziari	€mgl	155
------------------	------	-----

G.A. 2000 Travel Service

Movimenti a credito Alitalia

Affitti immobili	€mgl	37
------------------	------	----

Movimenti a debito Alitalia

Spese di vendita	€mgl	541
------------------	------	-----

GLOBAL EXECUTIVE Travel Selections

Movimenti a credito Alitalia

Altre prestazioni	€mgl	98
-------------------	------	----

Movimenti a debito Alitalia

Spese di vendita	€mgl	74
------------------	------	----

SISAM

Movimenti a debito Alitalia

Oneri finanziari	€mgl	72
------------------	------	----

ALINSURANCE

Movimenti a credito Alitalia

Personale distaccato	€mgl	570
----------------------	------	-----

Altre prestazioni	“	167
-------------------	---	-----

Affitti immobili	“	123
------------------	---	-----

EUROFLY

Movimenti a credito Alitalia

Manutenzione ed assistenza	€mgl	7.181
----------------------------	------	-------

Noleggi attivi aa/mm	“	15.628
----------------------	---	--------

Spese di vendita	“	2.004
------------------	---	-------

Personale distaccato	“	771
----------------------	---	-----

Altre prestazioni	“	2.812
-------------------	---	-------

Movimenti a debito Alitalia

Noleggi passivi aa/mm	€mgl	582
-----------------------	------	-----

Altre prestazioni	“	177
-------------------	---	-----

Oneri finanziari	“	170
------------------	---	-----

ITALIATOUR

Movimenti a credito Alitalia

Affitti immobili	€mgl	228
------------------	------	-----

Personale distaccato	“	98
----------------------	---	----

Altre prestazioni	“	524
-------------------	---	-----

Proventi finanziari	“	41
---------------------	---	----

Movimenti a debito Alitalia

Spese di vendita	€mgl	772
------------------	------	-----

Altre prestazioni	“	91
-------------------	---	----

Le suddette transazioni sono suddivise in movimenti a debito Alitalia, che individuano le prestazioni fornite dalle società alla capogruppo, e movimenti a credito Alitalia, relativi alle prestazioni fornite dalla capogruppo alle società.

Circa i movimenti a debito si segnalano, soprattutto le transazioni intercorse con le società Alitalia Airport, Alitalia Express, Atitech, ed Alitalia Maintenance Systems in quanto rappresentano il totale o una parte ampiamente maggioritaria del fatturato di tali Società (Alitalia Airport 96%, Alitalia Express 68%, Atitech 89%, Alitalia Maintenance Systems 98%).

In particolare, Atitech, Alitalia Maintenance Systems ed Alitalia Airport forniscono alla capogruppo e ad altre società del Gruppo, rispettivamente, le prime due prestazioni di manutenzione e la terza servizi di assistenza aeroportuale, in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

Alitalia Express fornisce alla capogruppo prestazioni di noleggio aeromobili *wet lease*, inclusivo di equipaggio, costi di manutenzione, assicurazione e spese generali in base a contratti che prevedono tariffe per ora di volo determinate secondo un criterio volto a predefinire le tariffe in correlazione alle condizioni tecnico-operative e di costo dei servizi.

Le prestazioni fornite dalle altre società, peraltro meno significative, avvengono a valore di mercato se facenti parte dell'attività principale delle stesse ovvero al costo se relative ad attività occasionali.

Per i movimenti a credito Alitalia si segnalano le principali transazioni effettuate con Alitalia Express ed Eurofly, che avvengono a valore di mercato se relative a prestazioni ricorrenti e collegate ai principali processi produttivi della capogruppo, (es.: manutenzione), mentre avvengono al costo se relativi a prestazioni occasionali o di supporto.

Più in dettaglio, dette transazioni sono rappresentate per entrambe le società dalla locazione di aeromobili e per Eurofly dalla manutenzione flotta.

Gli oneri e proventi finanziari vengono determinati in base ai tassi di mercato.

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2003

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2003		31.12.2002	
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI				
	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
B) IMMOBILIZZAZIONI				
<i>I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</i>				
1.- Costi di impianto e di ampliamento		17.159.806		15.603.399
3.- Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		22.304.916		27.539.023
6.- Immobilizzazioni in corso ed acconti		1.774.913		2.645.897
7.- Altre		<u>71.709.046</u>	112.948.680	<u>60.872.185</u>
				106.660.505
<i>II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</i>				
1.- Terreni e fabbricati		34.128.320		34.649.563
2.- Impianti e macchinario				
a) Flotta	3.004.163.098		2.766.195.725	
b) Altri	<u>24.700.651</u>	3.028.863.749	<u>23.980.835</u>	2.790.176.560
3.- Attrezzature industriali e commerciali		20.526.833		23.737.377
3bis.- Beni gratuitamente devolvibili		20.408.138		24.087.912
4.- Altri beni		29.974.257		31.349.016
5.- Immobilizzazioni in corso ed acconti		<u>71.950.416</u>	3.205.851.713	<u>298.650.145</u>
				3.202.650.573
<i>III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</i>				
1.- Partecipazioni in				
a) imprese controllate	102.187.501		82.258.617	
b) imprese collegate	2.965.907		1.369.490	
d) altre imprese	<u>64.951.583</u>	170.104.991	<u>80.580.172</u>	164.208.279
1bis.- Versamenti in c/ partecipazioni		2.481.531		9.893.535
2.- Crediti (*)				
a) verso imprese controllate	0	0	0	0
d) verso altri	<u>10.886.633</u>	<u>131.988.417</u>	<u>7.769.549</u>	<u>141.132.630</u>
	<u>10.886.633</u>		<u>7.769.549</u>	
3.- Altri titoli		<u>109.155</u>	<u>304.684.094</u>	<u>111.363</u>
				315.345.807
Totale immobilizzazioni		<u>3.623.484.486</u>		<u>3.624.656.885</u>
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
<i>I. RIMANENZE</i>				
1.- Materiali tecnici ed altri di consumo		135.571.270		188.254.961
2.- Materiali in corso di costruzione		<u>555.957</u>	136.127.227	<u>524.226</u>
				188.779.187
<i>II. CREDITI (**)</i>				
1.- verso clienti		143.395.145		145.674.164
2.- verso imprese controllate		47.471.111		57.035.145
3.- verso imprese collegate		11.806.171		0
5.- verso altri				
a) Compagnie di Navigazione Aerea	55.049.378		252.679.669	
b) Agenti di viaggio	239.898.829		243.305.584	
c) Crediti diversi	<u>761.991.803</u>	<u>1.056.940.010</u>	<u>971.952.723</u>	<u>1.467.937.976</u>
				1.670.647.285
<i>IV. DISPONIBILITA' LIQUIDE</i>				
1.- Depositi bancari e postali		86.949.435		92.026.099
2.- Assegni		15.452		54.626
3.- Denaro e valori in cassa		<u>11.322.750</u>	<u>98.287.637</u>	<u>7.610.343</u>
				99.691.068
Totale attivo circolante		<u>1.494.027.301</u>		<u>1.959.117.540</u>
D) RATEI E RISCONTI		<u>44.106.393</u>		<u>44.095.588</u>
Totale attivo		<u>5.161.618.180</u>		<u>5.627.870.013</u>

(*) Importi esigibili entro dodici mesi

(**) Importi esigibili oltre dodici mesi

STATO PATRIMONIALE

PASSIVO		31.12.2003		31.12.2002	
A) PATRIMONIO NETTO					
I. <i>CAPITALE</i>		1.433.144.403		1.432.984.952	
II. <i>RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI</i>		227.906.678		227.906.678	
IV. <i>RISERVA LEGALE</i>		4.740.079		0	
VII. <i>ALTRE RISERVE</i>					
a) Riserva per emissione azioni ex art 2349 c.c.		1.182.015		1.182.015	
d) Riserva da riduzione capitale sociale		1.431.619	2.613.634	1.431.619	2.613.634
VIII. <i>UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO</i>		90.061.497		0	
IX. <i>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</i>		(517.051.153)		94.801.575	
		<u>1.241.415.137</u>		<u>1.758.306.840</u>	
B) FONDI PER RISCHI E ONERI					
2.- per imposte		602.653		414.873	
3.- altri					
a) fondo concorsi ed operazioni a premi		85.878.388		80.263.156	
b) fondo impegni acquisto e vendita a termine		0		33.421.524	
c) fondo ristrutturazione		20.279.988		38.973.826	
d) fondo per prepensionamenti		92.904.983		92.268.652	
e) fondo oneri futuri B-767		43.590.540		106.847.000	
f) diversi		133.284.256	376.540.809	109.931.972	462.121.003
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO					
		<u>295.992.327</u>		<u>306.198.535</u>	
D) DEBITI					
2.- Obbligazioni convertibili	(**)	714.384.685	714.384.685	714.544.136	714.544.136
3.- Debiti verso banche		947.870.407	1.133.384.692	698.063.842	834.407.735
4.- Debiti verso altri finanziatori		117.945.217	128.807.099	128.717.334	139.092.335
5.- Acconti			1.856.350		
6.- Debiti verso fornitori			454.999.674		415.033.771
8.- Debiti verso imprese controllate			144.665.262		131.432.776
9.- Debiti verso imprese collegate			1.624.465		1.343.422
11.- Debiti tributari		1.494.723	32.341.644		84.001.433
12.- Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			39.421.733		41.964.278
13.- Altri debiti					
a) Biglietti prepagati		175.176.944		213.240.648	
b) Compagnie di navigazione aerea		79.015.375		120.578.022	
c) Agenti di viaggio		61.516.734		49.201.574	
d) Debiti diversi		0	144.986.386	185.648.064	568.668.307
		<u>1.781.695.032</u>	<u>460.695.440</u>	<u>1.585.940</u>	<u>2.930.488.193</u>
			<u>3.112.181.045</u>	<u>1.542.911.253</u>	
E) RATEI E RISCONTI					
			<u>135.488.863</u>		<u>170.755.443</u>
Totale passivo			<u>5.161.618.180</u>		<u>5.627.870.013</u>

CONTI D' ORDINE

	<u>31.12.2003</u>		<u>31.12.2002</u>	
1. - GARANZIE PERSONALI PRESTATE				
a) Fidejussioni prestate				
- Per conto di imprese controllate	108.161.982		93.753.167	
- Per conto di altri	<u>1.287.349</u>	<u>109.449.331</u>	<u>1.315.076</u>	<u>95.068.243</u>
2. - GARANZIE REALI PRESTATE				
c) per debiti iscritti in bilancio	<u>1.212.671.602</u>	<u>1.212.671.602</u>	<u>935.877.568</u>	<u>935.877.568</u>
3. - IMPEGNI				
a) Di acquisto	193.367.502		579.122.002	
b) Di vendita	<u>359.945.741</u>	<u>553.313.243</u>	<u>677.618.083</u>	<u>1.256.740.084</u>
4. - ALTRI				
a) Fidejussioni ricevute	29.479.140		29.375.485	
b) Beni in locazione con opzione di riscatto	433.439.786		531.943.823	
c) Beni di terzi in deposito a custodia o locazione	1.116.163.993		1.049.579.534	
d) Beni presso terzi	38.651.847		34.747.680	
e) Garanzie di terzi per obbligazioni dell'azienda	512.087.403		190.317.979	
f) Operazioni finanziarie derivate	518.172.746		1.122.930.526	
g) Altre fattispecie	<u>9.262.154</u>	<u>2.657.257.069</u>	<u>8.802.234</u>	<u>2.967.697.259</u>
		<u>4.532.691.245</u>		<u>5.255.383.155</u>

CONTO ECONOMICO

	31.12.2003		31.12.2002	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1.- Ricavi delle vendite e delle prestazioni		4.324.338.081		4.615.162.622
2.- Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione		51.731		(149.972)
4.- Incremento di immobilizzazioni per lavori interni		42.124.214		64.463.812
5.- Altri ricavi e proventi				
a) contributi in conto esercizio	14.250.797		11.687.420	
b) plusvalenze da alienazioni	367.692		2.704.049	
c) altri	175.301.885	189.920.373	203.589.470	217.980.939
Totale		4.556.414.398		4.897.457.400
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6.- Per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo		(636.028.815)		(704.850.330)
7.- Per servizi		(2.518.628.222)		(2.556.009.864)
8.- Per godimento di beni di terzi		(441.462.274)		(429.855.244)
9.- Per il personale				
a) salari e stipendi	(698.451.421)		(701.587.731)	
b) oneri sociali	(179.088.719)		(174.177.536)	
c) trattamento di fine rapporto	(43.870.752)		(45.546.848)	
d) trattamento di quiescenza e simili	(13.181.911)		(3.097.111)	
e) altri costi	(27.951.691)	(962.544.493)	(10.001.212)	(934.410.438)
10.- Ammortamenti e svalutazioni				
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(46.695.056)		(43.386.830)	
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(284.598.601)		(253.370.026)	
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(2.607.302)		0	
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(23.148.458)	(357.049.417)	(28.904.835)	(325.661.690)
11.- Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo		(22.584.368)		(895.121)
12.- Accantonamenti per rischi		(10.978.001)		(20.083.464)
13.- Altri accantonamenti		(42.685.745)		(57.929.632)
14.- Oneri diversi di gestione		(68.028.188)		(90.054.342)
Totale		(5.059.989.524)		(5.119.750.124)
Differenza tra valore e costi della produzione		(503.575.126)		(222.292.723)
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI				
15.- Proventi da partecipazioni				
a) dividendi da imprese controllate	0		15.995.571	
b) dividendi da imprese collegate	147.000		0	
c) dividendi da altre imprese	352.334		655.405	
d) altri proventi da partecipazioni	92.813	592.147	9.008.196	25.659.172
16.- Altri proventi finanziari				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
. imprese controllate	0		0	
. imprese collegate	0		0	
. controllanti	0		0	
. altri	3.222.250	3.222.250	6.812.191	6.812.191
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	4.170		2.418	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0		0	
d) proventi diversi dai precedenti				
. interessi e commissioni da imprese controllate	1.032.349		439.808	
. interessi e commissioni da imprese collegate	40.597		0	
. interessi e commissioni da controllanti	0		0	
. interessi e commissioni da altri e proventi vari	62.129.720	63.202.666	66.429.086	73.364.174
17.- Interessi e oneri finanziari				
a) interessi e commissioni a imprese controllate	(2.221.604)		(3.519.193)	
b) interessi e commissioni a imprese collegate	(201.670)		(253)	
c) interessi e commissioni a controllanti	0		0	
d) interessi e commissioni ad altri e oneri vari	(162.954.584)	(165.377.858)	(185.127.730)	(188.647.177)
Totale proventi e oneri finanziari		(98.356.625)		(82.809.222)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18.- Rivalutazioni				
a) di partecipazioni	3.800.620		1.587.427	
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0		0	
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	3.800.620	0	1.587.427
19.- Svalutazioni				
a) di partecipazioni	(29.191.959)		(36.571.407)	
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0		(17.405.123)	
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	(29.191.959)	0	(53.976.530)
Totale delle rettifiche		(25.391.339)		(52.389.103)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20.- Proventi				
a) plusvalenze da alienazione	53.056.617		164.395.777	
b) sopravvenienze attive	23.536.321		24.725.772	
c) altri proventi	78.291.304	154.884.241	375.449.512	564.571.062
21.- Oneri				
a) minusvalenze da alienazione	(1.793.981)		0	
b) imposte relative a esercizi precedenti	(1.791.360)		(25.856.725)	
c) sopravvenienze passive	(9.306.075)		(18.153.559)	
d) altri oneri	(14.848.080)	(27.739.496)	(38.600.952)	(82.611.235)
Totale delle partite straordinarie		127.144.746		481.959.826
Risultato prima delle imposte		(500.178.345)		124.468.778
22.- Imposte sul reddito dell'esercizio		(16.872.808)		(29.667.203)
23.- Utile (perdita) del periodo		(517.051.153)		94.801.575

PARTE A - ATTIVITA' DELL'IMPRESA, SCHEMI DI BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE ALITALIA

Attività dell'impresa

L'Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. - è la principale compagnia di navigazione aerea italiana. La Società ha per oggetto l'esercizio di linee aeree per il trasporto di persone, merci e posta in Italia, fra l'Italia e paesi esteri ed in paesi esteri.

Azionista di riferimento

La maggioranza del capitale sociale, pari al 62,3% è detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Schemi contabili

Il bilancio al 31 dicembre 2003, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, è stato redatto in ottemperanza alle norme del codice civile.

Per una più completa informativa sono state inoltre predisposte alcune tavole di analisi, inserite e illustrate nella Relazione sulla gestione. In quest'ultima sono anche fornite le informazioni riguardanti i rapporti e le operazioni intercorse con le società del Gruppo.

Criteri di valutazione

I criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio e nelle rettifiche di valore risultano aderenti ai requisiti della prudenza e della prospettiva della continuazione dell'attività e sono conformi a quanto disposto dall'articolo 2426 c.c., interpretati ed integrati dai principi contabili contenuti nei documenti emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri.

Come già ampiamente descritto nella nota di introduzione al bilancio e nella relazione sulla gestione (cui espressamente si fa rinvio), l'Alitalia sta attraversando una gravissima crisi aziendale, riconducibile essenzialmente alle condizioni di non redditualità, quali si evidenziano nei risultati pesantemente negativi del trascorso esercizio e del primo trimestre del corrente esercizio, e nelle

altrettanto serie ripercussioni che tali andamenti hanno prodotto sulle consistenze finanziarie e patrimoniali della società.

Come ricordato nella relazione sulla gestione, il Piano Industriale 2004-2006, approvato nell'ottobre 2003, attraverso una serie articolata di misure di efficientamento e ristrutturazione industriale, consentiva di prevedere il ripristino, nell'arco del triennio considerato, delle compatibilità reddituali e finanziarie predette.

I successivi sviluppi hanno reso impraticabile detto Piano, e da ultimo hanno condotto alle citate intese intercorse tra Governo e Organizzazioni Sindacali del 6 maggio scorso nelle quali si era definito, tra gli altri, l'impegno ad affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantissero la continuità aziendale.

In seguito, il Consiglio di Amministrazione, nella ricordata riunione del 13 maggio ha assunto, d'intesa con l'Azionista di Maggioranza, determinazioni in merito alla continuità aziendale ritenendo che possa essere assicurata tramite:

- il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte" emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano;
- il perseguimento, secondo le linee guida approvate di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/societario del Gruppo da sviluppare nei tre-quattro mesi prossimi.

Infine il Consiglio di Amministrazione di Alitalia del 20 maggio 2004 ha approvato l'ulteriore articolazione delle Linee Guida del redigendo Piano Industriale 2004 - 2008 e, in particolare, il programma per l'elaborazione di detto Piano che Alitalia intende sviluppare nei prossimi 2-3 mesi secondo le linee deliberate dal Consiglio di Amministrazione il 13 maggio 2004; la realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte".

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza intercorso con l'On. Ministro

dell'Economia e delle Finanze in ordine al redigendo Piano Industriale della Compagnia, al c.d. "prestito ponte" ed al previsto aumento di capitale della Società da cui si evidenzia, nell'ambito dei presupposti che rendono possibile la redazione del bilancio dell'esercizio 2003 secondo criteri di continuità:

- la determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio, con specifico riferimento al finanziamento ponte e considerato l'impegno della società a mettere a punto e dare soprattutto concreta attuazione al redigendo Piano Industriale 2004-2008, le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito.
- la dichiarazione secondo cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con riferimento agli altri presupposti ritenuti idonei ad assicurare il giudizio di continuità aziendale e in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento che saranno previste dal Piano Industriale che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti, potrà favorevolmente valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della Società. La partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze all'aumento di capitale dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato. Le azioni di risanamento previste dal Piano Industriale saranno individuate in coerenza con l'accordo firmato a Palazzo Chigi fra Governo e sindacati il 6 maggio u.s.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, preso positivamente atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in cui le parti, compatibilmente ed in coerenza con la normativa comunitaria in materia di concorrenza, si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal

riassetto organizzativo e societario di cui al redigendo Piano Industriale 2004-2008 di Alitalia.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha, successivamente, deliberato in merito al progetto di bilancio di esercizio e bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2003, redatto con criteri di continuità aziendale a condizione dell'attuazione di un incisivo piano di risanamento e rilancio del Gruppo e del reperimento di adeguate risorse finanziarie tramite aumento di capitale e finanziamento ponte.

Ciò premesso, il presente bilancio è stato redatto, come previsto dall'articolo 2423 bis del codice civile, nella prospettiva della continuazione dell'attività, non sussistendo, allo stato, elementi oggettivi di giudizio che consentano una diversa prospettazione e, con essa, una deroga a tale disposizione di legge e ai principi e interessi dalla medesima tutelati.

Nel contempo, si sottolinea che il superamento della attuale crisi attraverso il ritorno a condizioni stabili e durevoli di redditività e di solidità finanziaria e patrimoniale, e, con esse, la continuità aziendale, dipendono, come esplicitato nelle richiamate determinazioni del Consiglio di Amministrazione del 13 e 20 maggio, dalla concreta e positiva attuazione di un Piano incisivo di risanamento dell'Alitalia e, nel frattempo, dal rapido reperimento delle necessarie risorse finanziarie.

Sviluppi, questi, che presentano profili di incertezza.

D'altro canto, il presente bilancio, che viene redatto a ridosso delle scadenze di legge, in conformità a corretti principi contabili non recepisce svalutazioni per eventuali perdite durevoli di valore delle attività e/o accantonamenti per oneri di ristrutturazione. Non sono state, pertanto, effettuate svalutazioni dei cespiti in assenza di riferimenti circa l'esistenza o meno di perdite durevoli di valore; soltanto l'analitica articolazione del piano industriale permetterà di valutarne la permanenza o meno del valore; permetterà, al pari, di determinare gli oneri di ristrutturazione.

Per quanto riguarda la flotta, in particolare si segnala che le linee guida del Piano Industriale - già messe a punto e che all'esito della necessaria analisi saranno proiettate nella sua redazione definitiva - prevedono obiettivi di sviluppo

dell'impiego della flotta e di recupero di redditività. Circostanze, queste, che alla luce dei riferimenti normativi, non giustificano stime fondate su criteri tratti dal mercato. Al riguardo va peraltro segnalato che, laddove il suddetto piano definitivo dovesse prevedere una anticipata radiazione di taluni aeromobili, i relativi valori di realizzo, in base all'attuale *trend* del mercato aeronautico – del resto di non univoca determinazione - e del consistente apprezzamento intervenuto da parte dell'euro verso il dollaro statunitense, risulterebbero inferiori a quelli riflessi in bilancio.

I criteri di valutazione non hanno subito variazioni nei confronti del precedente esercizio e non si sono altresì verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423 c.c., 4° comma.

I criteri di valutazione adottati sono sintetizzati nei paragrafi successivi, mentre per eventuali ulteriori specificazioni si fa riferimento al commento delle singole voci.

Immobilizzazioni immateriali

Le "immobilizzazioni immateriali" rappresentano costi e spese che hanno utilità pluriennale e vengono iscritte al costo, sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la stimata residua possibilità di utilizzazione.

In relazione a ciò tali costi e spese vengono ammortizzati in cinque anni, salvo:

- gli oneri riferiti alla messa a norma dei cespiti su area demaniale che sono ammortizzati in dieci anni, ovvero in funzione della durata residua dei contratti o delle concessioni se inferiore;
- gli oneri accessori su finanziamenti a medio lungo termine, che sono ammortizzati sulla durata dei relativi finanziamenti.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, eventualmente rivalutato in applicazione di norme speciali di legge, e comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, delle spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni nonché degli oneri finanziari correlati al pagamento di anticipi a fornitori di flotta.

Vengono anche capitalizzati gli oneri relativi alle revisioni "D" degli aeromobili di proprietà, i quali vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni.

In coerenza con quanto indicato nel successivo punto "operazioni finanziarie derivate", il costo di acquisto degli investimenti in flotta tiene conto dei risultati delle operazioni poste in essere a copertura dei relativi impegni contrattuali, se valutate altamente efficaci.

Gli ammortamenti vengono calcolati secondo le modalità di seguito riportate:

1. ammortamento tecnico:

gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote costanti, sulla base di aliquote economico-tecniche rappresentative della stimata vita utile del cespite cui si riferiscono e precisamente:

	vita utile	aliquota
Fabbricati esistenti sul sedime aeroportuale	25 anni	4%
Altri fabbricati di proprietà e terreni asserviti	33 anni	3%
Flotta di lungo raggio (B777, B767, B747, MD11)	20 anni	5%
Flotta di breve-medio raggio (MD80, A321, A320, A319, ERJ145)	18 anni	5,5%
Flotta turbo prop (ATR 72)	14 anni	7,14%
Impianti, macchine, attrezzature e dotazioni	10 anni	10%
Complessi elettronici	5 anni	20%
Automezzi ed autovetture	4 anni	25%
Mobili, arredi e macchine d'ufficio	8,5 anni	12%

Gli aeromobili acquistati usati, ovvero acquisiti in proprietà a seguito dell'esercizio del diritto di opzione alla scadenza della locazione finanziaria, vengono ammortizzati applicando aliquote che tengano conto della ridotta residua vita utile.

Per le immobilizzazioni materiali di rilevante importo (flotta e complessi elettronici), entrate in attività nel corso dell'esercizio, l'ammortamento è calcolato pro-quota; per tutte le altre immobilizzazioni acquisite in corso d'anno la quota d'ammortamento è determinata applicando l'aliquota ordinaria ridotta della metà;

2. ammortamento finanziario:

l'ammortamento finanziario è dimensionato sul valore di iscrizione a libro dei cespiti su aree demaniali ed è determinato con riferimento alla durata della concessione.

Esso viene calcolato, così come definito dal D.L. n. 669 del 31.12.1996, in alternativa all'ammortamento tecnico laddove l'applicazione di quest'ultimo non sia tale da consentire il totale ammortamento del cespite entro la scadenza della concessione.

In presenza di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni, il loro valore residuo di carico viene allineato al presunto valore d'uso o, se destinate alla vendita, a quello di presunto realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da investimenti duraturi in partecipazioni, da crediti finanziari, da depositi versati a cauzione e da titoli a reddito fisso.

Tali poste vengono iscritte utilizzando i seguenti criteri:

1. partecipazioni:

- le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate adottando il metodo del patrimonio netto di cui all'art. 2426 nr. 4) c.c.; le differenze positive e negative fra i valori di patrimonio netto delle controllate e delle collegate – detratti i dividendi già deliberati ed operate le rettifiche richieste dai principi di redazione del bilancio consolidato – ed i corrispondenti valori di carico sono imputate a conto economico;
- le altre partecipazioni sono iscritte al costo di acquisizione – in aderenza a quanto previsto dall'art. 2426 C.C. nr. 1) – ridotto in presenza di eventuali perdite di valore ritenute di carattere durevole;

ove nel prosieguo vengano meno i motivi che hanno condotto alla svalutazione il valore viene ripristinato fino alla concorrenza del costo iniziale.

2. crediti finanziari e depositi a cauzione:

sono iscritti al valore nominale ovvero al presumibile valore di realizzo/rimborso se inferiore.

3. titoli:

sono riportati al loro valore nominale, coincidente con il costo.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite da “materiali tecnici ed altri di consumo” e da “materiali in corso di costruzione” sono state valutate - per classi omogenee - al prezzo medio di acquisto, od al costo per le scorte di produzione interna, tenuto conto, ove più cautelativo, del valore di realizzo.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al costo di acquisto ovvero al presunto valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato, se minore.

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti al presunto valore di realizzo, che corrisponde alla differenza tra il loro valore nominale, inclusivo degli eventuali interessi attivi di mora iscritti in aderenza al D.Lgs. n. 231/2002, e peraltro controbilanciati, in quanto di complesso realizzo, dalla costituzione di un apposito fondo e le rettifiche iscritte al fondo rischi su crediti, portate a diretta diminuzione delle voci attive cui si riferiscono

I debiti sono riportati al loro valore nominale inclusivo degli eventuali interessi passivi di mora di cui al D. Lgs. n. 231/2002.

I debiti per “biglietti prepagati” rappresentano l'esposizione della Società nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo da rendere.

Ratei e risconti attivi e passivi

Costituiscono l'applicazione del generale principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di

periodo e sono calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale.

Disponibilità liquide

Sono valutate al loro valore numerario. Tra di esse figurano i “fondi in viaggio”, che rappresentano disponibilità liquide in corso di trasferimento, alla data di chiusura del bilancio, dagli uffici periferici alla sede centrale.

Partite in moneta estera o soggette al rischio di cambio

I crediti ed i debiti espressi in valuta estera sono originariamente convertiti in euro ai cambi vigenti nel momento in cui sono state compiute le sottostanti operazioni; le differenze cambio emergenti in occasione dell'incasso dei crediti o del pagamento dei debiti in valuta estera sono iscritte a conto economico.

I crediti e debiti nonché le disponibilità liquide espresse in valuta estera sono allineati ai cambi di fine anno o ai cambi negoziati, ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico. Se dalla conversione dei crediti e debiti a medio-lungo termine, con esclusione della quota corrente, emerge un utile netto (eccedenza degli utili sulle perdite di conversione) lo stesso viene differito mediante l'accantonamento nella voce del passivo “Fondo utili differiti su cambi”.

Tra i conti d'ordine, le garanzie personali o reali e gli impegni espressi in moneta estera o soggetti al rischio di cambio sono allineati ai cambi di fine esercizio.

Operazioni finanziarie derivate

Si riferiscono ad operazioni in essere di copertura su posizioni finanziarie e su acquisti/vendite di valute e di carburante a termine, finalizzate a contenere il rischio di cambio e di prezzo sui previsti flussi di incassi/pagamenti.

Si precisa che in presenza di operazioni di “*hedging*”, che realizzano una copertura valutata, con la metodologia indicata nello IAS 39, altamente efficace (esito dello strumento di copertura rientrante nella fascia 80-125 per cento rispetto alla contrapposta variazione dell'elemento

coperto), la contabilizzazione riflette – in linea con quanto previsto nella Comunicazione Consob DEM 1026875 del 11-4-2001, che a sua volta richiama lo IAS 39 – il principio della competenza: gli utili e/o le perdite vengono pertanto imputati al conto economico contestualmente e simmetricamente all'iscrizione della manifestazione economica dell'elemento coperto.

Negli altri casi – ed in particolare in presenza di copertura valutata, con la citata metodologia, non altamente efficace sempre secondo le definizioni dello IAS 39 – gli stimati effetti economici negativi sono prudenzialmente anticipati, con appositi stanziamenti al fondo impegni per acquisto e vendita a termine, nel bilancio in cui vengono rilevati detti effetti attraverso il *mark-to-market* applicato ai contratti derivati posti in essere; ove, invece, dovesse emergere – per le stesse operazioni – un'eccedenza positiva, questa non verrebbe iscritta.

Gli ammontari nozionali delle operazioni vengono appostati per memoria negli “altri conti d'ordine”.

Leasing

In conformità all'attuale prassi contabile italiana, i canoni per il *leasing* di aeromobili vengono imputati a conto economico nell'esercizio in cui maturano; l'eventuale prezzo di riscatto viene capitalizzato tra le immobilizzazioni quale costo del bene riscattato.

In presenza, secondo le definizioni dello IAS 17, di *leasing* “finanziario”, nel commento alle poste di bilancio viene data informativa degli effetti che si sarebbero avuti sul patrimonio netto e sul risultato d'esercizio qualora tali operazioni fossero state contabilizzate in conformità con il predetto principio internazionale.

Fondi rischi ed oneri

Sono istituiti a fronte di perdite o debiti di natura determinata e di esistenza certa o probabile ma dei quali, alla data di chiusura del bilancio, sono indeterminati o l'importo o la data di sopravvenienza.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

E' iscritto, al netto delle anticipazioni già corrisposte, sulla base delle indennità maturate dal personale al termine del periodo e viene adeguato periodicamente in conformità alla legislazione ed ai contratti di lavoro vigenti.

Ricavi e costi

Sono iscritti nel conto economico sulla base del criterio della competenza.

Dividendi

I dividendi provenienti da imprese controllate, comprensivi dei relativi crediti d'imposta, vengono iscritti nell'esercizio in cui maturano in capo alla partecipata gli utili da cui derivano, sempre che la loro distribuzione sia certa a seguito di delibera assembleare della partecipata stessa.

I dividendi percepiti da altre imprese sono contabilizzati nell'esercizio in cui vengono deliberati.

Imposte

Sono rilevate le imposte sul reddito dell'esercizio, nonché, ricorrendone i presupposti, quelle differite (incluse nel fondo imposte) o anticipate (incluse nei crediti del circolante).

Al tale ultimo riguardo si specifica che, come previsto dal principio contabile CNDCeR n. 25, si procede all'iscrizione di attività per imposte anticipate solo in presenza di ragionevole certezza del loro recupero attraverso futuri redditi imponibili.

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono valutati nel modo seguente:

Garanzie personali:

le fidejussioni prestate a favore di società controllate e di terzi sono iscritte per un importo pari all'ammontare residuo in essere in caso di finanziamenti e per il valore corrispondente all'effettivo impegno nel caso di altre obbligazioni;

Garanzie reali:

le garanzie reali prestate per debiti iscritti nel bilancio sono registrate per un ammontare pari all'importo del debito residuo esistente alla data dello stesso;

Impegni di acquisto e di vendita:

sono iscritti sulla base dei contratti in essere alla data del bilancio, ovvero per la sola parte residua se parzialmente eseguiti;

Altri conti d'ordine:

- le garanzie reali o personali ricevute sono iscritte per l'ammontare corrispondente all'effettivo impegno;
- i beni di terzi presso l'azienda sono iscritti al loro prezzo corrente;
- i beni ricevuti in leasing sono iscritti per l'importo nominale dei canoni ancora da versare aumentato del valore di riscatto;
- i beni di proprietà aziendale in deposito presso terzi sono iscritti al loro valore contabile netto;
- le operazioni finanziarie derivate in essere vengono registrate in base ai capitali nozionali di riferimento;
- le garanzie altrui prestate per debiti od altre obbligazioni dell'azienda sono iscritte per un importo corrispondente all'effettivo impegno.

**PARTE B - INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE E SUI CONTI D'ORDINE
ALITALIA**

I valori patrimoniali e i conti d'ordine esposti nel bilancio al 31 dicembre 2003, vengono nel seguito analizzati nei contenuti e posti a raffronto con quelli al 31 dicembre 2002 risultanti dal bilancio chiuso a tale data.

La eventuale diversa classificazione di talune voci rispetto ai precedenti bilanci viene segnalata, ove significativa, nel commento alle singole poste patrimoniali.

Al fine di rendere comparabili i dati, analoghe riclassifiche sono state operate nello stato patrimoniale al 31 dicembre 2002 posto a raffronto.

ATTIVO

A)
CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI, non hanno registrato valori negli esercizi a raffronto.

B)
IMMOBILIZZAZIONI

Sono risultate pari complessivamente a €mgl 3.623.485 e hanno presentato un decremento netto di €mgl 1.172 nei confronti del precedente esercizio.

In dettaglio:

I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI (prospetto di dettaglio n. 1) hanno registrato un valore di €mgl 112.949, con un incremento pari a €mgl 6.288, e sono risultate così articolate:

1. I Costi di impianto e di ampliamento sono risultati pari a €mgl 17.160, di cui €mgl 10.294 per costi di formazione piloti e €mgl 6.866 relativi a oneri sostenuti per l'aumento del capitale sociale. Hanno registrato un incremento netto di €mgl 1.556, da attribuirsi alla capitalizzazione dei costi per l'addestramento del personale navigante - a seguito dell'introduzione in flotta degli aeromobili B777 - (€mgl 6.413) e degli oneri sostenuti per l'operazione di aumento del capitale sociale (€mgl 435), parzialmente compensato dagli ammortamenti di competenza del periodo (€mgl 5.291);

3. I Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere d'ingegno hanno

presentato un valore pari a €mgl 22.305 relativo principalmente agli oneri sostenuti per acquisire la titolarità di programmi di software. Hanno registrato un decremento netto di €mgl 5.234 da attribuirsi agli ammortamenti di competenza (€mgl 12.529), parzialmente compensati dalle acquisizioni di periodo (€mgl 7.295).

Queste ultime si riferiscono principalmente allo sviluppo del sito "web" Alitalia (progetto *Web re-launch* - €mgl 856) e di sistemi di monitoraggio dei servizi forniti (*Service Level Management* - €mgl 655), nonché all'implementazione di *software* inerenti sia il settore delle prenotazioni (*Easy Res* - €mgl 484) sia il mantenimento di quanto già in uso (€mgl 2.933).

6. Le Immobilizzazioni in corso ed acconti, hanno evidenziato un valore di €mgl 1.775 e si riferiscono essenzialmente a software diversi (€mgl 1.538).

7. La voce Altre ha evidenziato un saldo pari a €mgl 71.709, e ha registrato un incremento netto di €mgl 10.836 così articolato (gli effetti delle riclassifiche sono inclusi nel commento delle singole poste).

- aumento di €mgl 19.832 relativo alla capitalizzazione di costi per revisioni "D" e migliorie effettuate su aeromobili non di proprietà. Tali interventi hanno riguardato essenzialmente gli aeromobili MD80 (€mgl 10.970), B767 (€mgl 5.486) e A320 e A321 (complessivamente €mgl 3.903), nonché riclassifiche alla voce "flotta in proprietà" (€mgl. 527);
- incremento di €mgl 2.705 per l'allestimento e la ristrutturazione di agenzie ed uffici;
- incremento di €mgl 1.846 relativo a lavori e messa a norma di legge di impianti ed immobili su sedime aeroportuale (zona Tecnica Fiumicino);
- incremento di €mgl 15.444 relativo agli "oneri accessori su finanziamenti", di cui €mgl 14.609 riferiti all'operazione di rifinanziamento di sei aeromobili

B777 di proprietà entrati in flotta nel corso degli esercizi 2002 e 2003 e €mgl 835 inerenti ai costi sostenuti per l'operazione di emissione del prestito obbligazionario;

- decremento per €mgl 116, in relazione ai costi, a suo tempo capitalizzati, connessi con finanziamenti su aeromobili MD11 oggetto di rimborso anticipato nell'esercizio;
- decremento per €mgl 28.875 in relazione agli ammortamenti stanziati nel periodo.

II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(prospetto di dettaglio n. 2), hanno registrato un valore di €mgl 3.205.852 e hanno evidenziato un incremento di €mgl 3.201 così composto:

1. I Terreni e Fabbricati sono risultati pari a €mgl 34.128 e hanno presentato un decremento di €mgl 521, dovuto essenzialmente ai seguenti elementi :

- incremento di €mgl 3.813 (trasferiti dai lavori in corso) principalmente per lavori su immobili di pertinenza dell'area Tecnica di Fiumicino e sul fabbricato Centro Elaborazioni Dati;
- decremento di €mgl 1.773 riferito alla cessione a titolo gratuito al Comune di Roma di parte di un terreno libero sito in località Magliana, in linea con quanto convenuto nell'Accordo di Programma con il Comune di Roma stesso;
- flessione di €mgl 2.561 per gli ammortamenti stanziati nel periodo.

Il valore netto di carico al 31.12.2003 dei terreni e fabbricati include rivalutazioni ammontanti, al netto degli ammortamenti successivamente operati, a €mgl 7.911 ed effettuate ai sensi delle seguenti leggi:

	FONDO		
	RIVALUTAZIONE	AMMORTAM.	NETTO
Legge 72/1983	14.581	(11.228)	3.354
Legge 413/1991	7.938	(3.381)	4.557
TOTALE	22.519	(14.609)	7.911

2. Gli Impianti e macchinario hanno assunto un valore pari a €mgl 3.028.864, con un incremento di €mgl. 238.688, suddiviso come segue:

La **Flotta** ha presentato un valore pari a €mgl 3.004.163 ed ha registrato un incremento netto di €mgl 237.967

Le variazioni intervenute nel periodo sono state le seguenti:

- Incremento di €mgl 314.178 così ripartito:

- €mgl 293.862 inerente l'acquisto di due B777, cinque A 319, tre ERJ145 e un ATR72, oltre a modifiche e lavori in corso inerenti la flotta;
- €mgl 6.397 relativi ai costi capitalizzati per la revisione di tipo "D" di n. 4 aeromobili MD80;
- €mgl 13.919 per l'acquisto di apparati di rotazione;

- aumento netto di €mgl 190.164 rappresentativo delle riclassifiche effettuate nel corso dell'esercizio e così articolato:

- €mgl 242.028 per quanto trasferito da anticipi erogati in conto flotta;
- €mgl 6.922 per quanto riversato da anticipi a fornitori;
- €mgl 527 per quanto trasferito da oneri pluriennali (valore di carico pari a €mgl 1.318, fondo ammortamento pari a €mgl 791);

parzialmente compensato da:

- €mgl 56.616 inerenti i valori netti di carico riclassificati a crediti del circolante di 3 aeromobili MD82 e di 3 velivoli MD11 in fermo operativo (questi ultimi ceduti alla società Lufthansa Cargo nel corso del primo trimestre 2004); si segnala che il valore di carico complessivo di detti aeromobili ammonta al 31.12.2003 a €mgl 254.545, a fronte di un fondo ammortamento pari a €mgl 197.929;
- €mgl 2.697 relativi a materiali di rotazione trasferiti a scorte tecniche;

- riduzione di €mgl 2.133 inerenti al conferimento effettuato alla Società

Alitalia Maintenance Systems per l'avvio dell'attività operativa;

- flessione di €mgl 3.502 inerente l'alienazione e fuori uso di materiale di rotazione (valore di carico €mgl 10.379, fondo ammortamento pari a €mgl 6.877);
- riduzione di €mgl 1.454 afferente l'allineamento al valore di realizzo di materiale di rotazione;
- diminuzione di €mgl 259.286 per gli ammortamenti di periodo.

I fondi di ammortamento relativi alla flotta includono al 31.12.2003 un valore residuo di €mgl 5.575 relativo a plusvalenze realizzate nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite come previsto dall'art. 54 D.P.R. 597/73.

L'accantonamento di tali plusvalenze ai fondi ammortamento, in applicazione della normativa fiscale, ha pertanto comportato al 31 dicembre 2003 una riduzione del patrimonio netto per €mgl 5.575 e degli ammortamenti per €mgl 3.172.

Gli **Altri**: costituiti da impianti di natura generica ed aeronautici (simulatori di volo), sono risultati pari a €mgl 24.701 e hanno evidenziato un incremento di €mgl 720, riferibile alle acquisizioni di periodo per €mgl 3.142 e alle riclassifiche effettuate nell'esercizio per €mgl 858 (di cui €mgl 704 trasferiti da anticipi a fornitori). Parziale compensazione è intervenuta per effetto degli ammortamenti stanziati nel periodo, pari a €mgl 3.260 e di alienazioni/radiazioni nette per €mgl 19.

3. Le Attrezzature industriali e commerciali, comprensive degli automezzi, sono risultate pari a €mgl 20.527, con un decremento di €mgl 3.210 nei confronti del precedente esercizio così composto:

- aumento di €mgl 6.741 per l'acquisto di nuove attrezzature ed automezzi e per altri interventi migliorativi inerenti modifiche effettuate su attrezzature e banchi prova in zona tecnica di Fiumicino;
- decremento per €mgl 6.129 essenzialmente a seguito del conferimento alla Società Alitalia Maintenance Systems per l'avvio dell'attività operativa;

- riduzione di €mgl 3.823 per effetto degli ammortamenti di periodo.

3.bis I Beni gratuitamente devolvibili hanno presentato un valore di €mgl 20.408, di cui €mgl 17.621 relativi a fabbricati e €mgl 2.787 per la quasi totalità inerenti impianti.

Trattasi di manufatti ed impianti che insistono sul sedime aeroportuale di Fiumicino e utilizzati dall'Alitalia in base alla convenzione stipulata con Aeroporti di Roma nel febbraio 1982 e resa esecutiva dal Ministero dei Trasporti con provvedimento del giugno dello stesso anno (a valere fino al 30 giugno 2009).

La variazione in diminuzione di €mgl 3.679 è originata essenzialmente dai seguenti elementi:

- decremento di €mgl 5.569 per ammortamenti effettuati nel periodo (di cui €mgl 4.726 per ammortamenti tecnici e €mgl 843 per ammortamenti finanziari);
- incremento di €mgl 1.890 (trasferiti dai lavori in corso) relativo a lavori effettuati su impianti ed immobili di pertinenza dell'aerea tecnica di Fiumicino.

I fondi di ammortamento relativi alle opere di urbanizzazione includono al 31.12.2003 un valore residuo di €mgl 4.461 relativo a plusvalenze realizzate nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite come previsto dall'art. 54 D.P.R. 597/73.

L'accantonamento di tali plusvalenze ai fondi ammortamento, in applicazione della normativa fiscale, ha pertanto comportato al 31 dicembre 2003 una riduzione del patrimonio netto per €mgl 4.461 e degli ammortamenti per €mgl 572;

4. Altri beni, costituiti da complessi elettronici, mobili, arredi e macchine d'ufficio, nonché automezzi ad uso civile, sono risultati pari a €mgl 29.974 e hanno evidenziato un decremento di €mgl 1.375, riferito principalmente agli ammortamenti di periodo per €mgl 10.099, ed alle alienazioni nette per €mgl 526. Parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza delle acquisizioni di apparati

EDP, mobili e macchine d'ufficio per complessivi €mgl 9.250;

5. Immobilizzazioni in corso ed acconti sono risultate complessivamente pari a €mgl 71.950 e hanno subito una flessione di €mgl 226.700 suddivisa come segue:

- **Immobilizzazioni in corso di realizzazione ed acconti:** hanno presentato un valore di €mgl 9.869 e hanno presentato un decremento di €mgl 3.594 di cui:

- flessione di €mgl 16.608 per quanto trasferito alle voci “impianti e macchinario”, “attrezzature industriali e commerciali”, “beni gratuitamente devolvibili”, “terreni e fabbricati” ed alla voce “debiti verso fornitori”;
- incremento di €mgl 13.014 relativo ad anticipi a fornitori per modifiche sulla flotta, a lavori in corso di realizzazione su manufatti insistenti su sedime aeroportuale e di ristrutturazione del Centro Elaborazione Dati.

- **Anticipi in conto flotta:** sono risultati pari a €mgl 62.081 e hanno registrato un decremento di €mgl 223.106, così articolato:

- riduzione di €mgl 242.028 per quanto trasferito a flotta relativamente agli aeromobili immessi nell'operativo nel corso dell'esercizio;
- decremento di €mgl 738 relativo al mancato esercizio di quattro opzioni su A320;
- incremento di €mgl 14.997 relativo al pagamento di anticipi per 3 ERJ145, 2 A319 e 6 ERJ170;
- aumento di €mgl 4.663 per oneri finanziari capitalizzati sugli anticipi in essere.

III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: sono risultate pari, al netto dei fondi di svalutazione, a €mgl 304.685, con una riduzione di €mgl 10.661. In dettaglio:

1. Le Partecipazioni (prospetti di dettaglio nn. 3, 4 e 5) hanno presentato un valore pari a €mgl 170.105 con un incremento di €mgl 5.897 principalmente determinato:

- **in imprese controllate:** pari a €mgl 102.188 hanno evidenziato una variazione in aumento di €mgl 19.929 così articolata:

- flessione netta di €mgl 8.316 per le svalutazioni (€mgl 11.934) e le rivalutazioni (€mgl 3.618) operate nel periodo in applicazione del criterio di valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate secondo il metodo del patrimonio netto facendo riferimento, ove possibile, alle situazioni contabili delle partecipate al 31 dicembre 2003.

Come evidenziato nel prospetto di dettaglio n. 3 le principali svalutazioni hanno riguardato la società Atitech (€mgl 11.185) Le principali rivalutazioni sono risultate invece riferite alle società Alitalia Express (€mgl 2.628) e Aviofin (€mgl 989);

- conferimento di ramo d'azienda alla società Alitalia Maintenance Systems per l'avvio dell'attività operativa (€mgl 37.649); preceduto temporalmente da una sottoscrizione per l'aumento di capitale sociale (€mgl 46);

- incremento netto di €mgl 5.312 per quanto concerne la società ex controllata Eurofly, determinato:

- dalla sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale realizzata utilizzando sia il relativo versamento in conto aumento di capitale effettuato nel primo semestre (€mgl 5.000) che quanto riclassificato nel periodo da versamenti in conto partecipazioni (€mgl 7.378);

- dalla cessione dell'80% della quota di possesso detenuta nella società alla Effe Luxemburg. (€mgl 5.653);

- dalla riclassifica effettuata alla voce “partecipazioni in imprese collegate” (€mgl 1.413);

- sottoscrizione per l'aumento di capitale sociale della società Atitech (€mgl 340);

- cessione, post-conferimento, alla società Lufthansa di una quota pari all'40% delle azioni detenute nella società Alitalia Maintenance Systems (€mgl 15.101);

le ulteriori movimentazioni che, con saldo netto pari a zero, sono venute a verificarsi nel corso dell'esercizio, hanno riguardato, con riferimento alla società ex controllata Italiatour, la sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale (€mgl 968), totalmente compensata dalla cessione dell'80% della partecipazione in essa detenuta alla C.I.T. S.p.A. (€mgl 774) nonché, per la quota residua (€mgl 194), dalla riclassifica effettuata alla voce "partecipazioni in imprese collegate";

- **in imprese collegate:** hanno evidenziato un valore di €mgl 2.966, con un aumento di €1.596 determinato per €mgl 1.413 dalla predetta riclassifica effettuata dalla voce "partecipazione in imprese controllate", relativa alla residua quota di possesso (20%) detenuta nella società Eurofly e per €mgl 183 all'incremento derivante dalla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto delle altre società collegate.

Per quanto concerne in particolare Italiatour, si rileva, a fronte del versamento di €mgl 336 (di cui €mgl 200 a titolo di ricostituzione del capitale sociale) effettuato per la quota residua di propria spettanza (20%) a copertura delle perdite consuntivate al 31 marzo 2003 e della predetta riclassifica dalla voce "partecipazione in imprese controllate", il totale azzeramento del valore di carico, quale effetto del negativo risultato realizzato nell'esercizio 2003;

- **in altre imprese:** hanno presentato un valore di €mgl 64.952, con un decremento pari a €mgl 15.628 riconducibile ai seguenti fenomeni:
 - acquisizione di un'ulteriore quota, pari allo 0,14%, del pacchetto azionario della Società Air France (€mgl 3.073). Si rileva che, nel periodo di riferimento la quotazione media del secondo semestre è risultata pari a €13,47 per azione;

- sottoscrizione per la quota di propria spettanza dell'aumento del capitale sociale della società OPODO Ltd (€mgl 1.570);
- sottoscrizione per la quota di propria spettanza nel capitale sociale della società SASA (€mgl 757);
- svalutazione della società OPODO Ltd, per la perdita di valore, considerata di carattere durevole subita dal patrimonio netto della stessa (€mgl 16.236);
- cessione alla società SAI S.p.A. di una quota pari al 50% delle azioni detenute nella società Sasa (€mgl 4.609);
- cessione delle azioni detenute nella società France Telecom (€mgl 134);
- cessione di una quota pari al 7,33% del pacchetto azionario detenuto nella società Edindustria (€mgl 84).
- riclassifica dalla voce "versamenti in conto partecipazione" relativa alla società Edindustria (€mgl 35).

1. bis. I Versamenti in conto partecipazioni (prospetto di dettaglio n. 8) sono risultati pari a €mgl 2.482, con un decremento netto di €mgl 7.412 inerente la riclassifica alla voce partecipazioni dei versamenti presenti al 31.12.2002 relativi alle società Eurofly (€mgl 7.378) ed Edindustria (€mgl 35);

2. I Crediti finanziari (prospetto di dettaglio n. 9) sono risultati pari a €mgl 131.988 con una flessione di €mgl 9.144. Le variazioni hanno riguardato:

- la riduzione di valore delle partite in valuta estera per €mgl 6.519, a seguito dell'allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo;
- i rimborsi effettuati nel periodo per €mgl 18.509, di cui €mgl 10.635 riferiti alla società Gemini in conseguenza della rivisitazione delle condizioni di pagamento, effettuata utilizzando il fondo svalutazione crediti per €mgl 6.719, nonché quanto iscritto nei risconti passivi afferente la quota di interessi attualizzata; si segnala altresì, per €mgl 1.494 la restituzione dei depositi cauzionali, principalmente inerente quanto versato a

titolo di “*maintenance reserve*”, avendo la Società effettuato le previste manutenzioni;

- il decremento, a seguito del conferimento di ramo d'azienda alla società Alitalia Maintenance Systems per l'avvio dell'attività operativa, dell'anticipo versato all'Erario sul TFR (€mgl 495);
- le nuove erogazioni intervenute nel corso dell'esercizio, pari ad €mgl 3.292 e principalmente inerenti depositi cauzionali versati per contratti di locazione, per l'operazione di rifinanziamento di 6 B777;
- i ripristini di valore per complessivi €mgl 13.086, di cui €mgl 11.380 relativi alla società Gemini sia in ordine al già menzionato utilizzo del fondo svalutazione crediti (€mgl 6.719) sia in ragione dell'intervenuta disponibilità, a seguito dei rimborsi effettuati e delle ulteriori garanzie rilasciate, di quota parte dell'accantonamento prudenziale appostato nel 2002 (€mgl 4.661).

Si segnala infine, con riferimento alla società Gemini, che, a seguito dei rimborsi effettuati nel periodo, nonché delle ulteriori garanzie rilasciate, si è resa disponibile quota parte dell'accantonamento prudenziale effettuato nel 2002 (€mgl 4.661).

3. Gli **Altri titoli** (prospetto di dettaglio n. 9) costituiti da CCT e da titoli obbligazionari, sono risultati pari a €mgl 109 con un decremento di €mgl 2 interamente riferito ai titoli obbligazionari.

C)
L'**ATTIVO CIRCOLANTE**, pari a €mgl 1.494.027 ha consuntivato un decremento di €mgl 465.091;

In dettaglio:

- I. Le **RIMANENZE** hanno presentato un valore di €mgl 136.127 così articolato:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Materiali tecnici	109.162	160.883	(51.721)
Altri materiali di consumo	26.409	27.372	(963)
Materiali in corso di costruzione	556	524	32
TOTALE	136.127	188.779	(52.652)

Il decremento di €mgl 52.652 è riferito per €mgl 30.099 al conferimento di ramo d'azienda alla

società Alitalia Maintenance Systems per l'avvio dell'attività operativa e per €mgl 22.553 è principalmente da correlarsi alla riduzione degli acquisti di materiali tecnici, in nesso con la minor attività manutentiva sia svolta per terzi sia collegata al rinnovamento della flotta, nonché alla favorevole dinamica dei cambi.

- II. I **CREDITI** sono risultati pari a €mgl 1.259.612 e hanno registrato un decremento netto di €mgl 411.035;

Essi hanno presentato la seguente composizione:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Verso clienti:			
-clienti ordinari	112.190	103.974	8.216
-pubbliche amministrazioni	38.465	48.388	(9.922)
-fondo svalutazione	(7.261)	(6.688)	(573)
	143.395	145.674	(2.279)
Verso imprese controllate:			
fondo svalutazione	47.684	57.248	(9.564)
	(213)	(213)	0
	47.471	57.035	(9.564)
Verso imprese collegate:			
fondo svalutazione	11.806	0	11.806
	-	-	-
	11.806	0	11.806
Verso altri:			
-compagnie di navigazione aerea	86.726	284.868	(198.143)
-fondo svalutazione	(31.676)	(32.189)	512
	55.049	252.680	(197.630)
-agenti di viaggio	264.364	265.124	(760)
-fondo svalutazione	(24.465)	(21.818)	(2.647)
	239.899	243.306	(3.407)
-diversi	769.037	980.343	(211.306)
-fondo svalutazione	(7.045)	(8.390)	1.345
	761.992	971.953	(209.961)
TOTALE CREDITI	1.259.612	1.670.647	(411.035)

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio vengono nel seguito analizzate:

1. **verso clienti**, hanno evidenziato un decremento di €mgl 2.279 riconducibile principalmente al maggior volume di vendite contro carte di credito ed alla minore esposizione verso le Pubbliche Amministrazioni;

2. verso imprese controllate, il cui decremento di €mgl 9.564, si articola come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
a) Crediti commerciali			
-Atitech	0	0	0
-Alitalia Express	0	8.958	(8.958)
-Eurofly	0	15.447	(15.447)
- Alitalia Airport	15.258	13.038	2.220
-G.A. 2000	599	517	82
-Alinsurance	578	476	102
-Sisam	0	747	(747)
-Alitalia Maintenance Systems	0	6	(6)
-Italiatour	0	1.032	(1.032)
-Odino Valperga	213	213	0
-fondo svalutazione	(213)	(213)	0
	16.435	40.221	(23.786)

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
b) Crediti finanziari			
-Atitech	22.009	14.014	7.995
-Alitalia Express	9.027	0	9.027
- Italiatour	0	2.800	(2.800)
	31.036	16.814	14.222
TOTALE	47.471	57.035	(9.564)

3. verso imprese collegate, l'incremento di €mgl 11.806 è riferibile a crediti nei confronti delle società Italiatour ed Eurofly, che nel periodo a confronto erano inserite tra le controllate, e si articola come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
a) Crediti commerciali			
-Eurofly	9.319	0	9.319
-Italiatour	1.166	0	1.166
	10.485	0	10.485
b) Crediti finanziari			
-Italiatour	1.321	0	1.321
	1.321	0	1.321
TOTALE	11.806	0	11.806

5. verso altri, hanno assunto un valore di €mgl 1.056.749 con un decremento pari a €mgl 411.189. Essi sono risultati così articolati:

a) le **Compagnie di Navigazione Aerea**, hanno presentato una riduzione di €mgl 197.630, da attribuire essenzialmente all'incasso del credito verso KLM sorto nel precedente esercizio, a seguito della favorevole conclusione dell'arbitrato instaurato con la stessa (€mgl 171.637), ad un ridotto numero di biglietti di altri vettori utilizzati su aeromobili Alitalia nonché alle minori prestazioni.;

b) gli **Agenti di viaggio** non hanno espresso variazioni di rilievo rispetto all'esercizio 2002, presentando un decremento netto di €mgl 3.407;

c) i **Crediti diversi** hanno presentato un valore pari a €mgl 761.801 con un decremento netto di €mgl 210.151 così articolato:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Crediti finanziari a breve	431.552	662.897	(231.345)
Anticipi a fornitori	8.248	2.205	6.043
Erario	101.344	113.702	(12.358)
Depositi bancari			
soggetti a restrizioni	6.380	9.292	(2.911)
Debitori diversi	196.005	163.793	32.211
Attività per imposte anticipate	18.606	20.301	(1.695)
Contenzioso per crediti diversi	6.901	8.153	(1.252)
(Fondo sval. crediti diversi)	(7.045)	(8.390)	1.345
TOTALE	761.992	971.953	(209.961)

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio vengono nel seguito analizzate:

– i **crediti finanziari a breve** hanno presentato un decremento di €mgl 231.345. Gli impieghi di liquidità al 31 dicembre 2003 erano principalmente riferiti ai depositi presso Banca Popolare di Sondrio; Banca nazionale del lavoro, Banca Profilo; Monte dei Paschi di Siena, Banca Antonveneta;

– i **debitori diversi e gli anticipi a fornitori** hanno evidenziato un incremento netto di €mgl 36.653 principalmente attribuibile a quanto riclassificato dalla voce immobilizzazioni materiali per cespiti

destinati alla vendita (n. 3 MD11 e n. 3 MD82 (€mgl 56.616), ed attenuato dall'incasso del credito iscritto nell'esercizio 2002 a seguito della definizione del contenzioso con la Fokker (€mgl 18.000), nonché alle minori prestazioni effettuate a terzi;

- l'Erario, pari a €mgl 101.344, ha registrato una riduzione netta di €mgl 12.358, essenzialmente da riferirsi ai rimborsi ricevuti nell'esercizio, per imposte di anni precedenti (€mgl 16.069), e per quanto trasferito alle società a titolo di credito d'imposta.

Parziale compensazione si è avuta per gli incrementi relativi alla maggiore eccedenza IRAP, all'imposta sul valore aggiunto da recuperare, alla ritenuta d'acconto su interessi attivi nonché agli interessi maturati su crediti d'imposta.

Si segnala che al 31 dicembre 2003 il credito in essere era composto principalmente da IRPEG chiesta a rimborso (€mgl 71.104), da crediti d'imposta (€mgl 92), dall'anticipo IRAP (€mgl 9.811) e da interessi maturati su crediti d'imposta (€mgl 14.985);

- i depositi bancari soggetti a restrizioni rappresentano disponibilità con trasferibilità condizionata a processi di controllo da parte delle autorità governative locali e riguardano disponibilità esistenti in Libia, Iran, Nigeria, Seychelles, Argentina, Etiopia, Zimbabwe e Marocco. Essi hanno presentato un decremento di €mgl 2.911 principalmente attribuibile alle minori giacenze in Libia;

I fondi svalutazione iscritti a rettifica dei crediti al 31 dicembre 2003 ammontavano complessivamente

a €mgl 70.659 ed hanno registrato un incremento netto per complessivi €mgl 1.362 articolato come segue:

	TOTALE	Di cui per interessi di mora
Saldo al 31.12.2002	69.298	325
Utilizzi	(24.478)	(52)
Accantonamenti	23.523	375
Fondo Eurofly	<u>2.316</u>	
Saldo al 31.12.2003	<u>70.659</u>	648

La suddivisione dei crediti per scadenza è esposta nel prospetto n. 11.

IV. Le **DISPONIBILITÀ LIQUIDE** sono risultate pari a €mgl 98.288 con un decremento di €mgl 1.403 articolato come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Depositi bancari e postali	86.949	92.026	(5.077)
Assegni	15	55	(39)
Denaro e valori in cassa	11.323	7.610	3.712
TOTALE	<u>98.288</u>	<u>99.691</u>	<u>(1.403)</u>

D)

I **RATEI E RISCONTI** attivi hanno presentato un valore pari a €mgl 44.106 riferito essenzialmente a spese sostenute anticipatamente per il godimento di beni di terzi (€mgl 27.395), per servizi vari (€mgl 7.961) e per il personale (€mgl 6.766). L'incremento rispetto al 31 dicembre 2002 è di €mgl 11.

PASSIVO

A)

Il **PATRIMONIO NETTO** (prospetto di dettaglio n. 12) è risultato pari a €mgl 1.241.415 ed è costituito da:

I. CAPITALE che, interamente versato e pari a €mgl 1.433.144, al 31 dicembre 2003 era rappresentato da n. 3.873.363.250 azioni del valore nominale di €0,37 cadauna detenute per il 62,3% dall'azionista di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La variazione rispetto all'importo di €mgl 1.432.985 in essere al 31 dicembre 2002, riflette quanto previsto nel regolamento del prestito obbligazionario "Alitalia 2,9% 2002-2007 convertibile", la cui emissione era stata deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 28 maggio 2002, perfezionandosi successivamente l'operazione, nell'ambito degli altri interventi sul capitale disposti nella medesima sede, il 22 agosto 2002.

L'esercizio degli obbligazionisti ha riguardato, nell'anno 2003, n. 430.948 obbligazioni, per un controvalore pari ad Euro 159.450,76.

II. RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI che, di importo pari a €mgl 227.907, non ha subito variazioni nei confronti dell'esercizio chiuso al 31.12.2002;

III. RISERVA LEGALE che, ricostituita nell'esercizio, a seguito alla delibera Assembleare del 16 maggio 2003, è risultata pari a €mgl 4.740;

VII. ALTRE RISERVE che, d'importo pari a €mgl 2.614, non hanno subito variazioni rispetto al precedente esercizio.
Esse comprendono:

a) **Riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c.**, pari a €mgl 1.182;

d) **Riserva da riduzione del capitale sociale**, pari a €mgl 1.432 e costituita nel 2002 per accogliere la differenza generata dagli arrotondamenti derivanti dalla variazione del valore nominale delle azioni.

VIII. UTILI PORTATI A NUOVO, sono risultati pari a €mgl 90.061, ed accolgono, dopo aver trasferito €mgl 4.740 alla riserva legale, giusta deliberazione dell'Assemblea degli

Azionisti del 16 maggio 2003, la quota residua dell'utile dell'esercizio 2002;

IX. PERDITA DEL PERIODO è risultata pari a €mgl. 517.051

B)

I FONDI PER RISCHI ED ONERI (prospetto di dettaglio n. 13) sono risultati pari a €mgl 376.541 e hanno evidenziato un decremento netto di €mgl 85.580.

Essi comprendono i seguenti fondi:

2. fondo per imposte, che, costituito a copertura del prevedibile fabbisogno per oneri fiscali, è risultato pari a €mgl 603 e ha presentato un incremento di €mgl 188 a seguito dell'accantonamento effettuato nell'esercizio correlato ad un avviso di accertamento INVIM ricevuto da parte dell'Ufficio delle Entrate di Roma 2;

3. gli altri fondi, che hanno presentato un valore pari a €mgl 375.939, con un decremento pari a €mgl 85.768 e sono risultati articolati come segue:

a) il **fondo concorsi ed operazioni a premi** che, pari a €mgl 85.878, ha presentato rispetto al precedente esercizio un incremento di €mgl 5.615 da riferirsi alla maggior esposizione per l'operazione a premi MilleMiglia;

b) il **fondo impegni acquisto e vendita a termine** che accoglie gli stanziamenti a copertura dei differenziali negativi rispetto al *mark-to-market*, rilevati a fine periodo sui contratti di copertura dei rischi di cambio e di prezzo del carburante che, in essere alla fine dell'esercizio risultavano non altamente efficaci.

Esso è risultato pari a zero, con una flessione di €mgl 33.422 da riferirsi interamente a quanto utilizzato in ordine ai contratti conclusi nell'esercizio;

c) il **fondo ristrutturazione** costituito, per complessivi €mgl 118.382, nell'esercizio 2001 per fronteggiare i previsti oneri da sostenere nell'ambito del piano di ristrutturazione aziendale, ed in particolare quelli per esodi anticipati (per €mgl 85.937) e connessi alla radiazione anticipata di aeromobili

MD11 in leasing e proprietà nonché B747 in proprietà (per complessivi €mgl 32.445).

Al 31 dicembre 2003 ammontava a €mgl 20.280, con una riduzione rispetto al 31.12.2002 di €mgl 18.694, ascrivibile ad utilizzi per gli esodi anticipati concessi al personale (€mgl 5.242), e ad assorbimenti per i costi riferiti all'anticipata radiazione degli aeromobili MD11 e B747 (per complessivi €mgl 13.452);

d) il fondo per prepensionamenti, che, costituito nel 1997, ammontava al 31 dicembre 2003 a €mgl 92.905. Esso accoglie, secondo quanto prescritto da D.L. 23 ottobre 1996, n. 546 (convertito in Legge 20 dicembre 1996, n. 640), la valutazione dei costi sostenuti e da sostenere per l'assunzione a carico della società degli oneri sopportati dallo Stato italiano relativamente al pensionamento anticipato di dipendenti Alitalia che hanno lasciato l'azienda tra il 1995 ed il 1997;

e) il fondo oneri futuri B767, che, costituito nell'esercizio 2001, è risultato pari a €mgl 43.591. Esso accoglie lo stanziamento resosi necessario a fronte dell'onerosità dei contratti di locazione di aeromobili B-767 in essere.

Il decremento, pari a €mgl 63.256, corrisponde all'assorbimento effettuato nell'esercizio in misura proporzionale ai canoni maturati;

f) i fondi diversi, che pari a €mgl 128.284, hanno presentato un incremento di €mgl 18.352 articolato come segue:

– **il fondo per rischi vari**, pari a €mgl 78.009, ha subito un incremento netto di €mgl 8.898 principalmente a seguito degli stanziamenti effettuati a fronte di controversie legali, fiscali e con fornitori ed oneri di natura finanziaria (€mgl 22.085) cui si sono essenzialmente contrapposti gli assorbimenti afferenti le positive definizioni di una vertenza in paesi esteri (€mgl 5.107) e di una potenziale controversia fiscale (€mgl 3.500), nonché l'utilizzo di quanto liquidato nell'esercizio per la negativa conclusione di un contenzioso legale (€mgl 3.138);

– **il fondo impegni ATR 72** accoglie la valutazione di quota parte dei possibili oneri derivanti, per la società, dall'impegno di acquistare n. 4 aeromobili ATR 72 presi in locazione finanziaria dalla controllata Alitalia Express qualora quest'ultima non eserciti al termine del contratto l'opzione di acquisto. E' risultato pari a €mgl 6.993 e ha evidenziato un incremento di €mgl 5.135 a seguito dell'aggiornamento del prevedibile valore di mercato di tali aeromobili;

– **il fondo adeguamento area tecnica** accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per mantenere in efficienza tecnica gli aeromobili di proprietà e poter restituire quelli in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate. In sostanza, per la flotta di proprietà, il fondo riflette il differenziale tra l'ammortamento della componente del valore di carico degli aeromobili riferibile al costo della revisione D, calcolato all'aliquota rappresentativa della vita utile dell'aeromobile nel suo complesso, ed il maggior ammortamento della componente stessa calcolato in base al minor numero di anni intercorrenti tra una revisione e l'altra. Tale trattamento contabile, che implica anche la capitalizzazione delle revisioni D quando sostenute, consente una corretta e sistematica ripartizione negli esercizi di detti oneri manutentivi e comporta effetti sul risultato economico corrispondenti a quanto previsto dai principi contabili internazionali. Al 31 dicembre 2003 esso è risultato pari a €mgl 47.790 con un incremento rispetto al 31 dicembre 2002 di €mgl 8.827;

– **il fondo oneri su partecipate**, che ha presentato un valore pari ad €mgl 492, accoglie gli oneri derivanti dalle perdite delle società Itiatour (€mgl 124) e GA 2000

Travel Service (€mgl 368) eccedenti il patrimonio netto delle stesse;

C)
IL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

ha presentato un valore pari a €mgl 295.992 e ha registrato un decremento di €mgl 10.206 analizzato come segue:

Saldo al 31.12.2002	306.199
stanziamenti dell'esercizio	43.871
utilizzi per indennità corrisposte	(15.173)
anticipazioni concesse	(8.828)
versamenti per previdenza integrativa	(19.063)
imposta sostitutiva sulla rivalutazione annuale	(996)
trasferimenti di personale	143
conferimento ramo d'azienda	(8.916)
adeguamento cambi fine periodo	<u>(1.247)</u>
Saldo al 31.12.2003	295.992

Il fondo non accoglie il valore completo del TFR dell'anno in quanto questo, per quota parte degli stanziamenti di competenza dell'esercizio (€mgl 17.241), è stato oggetto di finanziamento della forma di previdenza complementare. Nei successivi esercizi la Compagnia beneficerà della relativa deducibilità fiscale.

D)
DEBITI (prospetti di dettaglio n. 14 e 15) hanno presentato un valore pari a €mgl 3.112.181 e hanno consuntivato un incremento di €mgl 181.693 rispetto al precedente esercizio.

In dettaglio:

- le **obbligazioni convertibili** sono risultate pari a €mgl 714.385 e sono riferite a numero 1.934.710.890 obbligazioni emesse a luglio 2002 al valore nominale di euro 0,37 cadauna, al tasso di interesse del 2,9% e convertibili in azioni entro il 2007. Il decremento rispetto al 31.12.2002, di €mgl 159 è dovuto alla conversione nell'esercizio di numero 430.948 obbligazioni. Ulteriori numero 3.510.522 obbligazioni, per un valore di €mgl 1.299, erano state convertite in azioni nel secondo semestre 2002;
- I **Debiti verso banche** sono risultati pari a €mgl 1.133.385 e hanno registrato un incremento di €mgl 298.977.

In particolare:

- i debiti a medio/lungo termine hanno presentato un valore di €mgl 1.103.027. L'incremento di €mgl 280.510 è dovuto all'accensione di nuovi finanziamenti per €mgl 466.602 e ai rimborsi effettuati nel periodo per €mgl 186.093;
- i debiti a breve termine hanno registrato un incremento netto di €mgl 18.467, attestandosi a €mgl 30.358.

Al 31 dicembre i debiti verso banche assistiti da garanzia reale ammontavano a €mgl 1.090.547;

- Debiti verso altri finanziatori**, sono risultati pari a €mgl 128.807, con un decremento di €mgl 10.285 da riferirsi principalmente al rimborso delle rate giunte a scadenza sul finanziamento PK AirFinance per €mgl 8.760 e sul finanziamento FINTECNA (già I.R.I. S.p.A.) per €mgl 1.549;

Al 31 dicembre i debiti verso altri finanziatori assistiti da garanzia reale ammontavano a €mgl 122.125.

- Gli Acconti**, sono risultati pari a €mgl 1.856 e non erano presenti nell'esercizio a confronto;
- Debiti verso fornitori**, pari a €mgl 455.000 hanno evidenziato un incremento di €mgl 39.966, che riflette essenzialmente la maggiore attività svolta;
- I **Debiti verso imprese controllate**, pari a €mgl 144.665, hanno consuntivato un incremento di €mgl 13.232, e sono risultati articolati come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	delta
a) Debiti commerciali			
- Atitech	13.676	14.437	(761)
- Alitalia Express	2.803	0	2.803
- Aviofin	841	856	(16)
- Alitalia Maintenance Systems	19.178	0	19.178
- Global Executive	292	407	(115)
	<u>36.790</u>	<u>15.700</u>	<u>21.090</u>
b) Debiti finanziari			
- Alitalia Airport	91.155	88.973	2.182
- Eurofly	0	14.324	(14.324)
- Aviofin	6.117	5.837	280
- Sisam	3.207	3.935	(728)
- Alitalia Express	0	2.624	(2.624)
-Alitalia Maintenance Systems	7.397	40	7.357
	<u>107.876</u>	<u>115.733</u>	<u>(7.857)</u>
TOTALE	<u>144.665</u>	<u>131.433</u>	<u>13.232</u>

9. I Debiti verso imprese collegate, sono risultati pari a €mgl 1.624, hanno presentato un incremento di €mgl 281 e sono distinti come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	delta
a) Debiti commerciali			
- Alicos	901	155	746
- Ales	323	488	(165)
	<u>1.224</u>	<u>643</u>	<u>581</u>
b) Debiti finanziari			
- Alicos	400	700	(300)
	<u>400</u>	<u>700</u>	<u>(300)</u>
TOTALE	<u>1.624</u>	<u>1.343</u>	<u>281</u>

11. I Debiti tributari, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono stati pari a €mgl 32.342, hanno presentato un decremento netto di €mgl 51.660 e sono risultati articolati come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	delta
IRPEF da versare	13.157	21.246	(8.089)
Imposta di registro su Aumento Cap. Sociale	2.568	2.568	0
Interessi passivi su voce precedente	1.671	1.543	128
Debiti verso erario per regolam. diverse	14.904	25.699	(10.795)
I.V.A.	0	32.905	(32.905)
Apporto da fusione	41	41	0
TOTALE	<u>32.342</u>	<u>84.001</u>	<u>(51.660)</u>

12. I Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale sono risultati pari a €mgl 39.422 e hanno registrato un decremento di €mgl 2.542, da riferirsi a minori contributi previdenziali da versare;

13. Gli Altri debiti sono risultati pari a €mgl 460.695, con un decremento di €mgl 107.973, e sono così distinti:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
a) Biglietti prepagati	175.177	213.241	(38.064)
b) Compagnie di navigazione aerea	79.015	120.578	(41.563)
c) Agenti di viaggio	61.517	49.202	12.315
d) Debiti diversi:			
- Depositi cauzionali	1.380	1.499	(119)
- Creditori diversi	143.606	184.149	(40.542)
TOTALE	<u>460.695</u>	<u>568.668</u>	<u>(107.973)</u>

In dettaglio:

a) i **Biglietti prepagati**, hanno evidenziato una diminuzione di €mgl 38.064, principalmente riconducibile ad un minor volume di vendite ed a una maggior velocità di utilizzo dei biglietti;

b) le **Compagnie di navigazione aerea**, hanno evidenziato un decremento di €mgl 41.563, da attribuirsi principalmente alle minore prestazioni forniteci, nonché ad un ridotto ammontare di biglietti di compagnia volati con altri vettori;

c) gli **Agenti di viaggio**, per provvigioni ad essi dovute, hanno mostrato un incremento di €mgl 12.315;

d) i **Debiti diversi**, hanno registrato un decremento netto di €mgl 40.662 principalmente riconducibile alla minore esposizione per prestazioni assicurative (€mln 56), ed alle minori prestazioni fornite da terzi (€mln 2) parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza della maggiore esposizione verso il personale (€mln 9) e verso gli Istituti preposti ad accogliere quanto afferente specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo relative al personale navigante (€mln 10);

E)

I RATEI E RISCONTI

risultati pari a €mgl 135.489 hanno evidenziato un decremento di €mgl 35.267, articolato come segue:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Ratei passivi per:			
-Oneri finanziari	21.480	14.444	7.036
-Prestazioni e canoni leasing	10.196	10.199	(2)
	31.676	24.642	7.033
Risconti passivi per:			
-Plusvalenze differite	67.610	97.424	(29.814)
-Ricavi delle prestazioni	9.813	13.196	(3.383)
-Altri ricavi	26.391	35.493	(9.102)
	103.813	146.113	(42.300)
TOTALE RATEI E RISCONTI	135.489	170.755	(35.267)

Tra di essi, il risconto di €mgl 67.610 è riferito alla plusvalenza realizzata dalla vendita, nell'esercizio 2000, di 20 aeromobili MD80 successivamente retrolocati, che in ragione di ciò, viene imputata a conto economico proporzionalmente al maturare dei canoni stessi.

I risconti residui sono principalmente rappresentati dal contributo riconosciuto dal Governo Brasiliano e dal costruttore per l'acquisto di aeromobili Embraer (€mgl 19.758), da note di credito relative ad aeromobili non più acquistati ma inseriti in flotta tramite contratti di *leasing* (€mgl 9.662) nonché dagli interessi impliciti rilevati in relazione, al pagamento dilazionato dell'immobile Nuovo Centro Direzionale (€mgl 1.314).

CONTI D'ORDINE

I **CONTI D'ORDINE** al 31 dicembre 2003 hanno presentato una consistenza di €mgl 4.532.691, con un decremento netto rispetto al precedente esercizio di €mgl 722.692, principalmente determinato dalla riduzione di contratti per prestazioni manutentive, dai minori impegni per acquisto flotta e dalla flessione delle operazioni finanziarie derivate. Parziale compensazione è intervenuta per effetto dell'incremento delle garanzie reali e di terzi per obbligazioni della società, entrambe in nesso con l'operazione di rifinanziamento dei B777.

1. Le Garanzie personali prestate per debiti ed altre obbligazioni altrui sono risultate complessivamente pari a €mgl 109.449 e hanno registrato un incremento di €mgl 14.381.

In dettaglio:

a) le **Fideiussioni**:

- **a favore di imprese controllate**, hanno assunto un valore di €mgl 108.162 e hanno evidenziato una crescita netta di €mgl 14.408 articolata come segue:

	31.12.03	31.12.02	delta
- Atitech	70.431	58.351	12.080
- Alitalia Airport	26.239	15.595	10.643
- Alitalia Express	11.492	18.337	(6.845)
- Italiatour	0	1.152	(1.152)
- Aviofin	0	178	(178)
- Sisam	0	140	(140)
TOTALE	108.162	93.753	14.408

L'incremento è principalmente da riferirsi alle garanzie per IVA di Gruppo rilasciate per le società Atitech ed Alitalia Airport, controbilanciate dalla scadenza delle medesime (1997-2002), rilasciate a favore di Alitalia Express ed Atitech.

- **a favore di altri**, hanno evidenziato una consistenza di €mgl 1.287 e non hanno presentato variazioni significative rispetto allo scorso esercizio.

2. Le Garanzie reali prestate sono risultate pari a €mgl 1.212.672, con un incremento netto di €mgl 276.794 e sono costituite dalle ipoteche iscritte su flotta a garanzia di debiti verso banche

(€mgl 1.090.547) e verso altri finanziatori (€mgl. 122.125)

L'incremento è totalmente da riferirsi alla citata operazione di rifinanziamento dei B777.

3. Gli impegni di acquisto e di vendita hanno presentato un valore di €mgl 553.313 con un decremento di €mgl 703.427 nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002.

In dettaglio:

• **gli impegni di acquisto** sono risultati pari a €mgl 193.368 con una flessione netta di €mgl 385.754 principalmente determinata dai minori impegni per acquisto flotta, in relazione agli aeromobili acquistati nel periodo, e dall'indebolimento del dollaro. Parziale compensazione si è avuta per l'incremento delle provviste di valuta a termine. La consistenza al 31 dicembre 2003 è riferita essenzialmente agli impegni per acquisto:

- di aeromobili per €mgl 80.342;
- di scorte relative a materiale e ricambi per aeromobili per €mgl 17.501;
- di forniture per prestazioni relative alla ristrutturazione degli immobili ed alla messa a norma e manutenzione degli impianti per €mgl 12.831;
- di valuta a termine per €mgl 74.399 riferito principalmente a provvista di dollari;
- i partecipazioni nelle società OPODO per €mgl 7.394, Belac per €mgl 594, U.S. Cargo Sales per €mgl. 174, nonché alla riacquisizione, dalla società Sviluppo Italia di una quota pari all'1% del capitale sociale della controllata Atitech, alla stessa in precedenza ceduto per €mgl 133.

• **gli impegni di vendita** sono risultati pari €mgl 359.946 con un decremento di €mgl 317.672.

Si riferiscono a:

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
Clienti	298.162	658.536	(360.374)
Controllate	1.298		1.298
Collegate	39.022		39.022
Valuta a termine	21.463	19.082	2.381
TOTALE	359.946	677.618	(317.672)

La riduzione degli impegni per prestazioni di servizi tecnici a terzi è principalmente riconducibile a lavorazioni eseguite nel corso dell'esercizio ed al ridimensionamento di alcuni contratti per commesse di durata pluriennale nell'area dell'attività di manutenzione.

4. Gli **Altri conti d'ordine**, sono risultati pari a €mgl 2.657.257 con un decremento di €mgl 310.440 nei confronti del precedente esercizio.

In particolare:

- a) le **garanzie personali ricevute**, pari a €mgl 29.479 e costituite dalle fidejussioni rilasciate a favore dell'Alitalia dagli agenti di viaggio e da terzi sono aumentate di €mgl 104;
- b) i **beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto** sono risultati pari a €mgl 433.440, di cui €mgl 423.755 riferiti ad aeromobili ed €mgl 9.685 riferiti a immobili.
Il decremento di €mgl 98.504 è da attribuire principalmente all'adeguamento per i canoni liquidati nel periodo ed al deprezzamento del dollaro correlato al prezzo di riscatto;
- c) i **beni di terzi in deposito a custodia o in locazione** sono risultati pari a €mgl 1.116.164, con un incremento netto di €mgl 66.584 da riferirsi essenzialmente al maggior numero di aeromobili ERJ170 e B777 in locazione, parzialmente compensato dalla riduzione dei canoni per B767 e MD80;
- d) i **beni presso terzi in deposito a custodia, locazione o per motivi simili** sono risultati pari a €mgl 38.652, con un incremento netto di €mgl 3.904;

e) le **garanzie di terzi per obbligazioni dell'azienda**, pari a €mgl 512.087, sono relative a fidejussioni prestate da alcuni istituti bancari a fronte di debiti verso banche (€mgl 489.236) e di altre obbligazioni della compagnia (€mgl 22.852).

Hanno registrato un aumento netto di €mgl 321.769 principalmente determinato dalla più volte citata operazione di rifinanziamento dei B777;

f) le **operazioni finanziarie derivate**, pari a €mgl 518.173, sono risultate relative a operazioni di copertura del rischio connesso a variazioni del cambio e/o del tasso di interesse di finanziamenti in essere (€mgl 277.437), e canoni da corrispondere per leasing e locazione di aeromobili (€mgl 87.288), a future operazioni a termine di valuta (€mgl 78.746), nonché a copertura del rischio di variazioni del prezzo di acquisto del carburante (€mgl 74.702).

Il decremento di €mgl 604.758 è in massima parte (€mgl 507.081) da ricondursi alle operazioni di copertura valutaria.

g) le **altre fattispecie** sono risultate pari a €mgl 9.262 e hanno presentato un incremento netto di €mgl 460 da riferirsi principalmente alle opzioni *put/call* in ordine alla cessione del residuo 20% posseduto nelle società Italiatour ed Eurofly, parziale compensazione si è avuta a seguito della vendita del 5% del pacchetto azionario detenuto nella società Sasa (€mgl 4.609).

Si fa presente infine che nel contratto di cessione del ramo d'azienda Sigma business sono previste a carico dell'azienda e a favore dell'acquirente garanzie e manleve con una soglia massima degli indennizzi pari a €mgl 36.050.

L'impegno ha valenza fino al 31 dicembre 2004 ad esclusione di alcune fattispecie (tasse, personale).

PARTE C - INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO ALITALIA

L'analisi dei contenuti e delle variazioni del conto economico è riferita alle evidenze consuntive riportate nel Bilancio chiuso al 31 dicembre 2003, confrontato con le risultanze alla stessa data del precedente esercizio.

La eventuale diversa classificazione di talune voci rispetto ai precedenti bilanci viene segnalata, ove significativa, nel commento alle singole poste del conto economico. Al fine di rendere comparabili i dati, analoghe riclassifiche sono state operate nel conto economico al 31 dicembre 2002 posto a raffronto.

A) Il VALORE DELLA PRODUZIONE è risultato pari a €mgl 4.556.414 e ha registrato un decremento pari a €mgl 341.043 (-7%). In dettaglio:

1. I Ricavi delle vendite e delle prestazioni (vedi prospetto di dettaglio n. 16 anche per la relativa distinzione secondo le aree geografiche di appartenenza) sono risultati pari a €mgl 4.324.338 e hanno evidenziato una diminuzione di €mgl 290.825.

In particolare:

I **ricavi del traffico** hanno registrato un valore di €mgl 3.647.485, con un decremento pari a €mgl 210.150 (-5%), così suddiviso tra le varie categorie di attività:

- i **proventi passeggeri**, pari a €mgl 3.144.851, hanno evidenziato una flessione di €mgl 182.462 (-5%), sulla quale ha profondamente inciso l'ormai strutturale declino del livello dei proventi unitari (*yield*, -10%), pesantemente condizionato, su tutti i settori, dall'accesa competizione tariffaria innescata dalla persistente situazione di *overcapacity* dell'Industria, cui si sono aggiunti gli sfavorevoli effetti valutari generati dall'apprezzamento dell'euro; parziale compensazione è intervenuta per effetto dell'incremento del trasportato (+5% in termini di tonnellate chilometro);
- i **proventi merci**, pari a €mgl 406.461, hanno consuntivato un decremento di €mgl 11.989 (-3%), essenzialmente da

attribuire alla componente valutaria ed alla pressione competitiva sulle tariffe registrata soprattutto sui traffici in *export* dall'Italia.

In maggior dettaglio, con riferimento ai settori Nord Atlantico ad Estremo Oriente che nel complesso rappresentano il 90% circa dell'intero comparto d'attività, sono stati rilevati andamenti differenziati: alla significativa flessione riscontrata sul primo, consistentemente condizionato dai disinvestimenti effettuati nell'operativo sviluppato con voli "misti" (ossia disegnato prevalentemente in base all'andamento della domanda passeggeri ancorché effettuato con aeromobili dotati anche di capacità di trasporto cargo), ha corrisposto il positivo andamento del secondo, sul quale i maggiori volumi di trasportato conseguenti all'immissione di capacità addizionale hanno più che compensato le citate criticità in termini di proventi unitari;

- i **proventi posta**, pari a €mgl 14.303, non hanno evidenziato variazioni significative rispetto al periodo a raffronto (€mgl 14.636);
- gli **altri ricavi del traffico**, pari a €mgl 81.870, hanno registrato un decremento di €mgl 15.366 da riferirsi principalmente ai minori proventi per *charter* merci e per *block space*.

Le **altre prestazioni**, pari a €mgl 658.736, hanno presentato un decremento di €mgl 79.693 così articolato:

- i **ricavi accessori del traffico**, pari a €mgl 400.555, hanno evidenziato un aumento di €mgl 16.292 principalmente determinato principalmente determinato, in nesso con la maggiore attività interlinea sviluppata a favore dei vettori aderenti all'alleanza SkyTeam, dall'incremento delle provvigioni attive (€mgl 3.110), nonché dai maggiori proventi per tasse d'imbarco (€mgl 15.637). Queste ultime, differenziate da scalo a scalo, riflettono generalizzata la crescita tariffaria a livello internazionale correlata alle nuove misure di sicurezza adottate in ambito aeroportuale, nonché la diversa composizione del traffico passeggeri sulle varie destinazioni servite.

Si segnala altresì, con riferimento a tale ultima posta, che essa trova sostanziale compensazione nell'analoga voce di costo inclusa nelle "spese di traffico e di scalo".

Le minori penalità applicate ai passeggeri quale conseguenza della progressiva deregolamentazione tariffaria hanno invece parzialmente compensato i citati incrementi;

- i **noleggi attivi**, pari a €mgl 70.616, hanno registrato un decremento di €mgl 3.092, derivante dai minori noleggi verso la società Eurofly compensato in parte dal maggior numero di aeromobili concesso in locazione alla controllata Alitalia Express;
- le **prestazioni a terzi**, pari a €mgl 187.654 hanno consuntivato un decremento di €mgl 92.894 di cui circa €mln 40 relativi ai proventi, non presenti in questo esercizio, della Società Alitalia Teledata incorporata nel corso del 2002; il rimanente è da attribuirsi alla riduzione dei proventi per attività manutentiva, ed al deprezzamento del dollaro;
- I **Ricavi per vendite**, pari a €mgl 18.117, hanno presentato un decremento di €mgl 981 riconducibile principalmente a minori vendite della boutique di bordo.

2. La **Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione** ha evidenziato un valore pari a €mgl 32, superiore di €mgl 182 rispetto a quello registrato nel precedente esercizio.

4. Gli **incrementi di immobilizzazioni per lavori interni**, pari a €mgl 42.124, hanno presentato un decremento di €mgl 22.340 e sono risultati riferiti:

- alla capitalizzazione degli oneri finanziari (€mgl 4.663) relativi agli anticipi versati ai fornitori per l'acquisto di flotta, ridottisi rispetto all'esercizio 2002 di €mgl 15.045 quale conseguenza della minore esposizione in essere e della flessione dei tassi di interesse;
- alla capitalizzazione di costi sostenuti per modifiche e revisioni effettuate sugli aeromobili e di altri costi ad utilità pluriennale (€mgl 37.461), decrementatisi rispetto all'esercizio 2002 di €mgl 7.295, essenzialmente in nesso con i minori oneri capitalizzati su aeromobili di proprietà.

5. Gli **Altri ricavi e proventi** hanno presentato un valore di €mgl 189.920, con un decremento di €mgl 28.061. Si segnala che parte dei ricavi da *partnership* MilleMiglia, per la quota relativa alla valorizzazione dei biglietti *frequent flyers* di altre compagnie volati su Alitalia (€mgl 1.617 nell'esercizio 2002), sono stati riclassificati alle voci A1 "ricavi del traffico", sia nel conto economico al 31 dicembre 2003 che in quello precedente posto a raffronto.

Essi sono risultati così composti:

- a) I **Contributi in conto esercizio**, pari a €mgl 14.251, hanno presentato un incremento di €mgl 2.563 e sono riferiti a quanto riconosciuto dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a seguito dell'affidamento, secondo gli oneri di servizio pubblico, del trasporto aereo di linea sulla rotta Cagliari - Roma;
- b) le **plusvalenze da alienazioni**, sono risultate pari a €mgl 368, rispetto a €mgl 2.704 dell'esercizio 2002 e sono essenzialmente riferite alla vendita di impianti;
- c) gli **"altri"**, hanno presentato un valore pari a €mgl 175.302, registrando un decremento di €mgl 28.287.

Essi si riferiscono:

	2003	2002	delta
Assorbimento Fondi	37.821	31.650	6.171
Eccedenze di precedenti accantonamenti	39.213	72.911	(33.698)
Differenze attive da traffico passeggeri	20.145	41.000	(20.855)
<i>Commercial allowances</i> e contributi da terzi	19.075	16.299	2.776
<i>Partnership</i> MilleMiglia	22.598	16.994	5.604
Riaddebiti di costi a controllate	17.331	12.585	4.746
Proventi da investimenti immobiliari	4.867	3.933	934
Altri	14.252	8.217	6.035
TOTALE	175.302	203.589	(28.287)

Le quote dei fondi assorbite sono rappresentate nel prospetto di dettaglio n. 13 ed illustrate in sede di commento alle variazioni dei fondi del passivo.

B) I **COSTI DELLA PRODUZIONE** sono risultati pari a €mgl 5.059.990 ed hanno presentato una flessione netta di €mgl 59.761 (-1%).

In dettaglio:

6. i costi per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo, sono risultati pari a €mgl 636.029 e hanno registrato un decremento di €mgl 68.822 (-10%).

La voce in oggetto è articolata come segue:

- **le parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche**, pari a €mgl 88.030, hanno evidenziato minori acquisizioni per €mgl 64.212. I consumi, tenuto anche conto delle variazioni delle rimanenze, hanno subito un decremento complessivamente pari a €mgl 45.706, da riferirsi principalmente alla minore attività manutentiva svolta, sia in relazione all'avvio della controllata Alitalia Maintenance Systems che alla riduzione di attività per terzi, nonché alla favorevole dinamica dei cambi. Si evidenzia che i consumi non rilevano i materiali conferiti alla Società Alitalia Systems pari a circa €mln 30;
- **i materiali vari**, pari a €mgl 67.209, hanno presentato un decremento di €mgl 310. Tenuto conto della variazione delle rimanenze, l'aumento dei consumi rispetto al periodo a raffronto ammonta a €mgl 2.871, da ricondursi essenzialmente al maggior utilizzo di materiali per servizi di bordo collegato alla più elevata capacità offerta ed all'aumento del numero dei passeggeri trasportati;
- **i carburanti e lubrificanti**, pari a €mgl 480.789, hanno registrato un decremento di €mgl 4.299 (-1%) risultando così articolata:
 - -€mln 4,1 quale conseguenza del differente mix di flotta impiegato,
 - -€mln 3,1 per effetto degli efficientamenti ottenuti nei livelli di consumo medio,
 - -€mln 95,4 in relazione alla favorevole evoluzione della parità cambiaria dollaro/euro (da 0,94 a 1,11),
 - +€mln 94,6 quale conseguenza dell'incremento del prezzo del carburante, passato da 77,7 centesimi di dollaro per gallone americano a 94,3,

- +€mln 3,8 per effetto della maggiore attività di volo sviluppata.

7. I costi per servizi, hanno presentato un valore di €mgl 2.518.628, con un decremento di €mgl 37.382 (-2%) rispetto al 2002.

In particolare, si segnala quanto segue:

- **le spese di vendita**, pari a €mgl 691.138, hanno registrato un decremento netto di €mgl 46.356 (-6%) che, tenuto conto dell'effetto della fusione per incorporazione dell'Alitalia Teledata avvenuta nel 2002, si amplifica a €mln 59. Tale flessione è risultata principalmente attribuibile alla parallela riduzione del livello assoluto del fatturato passeggeri ed all'accelerazione delle misure volte al contenimento dei costi distributivi (quali l'abbattimento, dal mese di maggio, dal 6 al 3% delle commissioni versate agli agenti di viaggio sulle tratte nazionali e l'azzeramento delle stesse nel mercato statunitense), contestuali all'ulteriore impulso impresso alle vendite dirette via "web" e "call center"; a tali fenomeni si sono accompagnati i minori oneri emersi per l'effettuazione delle campagne promozionali nonché alla riduzione delle provvigioni passive, rivenienti dall'attività interlinea effettuata da vettori aderenti all'alleanza SkyTeam a favore di Alitalia. Parziale compensazione è intervenuta nell'esercizio per effetto sia delle maggiori incentivazioni poste in essere al fine di sostenere il traffico nelle fasi di domanda depressa sia della più elevata incidenza strutturale dei costi di intermediazione merci, in particolare sui collegamenti verso l'Estremo Oriente, in nesso al citato significativo sviluppo impresso alle rotte su tale settore.

Si segnala che i costi da *partnership* MilleMiglia in precedenza inclusi tra le spese di vendita, sono stati riclassificati sia nel conto economico al 31 dicembre 2003 che in quello precedente posto a raffronto, quali "oneri connessi ad attività congiunta traffico" (voce B7), per la quota relativa alla valorizzazione dei biglietti MilleMiglia volati su altre compagnie (€mgl 1.178 nel 2002), e quali "oneri diversi di gestione" (voce B14), per quanto riconosciuto ai *partner* per punti guadagnati dai loro *frequent flyers* volando su Alitalia (€mgl 5.125 nel 2002);

- le **spese di traffico e di scalo**, pari a €mgl 1.210.609, hanno registrato un incremento di €mgl 53.983 (+5%), tale andamento si correla, essenzialmente, all'aumento dei prezzi che ha interessato principalmente le voci di assistenza al volo (+€mln 22 circa), diritti aeroportuali (+€mln 9 circa, ivi incluse le tasse di imbarco passeggeri) ed assistenza di scalo (+€mln 19 circa a livello totale), cui si aggiunge la maggiore attività effettuata, solo parzialmente controbilanciata dalla favorevole evoluzione della parità cambiaria;
- le **spese di manutenzione e revisione flotta**, pari a €mgl 216.523, hanno evidenziato un decremento di €mgl 9.746 (-4%) da riferirsi essenzialmente alle minori lavorazioni effettuate su flotta di terzi in area motori e A.P.U. ed al positivo andamento dei cambi, parzialmente compensate dal maggiore ricorso a interventi presso Società del Gruppo anche in relazione all'avvio della Società Alitalia Maintenance Systems. Si segnala che gli oneri di manutenzione su aeromobili in locazione corrisposti ai locatori a titolo di "maintenance reserve" sono stati qui riclassificati dal dicembre 2003, con effetto anche per l'esercizio 2002, nel quale l'importo era risultato pari a €mgl 11.199; precedentemente esse erano accolte tra i "noleggi passivi di aeromobili" (voce B8);
- gli **oneri connessi ad attività congiunte traffico**, pari a €mgl 29.871, hanno registrato un decremento di €mgl 3.669 principalmente riconducibile ai minori importi corrisposti ad Air France a titolo di conguaglio dei risultati di *partnership* in conformità a quanto contrattualmente definito;
- le **spese per servizi finanziari** pari a €mgl 22.043, non hanno espresso variazioni di rilievo rispetto all'esercizio 2002, presentando una riduzione di €mgl 90;
- le **altre prestazioni**, pari a €mgl 348.444, hanno registrato un decremento di €mgl 31.504 tale variazione risulta essenzialmente riconducibile ai minori oneri per premi assicurativi (-€mgl

29.869), quale conseguenza di una efficiente gestione dei rinnovi contrattuali che ha anche beneficiato della diminuzione del rischio guerra e della favorevole evoluzione delle parità cambiarie, alla riduzione dei costi sostenuti per il personale (- €mgl 6.112) ed al contenimento degli oneri per informazioni, telecomunicazioni e trasmissioni dati (- €mgl 6.744);

parziale compensazione è intervenuta quale conseguenza dei più elevati costi sostenuti per manutenzioni varie e pulizia (+€mgl 2.441) da riferirsi principalmente a mezzi di scalo, impianti e rinnovi contrattuali), per prestazioni generali (+ €mgl 5.338) e per prestazioni professionali (+€mgl 3.443).

Si segnala inoltre che i costi relativi ai canoni per prestazioni di software, in precedenza inclusi nelle spese per prestazioni professionali, sono stati riclassificati nella voce B7 "manutenzioni e revisioni varie".

8. I costi per godimento di beni di terzi, pari a €mgl 441.462, hanno evidenziato un incremento di €mgl 11.607 (+3%).

In maggior dettaglio:

- i **noleggi passivi di aeromobili**, pari a €mgl 232.258, hanno registrato un incremento di €mgl 5.720 da attribuire alla maggiore attività "wet" effettuata dalla controllata Alitalia Express e dagli accordi con la Cargolux e Six Cargo, compensato dai minori noleggi da Azzurra, Minerva, Ansett ed Atlas Air Cargo.

Come già citato, i costi relativi alle manutenzioni su aeromobili in locazione sono stati riclassificati nella voce B7 "manutenzione e revisione flotta";

- i **leasing e le locazioni operative di aeromobili**, pari a €mgl 104.454, hanno presentato una riduzione di €mgl 10.279, essenzialmente afferente la positiva evoluzione del rapporto di cambio dollaro/euro.

Si rileva altresì che qualora la contabilizzazione degli aeromobili in *leasing* fosse stata effettuata secondo il metodo finanziario, così come dettato dal Principio Contabile Internazionale IAS n. 17, ciò avrebbe comportato un minor onere a carico dell'esercizio 2003 pari a circa €mln 2,2; l'applicazione di detto metodo, riflettendosi sugli esercizi trascorsi, causerebbe inoltre un

maggior valore del patrimonio netto per un importo pari a circa €mln 9,6;

- i **block space**, pari a €mgl 47.134, ed essenzialmente riconducibili agli accordi con Air Canada, Korean e Nippon Cargo, hanno evidenziato una riduzione di €mgl 3.198;
- i **noleggi passivi**, *leasing*, affitti e canoni passivi vari, pari a €mgl 57.617, hanno registrato un incremento di €mgl 19.364, principalmente per effetto di quanto corrisposto in ordine al contratto di affitto relativo all'immobile Nuovo Centro Direzionale, venduto e contestualmente concesso in locazione dall'acquirente al termine dello scorso esercizio.

9. I **costi per il personale**, pari a €mgl 962.544, hanno presentato un aumento di €mgl 28.134, così articolato:

- con riferimento al Personale di volo è stato riscontrato un incremento di €mln 22, essenzialmente riferibile al riattivarsi, al termine del periodo contrattuale di *contingency*, di alcune voci di costo relative al Personale di condotta destinate ad essere utilizzate per specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo, all'aumento di alcune poste retributive di carattere variabile collegate con il maggior volato, all'avvio della contribuzione al fondo di previdenza integrativa del Personale navigante di cabina, così come concordato nelle intese intercorse con le Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali di categoria, nonché a maggiori oneri assicurativi associati al Personale di volo;
- per quanto concerne invece il Personale di terra, è stato registrato un aumento di €mln 6 che, tenendo conto dell'effetto della fusione per incorporazione dell'Alitalia Teledata avvenuta nel 2002, si amplifica a €mln 12, essenzialmente attribuibile alle risoluzioni consensuali intervenute nel corso del 2003, nel periodo a raffronto invece accolte quale utilizzo del fondo ristrutturazione, ed al minor contributo riveniente dalla diversa incidenza nei due esercizi delle misure dirette al contenimento del costo del lavoro definite con l'accordo del 9 aprile

2002 (contratti di solidarietà), che, pari ad 11 giornate nel 2002 ed a 3 nel 2003.

Parziale compensazione è intervenuta a seguito della riduzione della forza media retribuita (-372 unità) prevalentemente in nesso con il conferimento del ramo d'azienda "Officina Motori" alla Società Alitalia Maintenance Systems.

10. Gli **Ammortamenti e svalutazioni** sono risultati pari a €mgl 357.049 e hanno presentato un incremento di €mgl 31.388 articolato come segue:

- l'**ammortamento delle immobilizzazioni immateriali**, (prospetto di dettaglio n. 1) è risultato pari a €mgl 46.695, con un aumento di €mgl 3.308 da attribuire principalmente alle maggiori capitalizzazioni per migliorie e revisioni su aeromobili di terzi ed agli oneri accessori su finanziamenti compensato dalle minori capitalizzazioni su formazione del personale;
- l'**ammortamento delle immobilizzazioni materiali** (prospetto di dettaglio n. 2) ha presentato un valore di €mgl 284.599 e ha registrato un aumento di €mgl 31.229, determinato principalmente dai nuovi ingressi in flotta di aeromobili in proprietà (2 B777, 5 A319, 3 Embraer 1 ATR72);
- le **altre svalutazioni delle immobilizzazioni**, pari a €mgl 2.607, sono riferite al riallineamento del materiale di rotazione non più utilizzabile al presunto valore di realizzo;
- la **svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità** ha evidenziato un valore di €mgl 23.148 (€mgl 28.905 nel 2002) ed è riferita ai seguenti crediti commerciali:

	2003	2002	Delta
Verso clienti	3.404	757	(2.647)
Verso compagnie di navigazione aerea	9.916	17.679	7.763
Verso agenti	9.628	6.969	(2.659)
Diversi	200	3.499	3.299
TOTALE	23.148	28.905	5.757

11. Le **Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo** sono risultate negative per €mgl 22.584 a fronte di una variazione di pari segno per €mgl 895 consuntivata nel 2002. Si evidenzia che la variazione non rileva l'effetto dei materiali conferiti alla Società Alitalia Maintenance Systems pari a circa €mln 30.

12. Gli **Accantonamenti per rischi** hanno presentato un valore pari a €mgl 10.978, riferito essenzialmente alla valutazione effettuata in ordine all'adeguamento dei rischi relativi a controversie legali (€mgl 20.083 nel 2002).

13. Gli **Altri accantonamenti**, pari a €mgl 42.686 a fronte di €mgl 57.930 del periodo a confronto, (vedi anche prospetto di dettaglio n. 13) sono relativi a:

	2003	2002	Delta
Concorsi ed operazioni a premi	28.724	43.506	14.782
Impegni ATR-72	5.135	1.858	(3.277)
Adeguamento Area Tecnica	8.827	12.566	3.739
TOTALE	<u>42.686</u>	<u>57.930</u>	<u>15.244</u>

Il decremento di €mgl 14.782 degli accantonamenti per "Concorsi ed operazioni a premi" è riferibile essenzialmente alla rivisitazione degli oneri connessi all'operazione a premi MilleMiglia che, seppure in costante sviluppo, riflette la situazione di persistente flessione delle tariffe aeree.

L'accantonamento di €mgl 5.135 al fondo impegni ATR72 è invece collegato alla valutazione dei possibili oneri derivanti dall'accertato rischio di cambio ricollegato ai possibili oneri da sostenere in ordine all'impegno di acquisire 4 aeromobili ATR72 presi in locazione finanziaria dalla controllata Alitalia Express qualora quest'ultima non eserciti al termine del contratto l'opzione di riscatto.

14. Gli **oneri diversi di gestione** hanno presentato un valore di €mgl 68.028 e hanno registrato un decremento di €mgl 22.026, principalmente attribuibile alla riduzione delle differenze passive emergenti da accantonamenti effettuati in esercizi

precedenti e degli oneri per tasse ed imposte varie.

La citata diminuzione è risultata parzialmente attenuata dagli oneri da riaddebitare a Società Controllate e a terzi, quest'ultimi in massima parte a seguito della collocazione a bordo degli aeromobili B777 in *leasing* delle "crew rest" (i cui importi, in base alle intese intercorse con i proprietari vengono da questi rimborsati e risultano inclusi nella voce "proventi diversi");, nonché dalla crescita di quanto addebitato nell'ambito degli accordi di *partnership* relativi al programma MilleMiglia, qui riclassificato con effetto anche per l'esercizio a raffronto (si rinvia, per maggiori dettagli, al commento sulle "spese di vendita").

C) I **PROVENTI ED ONERI FINANZIARI** hanno registrato un saldo negativo di €mgl 98.357, con un incremento nei confronti del 2002 pari a €mgl 15.547 riconducibile alle voci di seguito indicate:

15. I **Proventi da partecipazioni** hanno consuntivato un valore di €mgl 592 (€mgl 25.659 nel 2002) e sono essenzialmente riferiti ai dividendi delle società Ales, Eas Cairo, Air France ed Emittenti Titoli.

16. Gli **Altri proventi finanziari** sono risultati pari a €mgl 66.429 hanno registrato un decremento di €mgl 13.750 così articolato:

	2003	2002	Delta
Proventi da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	3.222	6.812	(3.590)
Interessi da banche	14.321	18.957	(4.636)
Interessi su altri crediti	7.677	8.796	(1.119)
Assorbimento fondo impegni acquisto/vendita a termine	0	6.138	(6.138)
Proventi operazioni derivate su indebitamento e <i>leasing</i>	10.833	10.610	223
Proventi da <i>hedging</i> carburante	23.872	23.025	847
Assorbimento fondo interessi di mora	52	0	52
Proventi da acquisto/vendita valute a termine ed opzioni	5.374	5.315	59
Altri	1.078	525	553
TOTALE	<u>66.429</u>	<u>80.179</u>	<u>(13.750)</u>

Si segnala, in particolare, che la variazione evidenziata nelle poste riferite ad interessi è conseguita, essenzialmente, alla riduzione del tasso d'impiego della liquidità intervenuto nel corso dell'esercizio per effetto della flessione dei principali indici finanziari di riferimento.

Si ricorda che nel 2002 erano anche presenti interessi di mora (€mgl 3.937) riconosciuti dalla società Gemini nel quadro degli accordi per la rateizzazione del credito immobilizzato scaduto ed accantonati nell'apposito fondo come indicato tra gli oneri finanziari.

Si segnala che, per maggior chiarezza di rappresentazione, le operazioni di acquisto/vendita a termine ed opzioni dal bilancio 2003 (€mgl 5.315 nel 2002) vengono espone separatamente nelle voci di "proventi o oneri finanziari".

17. Gli Interessi ed altri oneri finanziari pari a €mgl 165.378 hanno presentato una diminuzione di €mgl 23.269 così strutturata:

	2003	2002	Delta
Interessi passivi:			
-controllate	2.222	3.519	1.297
-obbligazioni	20.718	9.197	(11.521)
-banche	29.871	42.852	12.981
-altri finanziatori	4.050	4.025	(25)
-altri debiti	294	3.758	3.464
-da titoli di credito	0	1.817	1.817
-diversi	219	140	(79)
Oneri di cambio	30.146	35.485	5.339
Oneri da acquisti/vendita valuta a termine ed opzioni	57.012	39.230	(17.782)
Oneri da hedging carburanti	0	1.687	1.687
Oneri operazioni derivate su indebitamento e leasing	14.992	8.448	(6.544)
Accantonamento impegni acquisti/vendite a termine	0	33.422	33.422
Accantonamento oneri risoluzione anticipata Currency swap	4.776	0	(4.776)
Accantonamento fondo interessi di mora	375	4.262	3.887
Altri	703	805	102

TOTALE 165.378 188.647 23.269

Si ritiene opportuno far rilevare, inoltre, che:

- il decremento degli interessi passivi verso banche è stato determinato oltre che dalla diminuzione dei tassi di interesse denominati in euro, indotta dalla già citata flessione dei principali indici di riferimento, dalla ristrutturazione della posizione finanziaria della società, in nesso con gli interventi sul capitale sociale effettuati nella seconda parte dello

scorso esercizio, che ha consentito di orientare la raccolta verso modalità di indebitamento meno onerose;

- l'accantonamento di €mgl 4.776 è relativo agli oneri da sostenere per la risoluzione anticipata di un contratto di *hedging "currency swap"*.

Si ricorda infine, che nel 2002 erano presenti accantonamenti prudenziali ad appositi fondi per i rischi su contratti di acquisto e vendita di valuta a termine (€mgl 33.422), interamente utilizzato nel 2003 per la copertura dei relativi oneri, nonché, come già precedentemente citato, per interessi di mora concordati con la società Gemini (€mgl 3.937).

D) Le RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE sono risultate negative per €mgl 25.391 (€mgl 52.389 nel 2002) e sono riferite alla valutazione delle società controllate e collegate secondo il metodo del patrimonio netto. In particolare:

Rivalutazioni:

Alitalia Express	2.628
Aviofin	989
Alicos	122
Ales	49
Eurofly	12

Svalutazioni:

OPODO	16.236
Atitech	11.185
Italiatour	654
GA 2000 Travel Service	647
Alitalia Airport	399
Alitalia Maintenance Systems	40
GE Travel Selection	30
Alinsurance	1

TOTALE 25.391

E) I PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI (prospetto di dettaglio n. 17) hanno presentato un saldo positivo di €mgl 127.145 con un decremento di €mgl 354.815.

In maggior dettaglio:

20. I proventi straordinari sono risultati pari a €mgl 154.884 (€mgl 564.571 nel 2002) e sono principalmente riferiti:

a) alle *plusvalenze da alienazioni*, complessivamente pari a €mgl 53.057 ed essenzialmente riconducibili:

- alla quota di periodo (€mgl 29.814) della plusvalenza derivante dalla vendita e contestuale retrolocazione di 20 aeromobili MD80 eseguita nell'esercizio 2000, di cui si è riferito alla voce "risconti passivi";
- alla plusvalenza derivante dalla vendita della quota detenuta nella società France Telecom (€mgl 6.619);
- alla plusvalenza derivante dalla cessione alla società Lufthansa Technik del 40% della partecipazione nella controllata Alitalia Maintenance Systems (€mgl 5.974);
- alla plusvalenza derivante dalla vendita dell'80% della partecipazione detenuta nella società Eurofly (€mgl 4.496);
- alla plusvalenza derivante dalla dismissione dell'80% della partecipazione detenuta nella *sub-holding* Italiatour (€mgl 3.881);
- alla plusvalenza derivante dalla cessione del 50% della partecipazione detenuta nella società Sasa (€mgl 2.252);

b) alle *sopravvenienze ed insussistenze attive* (€mgl 23.536) emerse principalmente a seguito di recuperi verso compagnie di navigazione aerea, verso fornitori nonché di rimborsi da parte dell'Amministrazione finanziaria statunitense.

c) ad *altri proventi* per €mgl 78.291 in massima parte riferibili all'assorbimento, in proporzione dei canoni maturati, di quota parte di quanto stanziato nel 2001 a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B767 (€mgl 63.256), nonché di altri costi connessi con il phase-out sia di aeromobili MD11 in leasing finanziario sia dei B747 (per complessivi €mgl 14.605).

Si ricorda che nel precedente esercizio erano presenti i proventi relativi al positivo esito del procedimento arbitrale nei confronti di KLM (€mln 250).

21. Gli **oneri straordinari** hanno presentato un valore di €mgl 27.739 (€mgl 82.611 nel 2002) e si riferiscono principalmente:

a) alle *minusvalenze da alienazioni*, che, pari a €mgl 1.794 ed essenzialmente rappresentative della cessione a titolo gratuito al Comune di Roma del terreno libero sito in località Magliana (così come previsto dall'Accordo di Programma dallo stesso approvato), hanno evidenziato un incremento di pari entità rispetto al precedente esercizio;

b) ad *imposte relative ad esercizi precedenti* per €mgl 1.791, principalmente attribuibili a quanto stanziato (€mgl 1.596) nell'esercizio per accedere alla normativa sul condono 2002 ex lege 24 dicembre 2003 n° 335 ed ad un accantonamento previdenziale al fondo imposte relativo ad un accertamento INVIM pervenuto nel 2003 (€mgl 188);

c) a *sopravvenienze passive* per €mgl 9.306;

d) ad *altri oneri* per €mgl 14.848, essenzialmente riferiti agli oneri relativi agli esodi del personale (€mgl 7.863) connessi con il piano di ristrutturazione 2002-2003 ed eccedenti quanto a suo tempo accantonato ed allo stanziamento prudenziale per la retrocessione da parte di Galileo di parte dei crediti, ad oggi non incassati, trasferiti nel 2002 con la cessione del ramo d'azienda della società Alitalia Teledata (€mgl 5.301).

Si ricorda altresì che nello scorso esercizio, oltre l'accantonamento di €mgl 36.980 appostato ai fini dell'adeguamento al valore di mercato degli MD11 combi in via di radiazione dell'operativo, erano stati stanziati €mgl 25.699 per accedere alla normativa sul condono ex lege 27 dicembre 2002 n° 258.

22. Le **imposte sul reddito di periodo** sono risultate pari a €mgl 16.873 e si riferiscono esclusivamente all'IRAP non risultando alcuna IRPEG a debito stante la perdita fiscale di periodo rilevata. L'onere di competenza del periodo è così determinato:

IRAP da versare	15.178
Imposte anticipate IRAP	(3.760)
Utilizzo credito per imposte anticipate IRAP	5.455
TOTALE	<u><u>16.873</u></u>

23. Il **Risultato del periodo** ha presentato una perdita netta di €mgl 517.051 a fronte di un utile di €mgl 94.802 consuntivato nel 2002.

PARTE D - PROSPETTI DI DETTAGLIO

Prospetto di dettaglio n° 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002			Variazioni dell' esercizio					31.12.2003		
	Costo	Ammortamenti	Valore a bilancio	Acquisizioni Capitalizzaz.	Riclassifiche	Alienazioni/ Radiazioni	(Svalutaz.) Riprist. di valore	Ammortam.	Costo	Ammortamenti	Valore a bilancio
1- <u>COSTI DI IMPIANTO E DI AMPLIAMENTO</u>	51.532	35.929	15.603	6.834	14			5.291	58.380	41.220	17.160
2- <u>COSTI DI RICERCA DI SVILUPPO E DI PUBBLICITA'</u>	35.669	35.669	0						35.669	35.669	0
3- <u>DIRITTI DI BREV. INDUSTRI. E DI UTILIZ. DELLE OPERE DELL'INGEGNO</u>	79.048	51.509	27.539	6.183	1.112			12.529	86.343	64.038	22.305
6- <u>IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED. ACCONTI</u>	2.646	0	2.646	994	(1.865)				1.775	0	1.775
7- <u>ALTRI ONERI DA AMMORTIZZARE:</u>											
- Immobili	1.805	1.805	0						1.805	1.805	0
- Flotta di terzi	158.631	126.169	32.462	20.336	(504)			19.280	178.463	145.449	33.014
- Impianti	375	375	0						375	375	0
- Software	14.014	14.014	0						14.014	14.014	0
- Mobili e arredi	3.378	3.378	0						3.378	3.378	0
- Agenzie ed uffici	28.058	22.503	5.555	2.309	396			2.785	30.763	25.288	5.475
- Cockpit resource manag.	3.341	3.341	0						3.341	3.341	0
- Total quality	1.121	1.121	0						1.121	1.121	0
- Oneri per prepensionamenti legge 406 / 92	13.775	13.775	0						13.775	13.775	0
- Area demaniale	53.535	45.742	7.793	1.512	334			2.556	55.381	48.298	7.083
- Oneri accessori su finanziamenti	21.522	6.460	15.062	15.458	(14)	116		4.254	36.850	10.714	26.136
TOTALE ALTRI ONERI DA AMMORTIZZARE	299.555	238.683	60.872	39.615	212	116	0	28.875	339.266	267.558	71.709
T O T A L E	468.450	361.789	106.661	53.626	(527)	116	0	46.695	521.433	408.484	112.949

(*)

(*) G/c Rev. D DANV a flotta in proprietà

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Euro /migliaia

V o c i s o t t o v o c i	31.12.2002					Variazioni dell'esercizio									31.12.2003						
	Costo	Rivaluta- zioni	Svaluta- zioni	Fondo Amm.to	Valore a bilancio	Acquisizioni Capitalizza- zioni	Riclassifiche		Cessione ALITALIA MAINTENANCE			Alienazioni / radiazioni		Svalutaz.(-) Riprist.di valore (+)	Ammorta- menti	Costo	Rivaluta- zioni	Svaluta- zioni	Fondo Amm.to	Valore a bilancio	
							costo	amm.to	Svalut.ne	costo	amm.to	Svalut.ne	costo								amm.to
1- TERRENI E FABBRICATI: - Terreni e fabb. civili - Terreni e fabb. industriali	52 41.866	22.805		47 30.027	5 34.644		3.813					1.773		2 2.559	52 44.192	22.519		49 32.586	3 34.125		
2- IMPIANTI E MACCHINARI: - Flotta - Altri	4.697.470 92.973		193.928	1.737.346 68.992	2.766.196 23.981	314.178 3.142	(88.707) 706	197.138 152	81.733	13.892 104	6.103 93	5.656	10.378 2.553	6.876 2.545	(1.454) 3.260	4.898.671 94.164	107.993	1.786.515 69.462	3.004.163 24.701		
3- <u>ATTREZZI INDUSTRIALI E COMMERCIALI</u>	80.959			57.221	23.738	5.073	1.668			21.299	15.182		471	459	3.823	65.930		45.403	20.527		
3bis- <u>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI (2)</u> - Terreni e fabbricati - Impianti e macchinari	76.971 52.345			56.369 48.860	20.602 3.485		1.071 819					1.895 2.018	1.895 2.018	4.052 1.517	76.147 51.146			58.526 48.359	17.621 2.787		
4- <u>ALTRI BENI</u>	75.151			43.802	31.349	9.250	(2)	2		48	48		5.036	4.510	10.099	79.315		49.341	29.974		
5- <u>IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI:</u> - Imm.ni in corso di di realizzazione - Anticipi c/flotta	13.463 285.187				13.463 285.187	13.014 19.660	(16.608) (242.028)						738			9.869 62.081			9.869 62.081		
T O T A L E	5.416.437	22.805	193.928	2.042.664	3.202.650	364.317	(339.268)	197.292	81.733	35.343	21.426	5.656	24.862	18.303	(1.454)	284.598	5.381.567	22.519	107.993	2.090.241	3.205.852
							(*)	(**)	(**)												

(1) di cui:

.Rivalutazione ex lege 72/1983	14.581														14.581				
.Rivalutazione ex lege 413/1991	8.224														7.938				
	<u>22.805</u>														<u>22.519</u>				

(2) di cui:

.F.do ammortamento industriale			84.776							3.321			4.726						86.181
.F.do ammortamento finanziario			20.453							592			843						20.704
			<u>105.229</u>							<u>3.913</u>			<u>5.569</u>						<u>106.885</u>

(*) G/c a scorte tecniche €/mgl.

G/c da o.p.	1.318
G/c a crediti del circolante md 80	(80.944)
G/c a crediti del circolante md 11all pax	(173.601)
G/c a anticipi a fornitori	(1.611)
	<u>(257.535)</u>

(**) G/c a sopravvenienze attive €/mgl.

G/c da o.p.	154
G/c a crediti del circolante md 80	(791)
G/c a crediti del circolante md 11all pax	80.944
	116.985
	<u>197.292</u>

Prospetto di dettaglio n° 3

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002			Variazioni dell'esercizio							31.12.2003		
	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Acquisizione da fusione	Riclassifiche	Ricostituzioni di capitale	Ripristini di valore	Alienazioni	Valutazione ex art. 2426 n. 4 c.c.	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio
										(Svalutazioni) Rivalutazioni			
- ALINSURANCE	6	61	67							(1)	6	60	66
- ALITALIA AIRPORT	15.402	(7.514)	7.888							(399)	15.402	(7.913)	7.489
- ALITALIA EXPRESS	21.850	2.750	24.600							2.629	21.850	5.379	27.229
- ATITECH	25.565	22.206	47.771	340						(11.185)	25.905	11.021	36.926
- AVIOFIN	517	4.912	5.429		0					989	517	5.901	6.418
- EUROFLY	9.354	(14.665)	(5.311)			5.965	5.000		5.653	0	8.701	(8.701)	0
- ITALIATOUR	2.521	(2.521)	0	968		(194)			774	0	2.521	(2.521)	0
- GA 2000 TRAVEL SERVICE	370	(91)	279							(279)	370	(370)	0
- GLOBAL EXECUTIVE	141	(7)	134							(30)	141	(37)	104
- ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS	100	(26)	74	37.695	0				15.101	(40)	22.694	(66)	22.628
- SISAM IN LIQUIDAZIONE	1.328	0	1.328								1.328	0	1.328
TOTALE	77.154	5.105	82.259	39.003	0	5.771	5.000	0	21.528	(8.316)	99.435	2.753	102.188

Prospetto di dettaglio n° 4

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002			Variazioni dell'esercizio						31.12.2003		
	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Riclassifiche	Ricostituzioni di capitale	Ripristini di valore	Alienazioni	Valutazione ex art. 2426 n. 4 c.c.	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio
									(Svalutazioni) Rivalutazioni			
- ALICOS S.p.A. (ex 7C Italia)	2.362	(1.406)	956						122	2.362	(1.284)	1.078
- ALES S.p.A.	127	286	413						49	127	335	462
- ITALIATOUR S.p.A.	0	0	0	336	194				(530)	530	(530)	0
- EUROFLY	0	0	0		1.413				12	1.413	12	1.425
TOTALE	2.489	(1.120)	1.369	336	1.607	0	0	0	(347)	4.432	(1.467)	2.966

Prospetto di dettaglio n° 5

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Euro/migliaia

V o c i s o t t o v o c i	31.12.2002			Variazioni dell' esercizio				31.12.2003		
	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni / Sottoscrizioni	Riclassifiche	Alienazioni	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio
- AERON. RADIO OF THAIL.	1		1					1		1
- AIR FRANCE	51.444		51.444	3.073				54.517		54.517
- BELAC LLC	1.250		1.250					1.250		1.250
- CONSORZIO C I E S	103		103					103		103
- CONSORZIO TURISTEL	26		26					26		26
- CONSORZIO E. T. L.	10		10					10		10
- EAS	163		163					163		163
- EDINDUSTRIA	75		75		35	84		26		26
- EMITTENTI TITOLI	51		51					51		51
- LABIA SERVICE	310	(310)	0					310	(310)	0
- LYBIAN ITALIAN JOINT CO.	9		9					9		9
- OPODO LTD	17.676		17.676	1.570			(16.236)	19.246	(16.236)	3.010
- SASA	14.016	(5.555)	8.461	757		4.609		10.164	(5.555)	4.609
- SITA	0,1		0,1					0		0,1
- FRANCE TELECOM	134		134			134		0	0	0
- SITA INC FOUNDATION	1.177		1.177					1.177		1.177
- STOA'	10	(10)	0					10	(10)	0
T O T A L E	86.455	(5.875)	80.580	5.400	35	4.827	(16.236)	87.063	(22.111)	64.952

Prospetto di dettaglio n° 6

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE

al 31.12.2003

Euro/migliaia

DENOMINAZIONE	SEDE	NUMERO AZIONI/QUOTE POSSEDUTE	CAPITALE	UTILE (PERDITA)	PATRIMONIO NETTO	QUOTA PARTECIPAZIONE %	CORRISP. PATRIM.NETTO DI BILANCIO A	VALORE DI CARICO B	VALUTAZIONE ex art. 2426 n. 4 c.c. C	DIFFERENZE	
										B-A	B-C
1- IMPRESE CONTROLLATE:											
- ALINSURANCE (1)	Roma	12.000	104.000	(10)	1.105	6,00	66	66	66	(0)	0
- ALITALIA AIRPORT	Roma	15.000.000	7.650.000	(672)	7.428	100,00	7.428	7.570	7.570	142	0
- ALITALIA EXPRESS	Roma	45.000.000	23.400.000	2.612	27.229	100,00	27.229	27.229	27.229	0	0
- G.A. 2000 TRAVEL SERVICE	New York	0	0	(297)	(368)	100,00	(368)	0	(368)	368	368
- ATITECH	Napoli	6.147.857	32.039.942	(11.297)	37.296	99,01	36.926	36.926	36.926	(0)	0
- AVIOFIN	Roma	1.000	516.460	545	8.818	100,00	8.818	8.818	8.818	0	0
- GLOBAL EXECUTIVE	New York	0	0	16	104	100,00	104	104	104	0	0
- SISAM IN LIQUIDAZIONE	Roma	300.000	1.548.000	77	2.797	100,00	2.797	1.328	n.a.	(1.469)	0
- ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS	Fiumicino (RM)	6.072.000	10.120.000	(56)	37.714	60,00	22.628	22.628	22.628	(0)	0
TOTALE IMP. CONTROLLATE							105.629	104.669	102.973	(960)	368
2- IMPRESE COLLEGATE:											
- ALICOS S.p.A. (ex 7C Italia)	Palermo	211.916	2.648.950	837	2.696	40,00	1.078	1.078	1.078	0	0
- ALES S.p.A.	Genova	2.450	258.200	400	943	49,00	462	462	462	0	0
- EUROFLY (2)	Sesto San Giovanni (MI)	1.333.385	6.666.922	459	7.127	20,00	1.425	1.425	1.425	0	0
- ITALIATOUR	Roma	200.000	1.000.000	(8.280)	(622)	20,00	(124)	0	(124)	124	124
TOTALE IMP. COLLEGATE							2.841	2.965	2.841	124	124

(1) Controllo indiretto tramite Aviofin.

(2) Bilancio al 31/08/2003

Prospetto di dettaglio n° 7

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

AL 31.12.2003

Euro/migliaia

DENOMINAZIONE	SEDE	NUMERO AZIONI POSSEDUTE	CAPITALE	QUOTA PARTECI- PAZIONE %	VALORE DI CARICO
- AERON. RADIO OF THAIL.	Bangkok	776	Bht 660.000.000	0,01	1
- AIR FRANCE (*)	Parigi	4.395.618	Eur 1.868.137.539	2,00	54.517
- BELAC LLC	Wilmington	1.250.000	Usd 25.000.000	5,00	1.250
- Consorzio C I E S	Rende (CS)		Eur 325.368	-	103
- Consorzio E. T. L.	Roma		Eur 61.975	-	10
- EAS	Il Cairo	3.500	Egp 60.000.000	5,83	163
- EDINDUSTRIA	Roma	26.035	Eur 624.000	4,172	26
- EMITTENTI TITOLI	Milano	100.000	Eur 4.264.000	1,22	51
- LYBIAN ITALIAN JOINT CO.	Tripoli	100	Lyd 1.716.750	0,26	9
- OPODO Ltd	Londra	19.245.600	Eur 210.498.750	9,14	3.010
- SASA	Trieste	2.612.356	Eur 52.000.000	5,024	4.609
- SITA SC	Bruxelles	101	Eur 9.506.457	1,4125	0,1
- SITA INC FOUNDATION	Amsterdam	1.025.353	Eur 10.000.000	1,025	1.177
- Consorzio TURISTEL	Roma		Eur 77.460	-	26
TOTALE					64.952

(*) La media delle quotazioni di borsa del 2° semestre 2003 per azione è €13,47

Prospetto di dettaglio n° 8

VERSAMENTI IN C/PARTICIPAZIONI

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002			Variazioni dell' esercizio				31.12.2003		
	Costo	Svalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni / Sottoscrizioni	Ricostituzioni di capitale	Riclassifiche	Svalutazioni	Costo	Svalutazioni	Valore a bilancio
IMPRESE CONTROLLATE										
- ALITALIA AIRPORT	82		82					82	0	82
- AVIOFIN	2.400		2.400					2.400	0	2.400
- EUROFLY	27.143	(19.765)	7.378	5.000	(5.000)	(7.378)		19.765	(19.765)	(0)
- ITALIATOUR	1.387	(1.387)	0					1.387	(1.387)	0
	<u>31.012</u>	<u>(21.152)</u>	<u>9.859</u>	<u>5.000</u>	<u>(5.000)</u>	<u>(7.378)</u>	<u>0</u>	<u>23.634</u>	<u>(21.152)</u>	<u>2.482</u>
IMPRESE COLLEGATE										
	0	0	0					0	0	0
	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
ALTRE IMPRESE										
- EDINDUSTRIA	35		35			(35)		(0)		(0)
	<u>35</u>		<u>35</u>			<u>(35)</u>		<u>(0)</u>		<u>(0)</u>
TOTALE	31.046	(21.152)	9.894	5.000	(5.000)	(7.413)	0	23.633	(21.152)	2.482

Prospetto di dettaglio n° 9

ALTRE VOCI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002			Variazioni dell'esercizio						31.12.2003		
	Importo nominale residuo	Fondi svalutazione (1)	Valore a bilancio	Eroga- zioni	(*) Cessione Alitalia Maintenance	(Rimborsi)	Rivalutazioni (Svalutazioni)	(Accant.) (al fondo) Ass.to (1)	Riprist.di valore + Util. f.do (1)	Importo nominale residuo	Fondi svalutazione (1)	Valore a bilancio
CREDITI VERSO ALTRI:												
- Promissory Notes	8.227	(1.677)	6.551			(655)	(1.257)		189	6.315	(1.488)	4.827
- Depositi cauzionali	41.032		41.032	2.959		(1.494)	(4.903)			37.594		37.594
- Crediti diversi (Quota f.do sval. Crediti)	114.695	(3.739) (17.405)	110.957 (17.405)	333	(495)	(16.360)	(359)	730 4.661	787 6.719	97.815	(2.222) (6.025)	95.593 (6.025)
ALTRE VOCI:												
- Certificati Credito Tesoro	109		109							109		109
- Obbligazioni SACF	2		2			(2)				0		0
T O T A L E	164.066	(22.821)	141.244	3.292	(495)	(18.511)	(6.519)	5.391	7.695	141.833	(9.735)	132.097

(1) di cui per interessi di mora

(5.131)

730

976

(3.426)

Prospetto di dettaglio n.° 10

CREDITI E RATEI ATTIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Euro/migliaia

Voci sottovoci	Importi scadenti				Importi scadenti			
	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	31.12.2003 Totale	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	31.12.2002 Totale
<u>CREDITI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</u>								
- Verso altri:								
. Promissory notes	914	2.337	1.576	4.827	1.034	2.203	3.313	6.550
. Depositi cauzionali			37.594	37.594			41.032	41.032
. Crediti diversi	9.972	74.883	4.712	89.567	6.735	80.872	5.943	93.550
	<u>10.887</u>	<u>77.220</u>	<u>43.882</u>	<u>131.988</u>	<u>7.769</u>	<u>83.075</u>	<u>50.288</u>	<u>141.133</u>
<u>CREDITI DEL CIRCOLANTE</u>								
- Altri crediti finanziari a breve:								
. Verso imprese controllate	31.036			31.036	16.814			16.814
. Verso imprese collegate	1.321			1.321	0			0
. Verso altri	437.932			437.932	672.189			672.189
	<u>470.290</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>470.290</u>	<u>689.002</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>689.002</u>
- Crediti commerciali:								
. Verso clienti	143.395			143.395	145.674			145.674
. Verso imprese controllate	16.435			16.435	40.221			40.221
. Verso collegate	10.485			10.485	0			0
	<u>170.315</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>170.315</u>	<u>185.895</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>185.895</u>
- Crediti vari:								
. Compagnie di nav. aerea	55.049			55.049	252.680			252.680
. Agenti di viaggio	239.899			239.899	243.306			243.306
. Crediti diversi	324.060			324.060	299.764			299.764
	<u>619.008</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>619.008</u>	<u>795.749</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>795.749</u>
RATEI ATTIVI	<u>1.823</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1.823</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
TOTALE	<u>1.272.322</u>	<u>77.220</u>	<u>43.882</u>	<u>1.393.424</u>	<u>1.678.417</u>	<u>83.075</u>	<u>50.288</u>	<u>1.811.780</u>

Prospetto di dettaglio n.° 11

CREDITI, RATEI ATTIVI E DISPONIBILITA' IN VALUTA O CON RISCHIO DI CAMBIO

Euro/migliaia

Voci sottovoci	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2003 Totale	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2002 Totale
1- CREDITI DELLE IMMOBILIZZAZIONI						
FINANZIARIE						
- Verso imprese controllate	0		0	0		0
- Verso altri:						
. promissory notes	4.827	0	4.827	6.550	0	6.550
. depositi cauzionali	37.274	320	37.594	40.698	334	41.032
. crediti diversi	15.210	74.357	89.567	30.411	63.139	93.550
	<u>57.312</u>	<u>74.677</u>	<u>131.988</u>	<u>77.659</u>	<u>63.473</u>	<u>141.133</u>
2- CREDITI DEL CIRCOLANTE						
- Verso clienti	43.512	99.884	143.395	40.408	105.266	145.674
- Verso imprese controllate		47.471	47.471		57.035	57.035
- Verso imprese collegate		11.806	11.806		0	0
- Verso altri:						
. compagnie di nav. aerea	52.124	2.925	55.049	81.044	171.636	252.680
. agenti di viaggio	111.469	128.429	239.899	108.108	135.198	243.306
. crediti diversi	96.775	665.217	761.992	35.677	936.276	971.953
	<u>303.881</u>	<u>955.732</u>	<u>1.259.612</u>	<u>265.238</u>	<u>1.405.411</u>	<u>1.670.648</u>
3- DISPONIBILITA' LIQUIDE						
- Depositi bancari e postali	28.048	58.902	86.949	22.204	69.822	92.026
- Assegni		15	15		55	55
- denaro e valori in cassa	11.170	153	11.323	7.279	331	7.610
	<u>39.218</u>	<u>59.070</u>	<u>98.288</u>	<u>29.483</u>	<u>70.208</u>	<u>99.691</u>
4- RATEI ATTIVI		1.823	1.823		0	0
T O T A L E	<u>400.410</u>	<u>1.091.301</u>	<u>1.491.710</u>	<u>372.381</u>	<u>1.539.092</u>	<u>1.911.472</u>

Prospetto di dettaglio n.° 12

PATRIMONIO NETTO

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002	Variazioni dell'esercizio					31.12.2003
	Valore a bilancio	Sottoscrizione dei soci	Conversioni di obbligazioni	Utilizzo Riserve	Ripartiz. utili sistem. perdita	Utile/perdita dell'esercizio	Valore a bilancio
1- <u>CAPITALE:</u> (1)	1.432.985		159				1.433.144
2- <u>RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI</u>	227.907						227.907
2 bis- <u>AZIONI SOTTOSCRITTE SU AUMENTI DI CAPITALE IN CORSO (ovvero: versamento dei soci in c/capitale)</u>	0						0
3- <u>RISERVE DI RIVALUTAZIONE LEGGE 413/91</u>	0						0
4- <u>RISERVA LEGALE</u>	0				4.740		4.740
7- <u>ALTRE RISERVE:</u>							
- Riserva per emissione azioni ex art 2349 cc	1.182						1.182
- Riserva da riduzione di capitale sociale	1.432						1.432
- Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0						0
8- <u>UTILE PORTATO A NUOVO</u>	0				90.061		90.061
9- <u>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</u>	94.802				(94.802)	(517.051)	(517.051)
	1.758.307	0	159	0	0	(517.051)	1.241.415

(1) Di cui :

. Azioni ordinarie (val. nominale unitario euro 0,37)

Numero
3.872.932.302

430.948

3.873.363.250

Prospetto di dettaglio n.° 13

FONDI PER RISCHI E ONERI

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2002	Variazioni dell' esercizio				31.12.2003
	Valore a bilancio	Accantonamenti a c/economico	Utilizzi diretti	Eventuali Assorbimenti a c/economico	Riclassifica	Valore a bilancio
2 PER IMPOSTE	415	188				603
3 ALTRI:						
a) Fondo concorsi e operazioni a premi	80.263	28.724		23.109		85.878
b) Fondo impegni acquisto/vendita a termine	33.422	0	33.422			0
c) Fondo ristrutturazione	38.974		5.242	13.452		20.280
d) Fondo per prepensionamenti	92.269	636		0		92.905
e) Fondo oneri futuri B-767	106.847			63.256		43.591
f) Diversi:						
- Fondo per oneri e rischi vari	69.111	22.089	3.139	10.052		78.009
- Fondo impegni ATR-72	1.858	5.135				6.993
- Fondo oneri su partecipate		492				492
- Fondo adeguamento area tecnica	38.962	8.827				47.789
T O T A L E	462.121	66.091	41.803	109.869	0	376.541

Prospetto di dettaglio n.° 14

DEBITI E RATEI PASSIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Euro/migliaia

Voci sottovoci	Importi scadenti			31.12.2003 Totale	Importi scadenti			31.12.2002 Totale
	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo		entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	
DEBITI FINANZIARI A M/L TERMINE								
- Obbligazioni convertibili	0	714.385	0	714.385	0	714.544	0	714.544
- Debiti verso banche	155.156	551.146	396.724	1.103.027	124.453	453.520	244.544	822.517
- Debiti verso altri finanziatori	10.772	44.930	73.015	128.717	10.309	43.107	85.610	139.026
	<u>165.929</u>	<u>1.310.461</u>	<u>469.739</u>	<u>1.946.129</u>	<u>134.762</u>	<u>1.211.171</u>	<u>330.154</u>	<u>1.676.087</u>
DEBITI DEL CIRCOLANTE								
- Altri debiti finanziari a breve:								
. Verso banche	30.358			30.358	11.891			11.891
. Verso altri finanziatori	90			90	66			66
. Debiti rappresentati da titoli di credito	0			0	0			0
. Verso imprese controllate	107.876			107.876	115.733			115.733
. Verso imprese collegate	400			400	700			700
	<u>138.724</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>138.724</u>	<u>128.390</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>128.390</u>
- Debiti commerciali:								
. Acconti	1.856			1.856	0		0	0
. Verso fornitori	455.000			455.000	415.034			415.034
. Verso imprese controllate	36.789			36.789	15.699			15.699
. Verso imprese collegate	1.224			1.224	643			643
	<u>494.870</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>494.870</u>	<u>431.377</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>431.377</u>
- Debiti vari:								
. Debiti tributari	30.848	1.494		32.342	84.001			84.001
. Verso ist. di prev. e sicurezza soc.	39.422			39.422	41.964			41.964
. Altri debiti:								
Biglietti prepagati	175.177			175.177	213.241			213.241
Compagnie di nav. aerea	79.015			79.015	120.578			120.578
Agenti di viaggio	61.517			61.517	49.202			49.202
Debiti diversi	144.986	0		144.986	184.062	1.586		185.648
	<u>530.965</u>	<u>1.494</u>	<u>0</u>	<u>532.459</u>	<u>693.048</u>	<u>1.586</u>	<u>0</u>	<u>694.634</u>
RATEI PASSIVI	<u>31.676</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>31.676</u>	<u>24.642</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>24.642</u>
T O T A L E	1.362.162	1.311.955	469.739	3.143.857	1.412.219	1.212.757	330.154	2.955.131

Prospetto di dettaglio n.° 15

DEBITI E RATEI PASSIVI IN VALUTA O CON RISCHIO DI CAMBIO

Euro/migliaia

Voci sottovoci	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2003 Totale	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2002 Totale
2. OBBLIGAZIONI CONVERTIBILI	0	714.385	714.385		714.544	714.544
3. DEBITI VERSO BANCHE	3.939	1.129.446	1.133.385	139	834.268	834.408
4. DEBITI VERSO ALTRI FINANZIATORI	(1) 122.125	6.682	128.807	(1) 130.885	8.207	139.092
5. ACCONTI		1.856	1.856	0	0	0
6. DEBITI VERSO FORNITORI	82.434	372.565	455.000	67.830	347.204	415.034
8. DEBITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE		144.665	144.665		131.433	131.433
9. DEBITI VERSO IMPRESE COLLEGATE		1.624	1.624		1.343	1.343
11. DEBITI TRIBUTARI		32.342	32.342		84.001	84.001
12. DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	383	39.039	39.422	610	41.355	41.964
13. ALTRI DEBITI						
a) Biglietti prepagati		175.177	175.177		213.241	213.241
b) Compagnie di navigazione aerea	63.013	16.002	79.015	111.767	8.811	120.578
c) Agenti di viaggio	40.826	20.691	61.517	31.239	17.963	49.202
d) Debiti diversi	3.387	141.600	144.986	10.181	175.467	185.648
	<u>316.107</u>	<u>2.796.074</u>	<u>3.112.181</u>	<u>352.650</u>	<u>2.577.837</u>	<u>2.930.488</u>
RATEI PASSIVI		31.676	31.676		24.642	24.642
TOTALE	<u>316.107</u>	<u>2.827.750</u>	<u>3.143.857</u>	<u>352.650</u>	<u>2.602.480</u>	<u>2.955.131</u>

(1) Importo non soggetto al rischio di cambio

Prospetto di dettaglio n. 16

Euro/migliaia

2003

RICAVI

2002

	<u>2003</u>						<u>2002</u>					
	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE
<u>Ricavi per prestazioni</u>												
Ricavi del traffico:												
Passeggeri	1.012.995	1.111.516	511.538	222.490	286.312	3.144.851	1.085.400	1.189.510	526.091	232.664	293.648	3.327.313
Merci	6.780	18.552	100.156	263.329	17.644	406.461	6.890	20.054	125.027	246.290	20.189	418.450
Posta	1.525	5.265	4.956	1.716	841	14.303	1.807	5.952	4.342	1.455	1.080	14.636
Altri	-	-	-	-	-	81.870	-	-	-	-	-	97.236
<u>Totale ricavi del traffico</u>	1.021.300	1.135.333	616.650	487.535	304.797	3.647.485	1.094.097	1.215.516	655.460	480.409	314.917	3.857.635
Altre prestazioni	-	-	-	-	-	658.736	-	-	-	-	-	738.429
Totale	1.021.300	1.135.333	616.650	487.535	304.797	4.306.221	1.094.097	1.215.516	655.460	480.409	314.917	4.596.064
<u>Ricavi per vendite</u>	-	-	-	-	-	18.117	-	-	-	-	-	19.098
TOTALE RICAVI	1.021.300	1.135.333	616.650	487.535	304.797	4.324.338	1.094.097	1.215.516	655.460	480.409	314.917	4.615.163

I ricavi sono rappresentati per area geografica di destinazione.

Prospetto di dettaglio n. 17

Euro/migliaia

PROVENTI STRAORDINARI

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Plusvalenze da alienazioni:		
- Flotta	29.836	40.400
- Partecipazioni	23.221	4.700
- Conferimento Teledata	0	76.175
- Immobili	<u>0</u>	<u>43.120</u>
	53.057	164.396
Sopravvenienze Attive da:		
-Vs compagnie navigazione aerea	7.913	191
-Debiti vs imprese controllate	0	211
-Debiti vs fornitori	5.283	608
-Per creditori diversi:		
.per recupero spese personale	399	3.350
.Aeroporti di Roma	54	1.647
.Carte di credito	466	0
.Istanza rimborso vs. Comm. Tributaria Pro.le MI	2.883	0
.Rimborso Imposte USA	3.664	0
.altri	<u>2.875</u>	<u>2.475</u>
	23.536	8.482
Altri proventi		
- Ass.to f.do controversie	0	28.289
- Sentenza Fokker	0	14.387
- Ass.to f.do materile riparab. B747	2.676	0
- Ass.to f.do canoni flotta	74.032	62.948
- Ass.to f.do imposte e tasse	0	7.183
- Lodo arbitrale KLM	0	266.244
- altri	<u>1.583</u>	<u>12.643</u>
	78.291	391.694
TOTALE	<u>154.884</u>	<u>564.571</u>

ONERI STRAORDINARI

Minusvalenze da alienazione	1.794	0
Imposte relative ad esercizi precedenti	1.791	25.857
Sopravvenienze Passive da:		
-Crediti vs compagnie navigazione aerea	1.099	3.280
-Crediti vs imprese controllate	0	1.810
-Creditori diversi:		
.per varie del personale	505	870
.riaccrediti da fornitori	408	2.509
.debitori diversi	1.347	4.053
.Gemini	339	3.916
.Flotta	859	0
.altri	<u>4.749</u>	<u>1.716</u>
	9.306	18.154
Oneri per prepensionamenti	636	958
oneri diversi	1.047	663
Acc.to F.do rischi GALILEO	5.302	0
Oneri di ristrutturazione:		
- Flotta	0	36.980
- Incentivi agli esodi	<u>7.863</u>	<u>0</u>
	14.848	38.601
TOTALE	<u>27.739</u>	<u>82.611</u>

PARTE E - ALTRE INFORMAZIONI ALITALIA S.P.A.

Numero medio dipendenti a libro matricola

Il personale medio impiegato dalla Società nel corso dell'esercizio 2003 è risultato il seguente:

	2003	2002	D
Dirigenti	175,3	177,5	-2,2
Quadri	797,4	783,5	13,9
Impiegati	6.496,7	6.608,9	-112,2
Operai	2.246,7	2.507,1	-260,4
Piloti	2.077,2	2.110,3	-33,1
Tecnici di volo	70,6	95,3	-24,7
Assistenti di Volo	4.566,8	4.608,1	-41,3
Totale	<u>16.430,7</u>	<u>16.890,7</u>	<u>-460</u>

Il decremento rispetto all'esercizio 2002 riflette gli effetti della cessione del ramo d'azienda alla controllata Alitalia Maintenance Systems.

Compensi spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci

Gli Amministratori della controllante Alitalia non ricoprono altre cariche in Società incluse nell'area di consolidamento.

L'ammontare dei compensi deliberati, spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci cumulativamente per ciascuna categoria, è stato, con riferimento all'intero esercizio 2003 il seguente:

Amministratori	€/mgl	475
Sindaci	€/mgl	203

In conformità a quanto stabilito dall'art. 78 del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, nella tabella seguente si indicano, secondo i criteri stabiliti sia nell'allegato 3C al citato Regolamento sia nell'indicazione al riguardo fornita dalla stessa Commissione, i compensi corrisposti agli Amministratori ed ai Sindaci.

COMPENSI CORRISPOSTI AGLI AMMINISTRATORI ED AI SINDACI

SOGGETTO	DESCRIZIONE CARICA			COMPENSI			
	Cognome e nome	Società	Carica ricoperta	Periodo di carica	Emolumenti per la carica	Benefici non monetari	Bonus e altri incentivi
BONOMI GIUSEPPE	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione	16.05.2003 – 31.12.2003	126.027,40 (1)	3.780,00	=	=
CERETI Fausto	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione	01.01.2003 – 16.05.2003	53.881,31 (2)	=	=	=
FALEZ Alessandro	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	16.05.2003 - 31.12.2003	15.123,29			
MENGOZZI Francesco	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Vice Pres. Cons. Amministrazione (dal 18.06.03) Amministratore Delegato	01.01.2003 - 31.12.2003	24.037,48 (3)	3.754,32	=	1.082.965,36 (4)
ZANICHELLI Marco	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Consigliere-Direttore Generale	16.05.2003 – 31.12.2003	15.123,29 (3)	2.373,89	=	265.132,60 (4)
	Alitalia Airport S.p.A.	Presidente Consiglio di Amministrazione	01.01.2003 – 31.12.2003				10.836,99 (3)
	Alitalia Express S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 11.04.2003				2.429,47 (3)
ACERNA Emilio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
ANTONINI Fabrizio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 - 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
BARBERINI Silvano	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
CANTARELLI Enrico	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	16.05.2003 – 31.12.2003	15.123,29	=	=	=
CICIA Michele	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	37.885,13 (4)
CIUCCI Pietro	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
CONSOLO Giuseppe	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	75.000,00 (5)
DETTORI Vincenzo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 - 31.12.2003	24.037,48	=	=	=
ESPOSITO Giuseppe	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	16.05.2003 – 31.12.2003	15.123,29	=	=	=
FRANCHI Mario	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
GATTI Serafino	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
MARESCA Maurizio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
MILANESE Tommaso Vincenzo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 - 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
ORIANA Federico Filippo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	16.05.2003 – 31.12.2003	15.123,29	=	=	=

- 1) Di cui Euro 103.342,47 a titolo di remunerazione ex art. 2389, ultimo comma, Cod. Civ.
- 2) Di cui Euro 40.410,98 a titolo di remunerazione ex art. 2389, ultimo comma, Cod. Civ.
- 3) Riversati all'ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.
- 4) A titolo di retribuzione da lavoro dipendente nel periodo di permanenza nella carica
- 5) A titolo di compenso per prestazioni professionali nel periodo di permanenza nella carica

SEGUE COMPENSI CORRISPOSTI AGLI AMMINISTRATORI ED AI SINDACI

SOGGETTO	DESCRIZIONE CARICA			COMPENSI			
	<i>Cognome e nome</i>	<i>Società</i>	<i>Carica ricoperta</i>	<i>Periodo di carica</i>	<i>Emolumenti per la carica</i>	<i>Benefici non monetari</i>	<i>Bonus e altri incentivi</i>
PALEA Roberto	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	16.05.2003 – 31.12.2003	15.123,29	=	=	=
PEDRINI Egidio Enrico	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
PRATO Maurizio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
SPINETTA Jean-Cyril	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 - 31.12.2003	24.037,48	=	=	=
TAMBURI Carlo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2003 – 16.05.2003	8.980,22	=	=	=
TARRONI Andrea	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	16.05.2003 – 31.12.2003	15.123,29	=	=	99.445,28 (4)
STEVE Bruno	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2003 - 31.12.2003	55.000,00	=	=	
	Alitalia Airport S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2003 – 31.12.2003				10.875,00
	Atitech S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2003 – 31.12.2003				20.250,00
ARNABOLDI Luca	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2003 – 31.12.2003	37.000,00	=	=	
BARBIERI Leone	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2003 - 31.12.2003	37.000,00	=	=	
	Alitalia Express S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2003 – 31.12.2003				13.200,00
BIANCHI Claudio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2003 – 31.12.2003	37.000,00	=	=	
PACIFICO Luigi	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2003 - 31.12.2003	37.000,00 (6)	=	=	
	Sisam S.p.A. in liquidazione	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2003 – 31.12.2003				3.900,00

4) A titolo di retribuzione da lavoro dipendente nel periodo di permanenza nella carica

6) Riversati al Ministero dell'Economia e delle Finanze

La posizione fiscale della Società ed il relativo contenzioso

Il risultato fiscale al 31 dicembre 2003 evidenzia una perdita, ai fini IRPEG, di €mln 569.

Al 31 dicembre 2003, la Compagnia registra fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti per un ammontare pari a circa €mln 253 (differenze temporali attive). L'effetto fiscale riveniente da tali fondi e da tali poste, per la parte afferente l'IRPEG, sarà rilevato nell'esercizio o negli esercizi in cui la previsione dei futuri imponibili diverrà ragionevolmente certa; per quanto concerne l'IRAP, sono stati iscritti crediti per imposte anticipate pari ad un importo di €mln 3,8, mentre sono venute meno imposte anticipate iscritte, a tale titolo, a Bilancio per un ammontare di €mln 5,5.

Ai sensi della normativa di cui al D.Lgs. 466/97, la Società vanta redditi imponibili da assoggettare ad aliquota IRPEG ridotta al 19% per un ammontare pari a €mln 302.

La Compagnia, in relazione ad una “*indubbia incertezza*” interpretativa che si è manifestata in merito all'applicazione dell'IVA dei diritti d'imbarco passeggeri (ex art. 5, Legge n. 324/76) afferenti i voli domestici, argomento peraltro già trattato in occasione del bilancio dello scorso esercizio, ha ritenuto adeguato per fronteggiare il rischio, a seguito dell'eventuale azionamento di una pretesa dell'Amministrazione Finanziaria, mantenere un fondo rischi pari a €mln 5,0 per il 2003.

Al di là del prudente apprezzamento del rischio afferente detta problematica, la Compagnia si riserva di contestare la posizione resa dall'Amministrazione non condividendone i presupposti e gli assunti.

Anche in considerazione di quanto sopra, la Società, dopo aver aderito alle disposizioni in materia di concordato fiscale previste dalla Legge 27 dicembre 2002, n. 289 per gli anni 1997-2001, ha conseguentemente confermato tale decisione in presenza dell'estensione dell'applicazione di questa normativa anche per l'esercizio 2002 in ossequio a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 2003, n° 335 - Legge Finanziaria 2004 e di un onere (€mln 1,6) pari ad un decimo di quello sopportato, a tale titolo, nel precedente esercizio. Peraltro, la definizione, ha

consentito di escludere il differimento per ulteriori due anni della prescrizione dei periodi di imposta che, al contrario, penalizza coloro che non vi aderiscono.

In particolare, la Compagnia, per l'esercizio 2002, si è avvalsa – come per i precedenti esercizi - della definizione automatica (art 9, Legge n. 289/2002 citata) agli effetti delle imposte sui redditi e assimilate (IRAP) e ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

L'estensione concernente l'esercizio 2002, è relativa alla sola posizione fiscale dell'Alitalia - linee italiane S.p.A. a differenza dell'esercizio precedente che vedeva interessata anche la posizione delle società fuse per incorporazione in Alitalia, nel corso del 2002.

Come nel precedente esercizio, gli oneri connessi al concordato, appostati tra le partite straordinarie del conto economico, sono in misura preponderante – 36,72% rispetto al totale - riferibili alla “*definizione automatica per gli anni progressi*” (2002) relativamente al settore imposta sul valore aggiunto.

Relativamente alla definizione del settore imposte sui redditi – e assimilate – gli oneri connessi – che incidono nella misura del 63,28% rispetto al totale sono riferibili all'imposta regionale sulle attività produttive – IRAP -.

Agli effetti dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche – IRPEG – la definizione della posizione fiscale della società per il 2002, è “*à costo zero*”, avuto riguardo alla mancata evidenziazione, per l'esercizio condonabile, di imposte dovute a causa della dichiarazione di imponibili negativi di periodo.

Le perdite che residuano dalle dichiarazioni originarie della Compagnia sono totalmente riportabili.

Infatti, Alitalia ha accumulato €mln 254,77 di perdite fiscali tra il 2001 e il 2002, che sono state determinate interamente utilizzando l'applicazione dell'articolo 4 della legge 18 ottobre 2001, n. 383 - cosiddetta *Legge Tremonti bis* -.

Secondo quanto anticipato in sede di Bilancio dell'esercizio 2002, in data 7 gennaio 2003, la Compagnia ha ricevuto un avviso di rettifica e liquidazione da parte dell'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 2, in materia di INVIM, con il quale l'Amministrazione ha rettificato il valore, al 31 dicembre 1992, di un terreno, in località Magliana, non edificabile, ceduto dalla Compagnia nel corso del 2000. In particolare, l'Ufficio ha ritenuto corretto il valore del terreno alla data dell'atto di cessione, cioè al 20 dicembre 2000, di €mln 5,2, e, con particolare riferimento all'INVIM, ha ritenuto corretto il valore iniziale dichiarato al 1° gennaio 1983 di €mln 1,7.

Di contro, l'Ufficio ha invece rettificato il valore finale ai fini INVIM al 31 dicembre 1992, elevando l'importo dichiarato di €mln 0,8 a €mln 12,7, senza, peraltro, fornire un'adeguata motivazione della pretesa.

In conseguenza a quanto sopra, l'Ufficio ha determinato una maggiore imposta sull'incremento del valore del terreno per €mln 1,01, applicando anche una sanzione amministrativa pecuniaria per ulteriori €mln 1,01 oltre i relativi interessi.

La Compagnia, in data 7 marzo 2003, ha proposto istanza di accertamento con adesione a cui, tuttavia, l'Ufficio non ha inteso dare alcun seguito.

In via cautelativa e nei corretti termini, la Compagnia, ha proposto ricorso avverso detto avviso di rettifica e liquidazione INVIM.

Successivamente grazie a numerosi contatti ed incontri intrattenuti con l'Ufficio di Roma 2, attraverso i quali si è potuto meglio rappresentare la posizione della società verso la problematica in oggetto si è pervenuti alla decisione comune di adottare l'istituto della *Conciliazione Giudiziale*, che ha consentito di mitigare la pretesa tributaria attraverso una soluzione conciliatoria preventiva, evitando il rischio e i costi del proseguimento della lite.

La proposta di definizione che l'Ufficio ha trasmesso alla Commissione tributaria Provinciale di Roma è pari ad €mln 0,1.

In data 21 aprile 2004 la Commissione Tributaria Provinciale ha depositato il dispositivo della decisione, dove si prende atto dell'avvenuta conciliazione tra le parti, dichiarando estinto il giudizio. La Compagnia ha provveduto al pagamento di quanto stabilito.

Sono stati notificati alla Compagnia, da parte dell'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 6, due Avvisi di accertamento rispettivamente in data 24 dicembre 2003 e in data 29 dicembre 2003, in materia di ritenute su lavoro dipendente. I

suddetti avvisi sono scaturiti da un processo verbale di verifica della Guardia di Finanza. Pertanto, non si basano, su un accertamento diretto, bensì su una semplice comunicazione del Servizio Ispezioni del Lavoro della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma che avrebbe accertato "*divieto di intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e servizi*". I fatti posti a fondamento della comunicazione del Servizio Ispezioni del Lavoro sembra che si riferiscano ad una erronea contestazione relativa al contratto per la fornitura e l'installazione di un sistema integrato di elaborazione dati IBM stipulato con la Soc. IBM SEMEA S.p.A. e ad quello per la fornitura di attività di sviluppo (adattative/ implementative) su progetti esistenti o da sviluppare stipulato con la Soc. SOFTLAB.

Dagli avvisi di accertamento su menzionati emerge che la Compagnia ha corrisposto nel 1997 e nel 1998 compensi a titolo di lavoro dipendente, che non risultano essere stati inseriti nelle dichiarazioni dei sostituti d'imposta nei rispettivi esercizi.

La Compagnia nei corretti termini ha proposto ricorso avverso detti avvisi di rettifica.

In relazione a quanto sopra, il fondo imposte e tasse si è incrementato da €mln 0,4 a €mln 0,6.

Tale incremento si ritiene prudentemente adeguato a fronteggiare le pretese fiscali dell'Amministrazione Finanziaria.

Si rappresenta, inoltre, che, nell'esercizio, ai sensi dell'art. 16, "*definizione delle liti fiscali pendenti*", della Legge 27 dicembre 2002, n° 289, la Compagnia ha provveduto a definire il contenzioso in essere con l'Amministrazione Finanziaria al 31 dicembre 2002.

Si ricorda, che alcune delle controversie della Compagnia con l'Amministrazione Finanziaria relative ad avvisi di liquidazione ovvero a tributi comunali, per un importo complessivo di €mln 0,4, comprensivo di sanzioni ed interessi, non rientrano nelle fattispecie previste da detta normativa.

Sempre nel corso dell'esercizio, ai sensi dell'art. 8 "*integrazione degli imponibili per gli anni pregressi*" e ai sensi dell'art. 9, "*definizione automatica per gli anni pregressi*", della Legge 27 dicembre 2002, n° 289, la Compagnia, relativamente sia alle imposte sui redditi - e assimilate - sia all'imposta sul valore aggiunto, ha provveduto alla presentazione della dichiarazione di definizione

**Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio ed
onere fiscale teorico (IRAP)
(Principio Contabile n° 25)**

Differenza tra valore e costi della produzione	(503.575.126)	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	1.041.823.259	
Totale	538.248.133	
Onere fiscale teorico		20.481.475
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	39.664.124	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(88.414.844)	
Differenze permanenti	(43.174.742)	
Valore della produzione	446.322.671	
Valore della produzione all'estero	(47.457.733)	
Imponibile IRAP	398.864.938	
IRAP corrente dell'esercizio		15.177.651

OPERAZIONI DERIVATE IN ESSERE SU FINANZIAMENTI E MUTUI A M/L
SITUAZIONE AL 31.12.2003

CONTROPARTE OPERAZIONE ORIGINARIA	OPERAZIONE ORIGINARIA	CONTROPARTE OPERAZIONE DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA E TASSO FINALE	DATA DECORRENZA	DATA SCADENZA (2)	IMPORTO AL 31.12.2003 (euro/migliaia)	NOTE
BEI - ATI II G	BEI - ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	29-mag-1997	10-feb-2007	4.896	(1)
BEI - ATI II E	BEI - ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	16-giu-1997	15-dic-2005	3.659	(1)
BEI - ATI II A	BEI - ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	30-mag-1997	15-mar-2005	3.925	(1)
BEI - IRI II H	BEI - ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	29-mag-1997	10-feb-2007	6.592	(1)
BANCA POPOLARE DI MILANO	FIN.TO IPOTECARIO SU MD-80 I-DAT/J/K/L	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	07-dic-2000	07-set-2008	32.279	(1)
UNICREDITO	FIN.TO B-767 I-DEIL	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	22-dic-2000	22-giu-2005	44.590	(1)
BANCA DI ROMA	FIN.TO B-767 I-DEIG	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	11-gen-2001	11-apr-2005	47.193	(1)
BARCLAYS BANK	FIN.TO IPOTECARIO 4 MD - 82	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	15-mag-2003	15-ago-2005	12.178	(1)
P.K. AIRFINANCE	FIN.TO IPOTECARIO IN USD 4A - 321 E 1 A - 320	R.B.S	CCIS	TASSO E CAMBIO	EURO	30-mag-2002	23-mag-2005	122.125	(1)

NOTE: ALLOCAZIONE POSTE IN BILANCIO

LEGENDA

(1) CONTI D'ORDINE/ALTRI CONTI D'ORDINE - OPERAZIONI FINANZIARIE DERIVATE

(2) E' INDICATA LA DATA DI SCADENZA PIU' LONTANA LADDOVE SONO STATI UTILIZZATI DUE STRUMENTI DI COPERTURA

IRS INTEREST RATE SWAP (SCAMBIO DI FLUSSI DI INTERESSI)

FRA FORWARD RATE AGREEMENT (FISSAZIONE A TERMINE TASSI INTERESSE)

CCIS CROSS CURRENCY SWAP (SCAMBIO DI VALUTE E DI TASSI DI INTERESSE)

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SU LEASING F./LOCAZIONI

SITUAZIONE AL 31.12.2003

CONTROPARTE OPERAZIONE ORIGINARIA	OPERAZIONE ORIGINARIA	CONTROPARTE OP. DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA FINALE	DECORRENZA	SCADENZA	IMPORTO AL 31.12.2003 (euro/migliaia)	ALLOCAZIONE POSTE DI BILANCIO
PAYNESFIELD 1996	LF CANONI YEN A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1996	2005	5.828	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	19.676	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN LIT A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	3.431	"
PAYNESFIELD 1996	LF CANONI YEN A321 I-BIXM	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1996	2005	8.288	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXM	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	17.278	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN LIT A321 I-BIXM	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	4.170	"
PAYNESFIELD 1996	LF CANONI YEN A321 I-BIXN	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1996	2006	10.274	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXN	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	16.157	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN LIT A321 I-BIXN	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	5.419	"
PAYNESFIELD 1996	LF CANONI YEN A321 I-BIXP	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1996	2006	13.958	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXP	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	14.613	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN LIT A321 I-BIXP	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	6.744	"
TARQUIN (AVIANOVA)	LF O.R. IN YEN ATR-72 EI-CLB	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1995	2005	5.618	Conti d'ordine/impegni d'acquisto valuta a term.
TARQUIN (AVIANOVA)	LF O.R. IN YEN ATR-72 EI-CLC	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1995	2005	5.723	"
TARQUIN (AVIANOVA)	LF O.R. IN YEN ATR-72 EI-CLD	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1995	2005	6.675	"
TARQUIN (AVIANOVA)	LF O.R. IN YEN ATR-72 EI-CMJ	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	EURO	1995	2005	7.296	"
PAYNESFIELD 1997	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXQ	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1997	2007	20.428	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1997	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXR	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1997	2007	21.138	"
PAYNESFIELD 1997	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXS	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1997	2007	16.761	"
PAYNESFIELD 1997	LF O.R. IN LIT A321 I-BIXS	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1997	2007	4.614	"
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXL	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	10.939	Conti d'ord./altri conti d'ord.-op. fin. Derivate
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXM	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	10.441	"
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXN	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	11.801	"
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXP	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	11.850	"
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXQ	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	13.975	"
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXR	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	13.118	"
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXS	B. INDOSUEZ	IRS	CAMBIO	USD	1996	2006	15.164	"

IRS INTEREST RATE SWAP (SCAMBIO DI FLUSSI DI INTERESSI)
FWD ACQUISTO O VENDITA A TERMINE DI VALUTA
FRA FORWARD RATE AGREEMENT (FISSAZIONE A TERMINE TASSI INTERESSE)
LF LEASING FINANZIARIO
O.R. OPZIONE DI RISCATTO
CSFP CREDIT SUISSE FINANCIAL PRODUCTS

(1) E' INDICATA LA DATA DI SCADENZA PIU' LONTANA LADDOVE SONO STATI UTILIZZATI DUE STRUMENTI DI COPERTURA

FRA FORWARD RATE AGREEMENT (FISSAZIONE A TERMINE TASSI INTERESSE)

Informazioni richieste da norme di legge

**Legge n° 72
del 19 marzo 1983**

In conformità a quanto stabilito dalla normativa in materia, si precisa che, la Società ha rivalutato in applicazione dell'art. 3 della legge n. 72 del 19.03.1983 e dell'art. 22 lettera b) della legge n. 576 del 2.12.1975 i seguenti beni, tuttora presenti in bilancio:

1. Beni immobili rivalutati per €14.581.188.

La riserva per la rivalutazione operata ai sensi della legge 576/75, pari a €12.875.696, è stata interamente utilizzata per coprire le perdite degli esercizi 1975 e 1976, mentre quella risultante dall'applicazione della legge n. 72/83, pari €40.229.593 è stata utilizzata per € 24.170.183 per aumento gratuito del capitale sociale effettuato nel corso del 1988 e per €16.059.410 al fine di coprire la perdita al 30.06.1989 a seguito della delibera assembleare del 14.12.1989.

**Legge n. 413
del 30 dicembre
1991 art. 24**

In applicazione di quanto stabilito dall'art. 24 della legge n. 413 del 30 dicembre 1991, si precisa che nel corso del 1991 la Società ha effettuato la rivalutazione dei fabbricati e delle aree edificabili acquisiti entro la data di chiusura dell'esercizio 1990 e risultanti nel bilancio relativo a tale esercizio.

Detta rivalutazione, nei limiti fissati dalla legge, è stata imputata a ciascun bene comunque in misura non superiore al maggior valore effettivamente ad esso attribuibile, risultante da apposite perizie tecniche ed economiche debitamente asseverate.

L'ammontare pari a €mgl 9.017, di cui €mgl 1.189 su aree edificabili e €mgl 7.828 su fabbricati; si è decrementato per la dismissione della palazzina del Gruppo Anziani, rivalutata per €mgl 155, e di terreni liberi, rivalutati per €mgl 925.

Per quanto sopra, si attesta che tale rivalutazione è stata effettuata nel rispetto di criteri di cui ai commi 1-2-3 dell'art. 25 della legge di cui sopra.

**Legge n. 41
del 28 febbraio 1986
art. 18, punto 5**

L'importo delle agevolazioni e riduzioni tariffarie praticate nel corso del 2003, tenuto conto della Convenzione con il Ministero dei Trasporti per la concessione dei servizi di trasporto aereo, e fatte salve le riduzioni di carattere commerciale riconosciute a terzi o dipendenti della Società secondo la normativa IATA, ammonta a €mgl 4.147.

Relazione della società di revisione

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 156 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58

**Agli Azionisti della
ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2003. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. La responsabilità dei lavori di revisione contabile dei bilanci di alcune società controllate, che rappresentano rispettivamente il 5% e lo 0,2% della voce partecipazioni e del totale attivo, è di altri revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da Deloitte & Touche S.p.A. (ora DT S.p.A.) in data 28 aprile 2003.

3. Come ampiamente descritto nella Relazione sull'andamento della gestione ed in Nota Integrativa, la Società ha sostenuto nell'esercizio 2003, così come nel precedente, rilevanti perdite operative e ha registrato un peggioramento della propria situazione finanziaria. Tale andamento negativo è peraltro continuato anche nei primi mesi del 2004 e, in assenza di incisivi ed adeguati provvedimenti, imporrebbe a giudizio degli Amministratori soluzioni diverse, anche liquidatorie.

Nella consapevolezza di tale situazione, il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il progetto di bilancio di esercizio nella prospettiva di continuazione dell'attività, nel presupposto che:

- sia elaborato ed attuato un piano di risanamento e rilancio della Società e del Gruppo;
- siano reperite, nel breve termine, adeguate risorse finanziarie attraverso un prospettato aumento di capitale e sia ottenuto un finanziamento ponte da parte di istituzioni finanziarie, assistito da una garanzia dello Stato e compatibile con la normativa comunitaria.

Come riportato nella Relazione sull'andamento della gestione e nella Nota Integrativa, nell'approvare tale progetto di bilancio il Consiglio di Amministrazione ha tenuto conto di alcuni recenti sviluppi, seppur condizionati, ed in particolare di quanto segue:

- in data 6 maggio 2004 è stato redatto un verbale di accordo tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le rappresentanze delle Organizzazioni Sindacali del settore del trasporto aereo e delle Associazioni Professionali del comparto, il cui testo contiene i seguenti punti di accordo:
 - affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantiscano la continuità aziendale e quindi l'approvazione del bilancio 2003;
 - definire un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita del Gruppo Alitalia secondo un modello analogo a quello proprio delle compagnie europee di riferimento, ivi compreso un coerente riassetto organizzativo e societario;
 - ricapitalizzazione aperta al mercato, attraverso un nuovo assetto proprietario, con la partecipazione di investitori privati;
 - il ruolo dell'Azionista pubblico, essenziale nella prima fase di transizione, potrà comunque esprimersi, ad ogni livello, solo in termini di reale economicità e di piena compatibilità con le norme di legge interne e con le regole europee;
 - per realizzare quanto sopra l'Azionista avrebbe richiesto le dimissioni del Consiglio di Amministrazione e avrebbe provveduto alla nomina di un nuovo Presidente e Amministratore Delegato, con tutte le deleghe, assistito da un Consiglio di Amministrazione ridotto;
 - verifica congiunta sulla progressiva realizzazione di quanto convenuto anche in ordine alla soluzione delle criticità individuate nel settore. Le parti ritengono opportuno che nel successivo confronto tra azienda e sindacati si ricerchino modalità per un ruolo attivo, responsabile e propositivo delle OO.SS. e delle Associazioni Professionali nella definizione del nuovo progetto industriale e nella sua attuazione.
- in data 13 maggio 2004, nella riunione del Consiglio di Amministrazione di Alitalia, presieduta dal neo Presidente e Amministratore Delegato:
 - si è preso atto degli impegni, di carattere programmatico, intercorsi tra Governo e Organizzazioni Sindacali dei lavoratori;
 - sono state individuate ed approvate le linee guida del Piano Industriale e di riassetto organizzativo/economico del Gruppo, da realizzare secondo criteri di mercato con la costituzione di società distinte, focalizzate sui rispettivi settori di attività.
- inoltre, nella successiva riunione del Consiglio di Amministrazione del 20 maggio 2004:
 - è stata approvata l'ulteriore articolazione delle linee guida del redigendo Piano Industriale 2004-2008 da sviluppare nei prossimi 2-3 mesi;
 - si è preso positivamente atto dello scambio di corrispondenza con il Ministro dell'Economia e delle Finanze da cui si evidenzia che il Ministro, considerato l'impegno della Società a mettere a punto un piano di risanamento e sviluppo ed a dare concreta attuazione al suddetto piano, rappresenta la propria determinazione, sentiti la Presidenza del Consiglio dei Ministri e gli altri Dicasteri interessati, ad attivare senza indugio le procedure, anche normative, che consentano il rilascio da parte dello Stato di adeguate garanzie, conformemente alle norme comunitarie, tali da rendere realizzabile, in questi termini, il ricorso da parte di Alitalia al mercato del credito. Inoltre il Ministro si è reso disponibile a valutare positivamente la propria partecipazione, in qualità di Azionista di maggioranza, al prospettato aumento di capitale della Società, che dovrà avvenire congiuntamente ad investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità

dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato, in presenza del positivo avvio e della effettiva realizzabilità delle azioni di risanamento previste dal Piano Industriale, che comunque dovrà assicurare un adeguato ritorno economico per gli Azionisti;

- si è preso altresì atto della lettera di intenti sottoscritta da Alitalia e Fintecna in data 20 maggio 2004 in cui le parti si impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, preferibilmente insieme ad altri soggetti privati e/o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario di cui al Piano Industriale 2004-2008 in corso di elaborazione che Alitalia condividerà con Fintecna.

Come indicato nella Relazione sull'andamento della gestione ed in Nota Integrativa, il Consiglio di Amministrazione ha pertanto redatto il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2003, come previsto dall'art. 2423 bis del c.c., nella prospettiva della continuazione dell'attività, ritenendo che non sussistano allo stato elementi oggettivi di giudizio che consentano una diversa prospettazione e, con essa, una deroga a tale disposizione di legge e ai principi ed interessi dalla medesima tutelati, sia pure nel richiamo delle condizioni da cui dipende la prospettiva stessa.

Peraltro, a fronte dell'attuale negativa situazione economico-finanziaria della Società, che richiede in tempi brevi l'effettivo reperimento di adeguate risorse finanziarie atte a consentire la prosecuzione dell'attività, solo nei prossimi mesi sarà sviluppato un organico piano di risanamento secondo le linee guida già deliberate. Tale piano dovrà essere oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, ottenere il positivo apprezzamento degli operatori e dei capitali privati, essere coerente con l'accordo sottoscritto tra il Governo e le parti sociali risultando altresì conforme alle norme comunitarie, e prevedere misure di riassetto industriale, organizzativo e societario, di riposizionamento competitivo e di riduzione dei costi tali da consentire un adeguato ritorno economico per gli Azionisti e positivi flussi finanziari per la Società, anche mediante un provvedimento di ricapitalizzazione atto a consentire la realizzazione degli obiettivi previsti dal piano stesso.

Riteniamo che quanto sopra descritto configuri un contesto di significativa incertezza in merito al presupposto della continuità aziendale, ulteriormente acuito dall'indisponibilità di un piano approvato e condiviso.

In ordine poi alle immobilizzazioni materiali (rappresentate sostanzialmente dalla flotta), pur in presenza di indicatori aziendali che richiederebbero di accertare se si siano verificate perdite durevoli di valore, gli Amministratori, come riportato nella Nota Integrativa al bilancio, non hanno effettuato svalutazioni in assenza di riferimenti circa l'eventuale esistenza di tali perdite, a causa dell'attuale indisponibilità di un piano articolato e delle relative conseguenti analisi che permettano di stabilire se il valore attuale dei flussi finanziari futuri attesi, che si suppone deriveranno dall'uso dei cespiti durante la loro vita utile residua, consenta di recuperarne il valore contabile.

Gli Amministratori, nel ribadire che le linee guida del Piano Industriale prevedono obiettivi di sviluppo dell'impiego della flotta e di recupero di redditività, hanno peraltro evidenziato che, qualora nel redigendo Piano Industriale fosse prevista una anticipata dismissione di taluni aeromobili, gli attuali valori indicativi di riferimento per il settore aeronautico, che necessariamente risentono dell'attuale trend negativo e del forte apprezzamento dell'euro nei confronti della divisa statunitense, porterebbero alla determinazione di valori di realizzo inferiori rispetto a quelli riflessi in bilancio.

Anche con riferimento a tale fattispecie permangono pertanto significativi elementi di incertezza.

4. A causa della rilevanza delle incertezze descritte nel precedente paragrafo 3., non siamo in grado di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2003.
5. La Società detiene partecipazioni di controllo ed ha pertanto redatto il bilancio consolidato di Gruppo. Tale bilancio è stato da noi esaminato e la nostra relazione di revisione è stata emessa in data odierna.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Luca Petroni
Socio

Roma, 10 giugno 2004

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DELLA ALITALIA - LINEE AEREE ITALIANE S.P.A. AI SENSI DELL'ART. 153 D.LGS 58/98 E DELL'ART. 2429, COMMA 3, DEL CODICE CIVILE

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2003, il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, facendo riferimento anche ai principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Al riguardo, anche nel tenere conto delle indicazioni fornite dalla CONSOB con comunicazione n. 1025564 del 6 aprile 2001, Vi rappresentiamo quanto segue.

Nel corso dell'esercizio, abbiamo partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione (quattordici) e del Comitato Esecutivo (quattro), nonché a quelle dei comitati consultivi costituiti in seno al Consiglio di Amministrazione. Il Collegio Sindacale si è riunito nove volte.

Abbiamo ottenuto dagli Amministratori informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle società dalla stessa controllate riscontrando la conformità di tali operazioni alla legge ed all'atto costitutivo e che le stesse non fossero manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse, in contrasto con le delibere assembleari o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Tra i fatti di particolare rilievo si segnala che è proseguita - nell'ottica di focalizzazione sul "core business" - la realizzazione di dismissioni di asset non strategici e, in particolare, la cessione dell'80% della partecipazione detenuta in Eurofly S.p.A., nonché, nel quadro di un progetto di *partnership*, il trasferimento del 40% della partecipazione detenuta in Alitalia Maintenance Systems S.p.A., previo conferimento nella predetta controllata del ramo di azienda deputato alla manutenzione e revisione di motori e di *auxiliary power units (A.P.U.)*.

Tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali ed incontri con la Società di revisione, abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, del suo sistema di controllo interno e di quello amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Relativamente all'attività di vigilanza sul sistema di controllo interno, abbiamo, altresì, effettuato specifici incontri con le funzioni preposte al controllo interno e, in particolare, con il *Chief Financial Officer* e con il Responsabile dell'*internal auditing*, nonché partecipato alle riunioni del Comitato per il controllo interno e per la *corporate governance*.

Nell'ambito della descritta attività, il Collegio ha proseguito l'analisi delle principali procedure aziendali effettuando, tra l'altro, verifiche in ordine agli aspetti di valorizzazione del provento derivante dal traffico passeggeri nonché alla qualità ed alla sicurezza dei processi operativi afferenti i sistemi informativi. Il Collegio ha, poi, preso atto dell'avvio di un articolato monitoraggio periodico in ordine all'attuazione dei progetti aziendali con l'obiettivo di dare tempestiva evidenza delle eventuali criticità riscontrate e, conseguentemente, di valutare sia le possibili contromisure da adottare sia i correlati effetti sul piano economico.

Il Collegio non ha riscontrato l'effettuazione di operazioni atipiche o inusuali con terzi, con parti correlate o infragruppo e dà atto che le operazioni con parti correlate e infragruppo - secondo quanto adeguatamente illustrato nella Relazione degli Amministratori - hanno tutte natura ordinaria o ricorrente, sono di carattere commerciale o finanziario e sono congrue e rispondenti all'interesse della Società.

Gli incontri con la Società di revisione al fine del reciproco scambio di dati ed informazioni rilevanti ai sensi dell'art. 150, comma 2, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, si sono svolti con regolarità e continuità. Nel corso degli stessi, la Deloitte & Touche S.p.A. ha confermato la corretta rilevazione dei fatti di gestione e la regolare tenuta della contabilità sociale, nonché l'affidabilità dei sistemi di controllo delle procedure rilevate ai fini della revisione dei bilanci.

La Società di revisione ha rilasciato in data 10 giugno 2004 le proprie relazioni sui bilanci al 31 dicembre 2003 in ordine alle quali il Collegio non ha osservazioni in quanto di per sé esplicative.

Il Collegio Sindacale non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti.

Il Collegio è stato, tra gli altri, destinatario di lettere inviate da un Azionista contenenti richieste di chiarimenti e verifiche in ordine a circostanze lamentate, nonché asserzioni di presunti danni subiti dalle Associazioni Professionali ed Organizzazioni Sindacali. Al riguardo, il Collegio - non riscontrando nella corrispondenza pervenuta in proposito l'esistenza di circostanze lamentate sostanzialmente nuove rispetto a

quanto in passato già oggetto di esame da parte del Collegio stesso e sulla base dei riscontri effettuati nell'ambito dell'ordinaria attività di controllo di competenza - non ha ravvisato l'esistenza di elementi che possano configurare omissioni, fatti censurabili o irregolarità.

Nel corso dell'esercizio 2003, ALITALIA ha conferito alla Deloitte & Touche S.p.A. un incarico diverso dalla revisione contabile (per un ammontare complessivo di Euro 125.000,00, oltre al rimborso delle spese vive) afferente attività di supporto all'applicazione dei principi contabili internazionali (*IAS - International Accounting Standards*) nella redazione dei bilanci consolidati a partire dall'esercizio 2005. La Deloitte & Touche S.p.A. ha, inoltre, continuato a supportare la Compagnia, a fronte di un onorario di Euro 25.000, oltre al rimborso delle spese vive, nella partecipazione ai contenziosi giudiziari in sede comunitaria correlati alle varie decisioni della Commissione Europea sulle operazioni di ricapitalizzazione della Società.

Si evidenzia, altresì, che, sulla base di incarico conferito dalla Società nel 2002, la Deloitte & Touche S.p.A., si è impegnata, inoltre, ad effettuare la traduzione in lingua inglese del bilancio consolidato, della relazione consolidata semestrale e delle relazioni consolidate trimestrali pubblicate dall'ALITALIA relativamente agli esercizi nel corso dei quali esplica l'incarico di revisione contabile. L'onorario da riconoscere alla Deloitte & Touche a fronte di detta attività afferente l'esercizio 2003 ammonta ad Euro 13.800 (oltre al rimborso delle spese vive).

Nel corso dell'esercizio 2003, nessun incarico diverso dalla revisione contabile è stato conferito alla Deloitte & Touche S.p.A. da parte delle società controllate da Alitalia. Nell'ambito del Gruppo non sono stati, inoltre, conferiti incarichi a società legate al Revisore da rapporti continuativi.

Per completezza informativa, si rappresenta che il Collegio Sindacale ha rilasciato il proprio parere al Consiglio di Amministrazione anche in occasione sia della presentazione delle liste per la nomina del Consiglio di Amministrazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 16 maggio 2003 sia della cooptazione di due Amministratori deliberata dal Consiglio di Amministrazione in data 6 maggio 2004.

Si rammenta che la Società, anche nell'esercizio 2003, ha riconosciuto nel Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la *Corporate Governance* promosso da Borsa Italiana S.p.A. un modello di riferimento per l'elaborazione del proprio sistema di *corporate governance* e, al riguardo, ha adottato un proprio Codice di Autodisciplina. Gli Amministratori hanno fornito informazione sugli specifici aspetti della struttura di *governance* dell'ALITALIA nella relazione annuale, a cui si fa rinvio.

La Società non ha modificato le disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del D. Lgs. 58/1998 in ordine alle quali il Collegio ha già espresso il proprio giudizio di adeguatezza nella relazione all'Assemblea formulata in data 24 aprile 2002.

Il Collegio Sindacale ha ricevuto dal Consiglio di Amministrazione, nei termini di legge, il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato al 31 dicembre 2003, corredati delle prescritte Relazioni sull'andamento della gestione.

E' stata verificata la rispondenza e la completezza delle informazioni fornite dagli Amministratori nella loro Relazione ai fatti di cui il Collegio stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli Organi Sociali, dell'esercizio dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e di controllo.

In definitiva, nel corso dell'attività svolta, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere segnalazioni agli Organi di controllo o menzione nella presente relazione.

Nel corso dell'esercizio 2003 e nei mesi successivi abbiamo intrattenuto con gli Amministratori un sistematico confronto volto a verificare la disponibilità ad attivare piani di risanamento a fronte del crescente deterioramento della situazione economica e finanziaria della Società.

Nel corso dell'esame della semestrale 2003 e della definizione delle linee guida del piano industriale 2004-2006 abbiamo sottolineato l'urgenza della traduzione delle stesse attraverso l'individuazione di concrete causali a sviluppo dei necessari valori economici, finanziari e patrimoniali per gli anni interessati e della essenzialità di disporre di concrete evidenze all'atto della presentazione del progetto di bilancio.

Da parte degli Amministratori abbiamo ricevuto dichiarazioni di piena consapevolezza.

Abbiamo reiterato nei mesi recenti ai nuovi Amministratori l'urgenza di disporre di un piano di risanamento realizzabile in tempi brevi, atteso l'aggravarsi della già difficile situazione finanziaria della Società.

Contestualmente all'assunzione da parte degli Amministratori della intenzione di avvalersi dei tempi più lunghi consentiti dallo statuto per la redazione del progetto di bilancio, al fine di disporre di un piano realizzabile, abbiamo ritenuto di dare informative delle nostre valutazioni alla Consob.

Una cronologica rappresentazione delle azioni avviate, dello stato delle relazioni industriali e degli indirizzi assunti dal Governo è stata esposta nella relazione sulla gestione al bilancio dagli Amministratori.

Riteniamo che tali comunicazioni siano rilevanti per la valutazione del progetto redatto dagli Amministratori e per le considerazioni che andremo a svolgere.

Il Consiglio di Amministrazione in carica il 20 maggio 2004 ha redatto il presente bilancio nel presupposto che la continuità aziendale possa essere assicurata da:

- << ... il rapido reperimento di adeguate risorse finanziarie mediante "prestito ponte" emesso o garantito da un soggetto pubblico, ammissibile dalle normative UE, per sostenere l'operatività aziendale per il tempo compatibile con la concreta attivazione del Piano ...>>;
- << ... il perseguimento, secondo le linee guida approvate, di un Piano industriale e di riassetto organizzativo/societario del Gruppo da sviluppare nei tre-quattro mesi prossimi ... >>.

La << ... realizzazione di tale piano induce l'aumento del capitale della Società che viene preceduto dal ricorso ad un prestito "ponte"... >>.

E' nostro dovere constatare che, allo stato, un piano siffatto manca e che potrà presumibilmente essere disponibile a termine, richiedendo il nuovo management i tempi tecnici per redigerlo.

Peraltro, il piano in questione dovrebbe avere come presupposto il predetto <<finanziamento ponte>> di cui, però, non è valutabile, allo stato, l'impatto sull'indebitamento e sul conto economico, per la connessa onerosità.

Vi confermiamo che il bilancio al 31 dicembre 2003, così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nella riunione consiliare del 20 maggio 2004, appare irrinunciabile prodromo ad un connesso adempimento cui non è estraneo questo Organo di controllo, e cioè l'obbligo fiscale relativo all' <<UNICO 2004>>. Il gravame tributario connesso all'attività di gestione deve essere, infatti, commisurato ai valori da questa generati e fedelmente riportati in contabilità, per essere, poi, rendicontati nel bilancio.

Quest'ultimo, però, ha una più complessa funzione informativa che deve trasparire dalla sua sostanza di <<sistema di valori>>, da rendere in ossequio al disposto dell'art. 2423 bis. cod. civ..

L'esistenza della ivi indicata prospettiva di continuazione dell'attività non è certo un problema in condizioni <<fisiologiche>>, ma lo diventa quando, come per l'Alitalia, l'impresa si dibatte in una conclamata situazione di crisi.

Da quanto sopra riportato discende, a nostro giudizio, l'esigenza di conoscere con certezza l'operatività del reperimento del "prestito ponte" nel termine di svolgimento dell'Assemblea alla quale siete convocati.

La mancata definizione di quanto sopra non consentirebbe, a nostro giudizio, l'approvazione di un bilancio <<nella prospettiva della continuazione aziendale>> e si renderebbe necessaria, pertanto, la successiva convocazione di un'Assemblea straordinaria per le determinazioni conseguenti.

Signori Azionisti,

il Collegio ha, altresì, preso conoscenza della complessiva Relazione degli Amministratori all'Assemblea e delle ulteriori proposte in essa contenute, in ordine alle quali non ha rilievi da formulare. Al riguardo, Vi ricorda, in particolare, che alla data dell'Assemblea - a seguito delle dimissioni rassegnate da quattro Amministratori nominati il 16 maggio 2003 nonché delle ulteriori dimissioni della maggioranza degli Amministratori a decorrere da detta prossima Assemblea - s'intenderà decaduto, a norma dell'art. 17 dello statuto sociale, l'intero Consiglio di Amministrazione e si rende, conseguentemente, necessario procedere alla nomina di tale Organo, deliberandone il relativo compenso globale annuo, da ripartirsi tra i suoi membri a cura dello stesso.

Roma, 10 giugno 2004

IL COLLEGIO SINDACALE

Sintesi delle deliberazioni dell'Assemblea straordinaria ed ordinaria degli Azionisti

L'Assemblea straordinaria ed ordinaria degli Azionisti della Società, nella riunione tenutasi il 28 giugno 2004, ha deliberato:

- di modificare l'articolo 17 dello statuto sociale al fine di ridurre la composizione del Consiglio di Amministrazione in un numero di membri compreso tra tre e cinque e, conseguentemente, di modificare l'articolo 24 dello stesso statuto sociale eliminando la previsione circa il limite massimo dei componenti il Comitato Esecutivo eventualmente nominato dal Consiglio di Amministrazione;
- di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2003, corredato della relazione degli amministratori sulla gestione, riportando a nuovo la perdita di esercizio pari ad Euro 517.051.153;
- di nominare il Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2004-2006, composto di cinque membri e, segnatamente:

Ing. Giancarlo Cimoli
Prof. Avv. Serafino Gatti
M. Jean-Cyril Spinetta
Avv. Roberto Ulissi
Dott. Augusto Zodda

nominando, altresì, Presidente l'ing. Giancarlo Cimoli;

- di determinare in Euro 132.000 il compenso globale annuo spettante al Consiglio di Amministrazione.