



Linee Aeree Italiane S.p.A.

Sede legale Roma, V.le Alessandro Marchetti, n° 111
Cap. Soc. € 1.297.294.799,38 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 2005*

Sommario

Glossario.....	5
Organi sociali Alitalia.....	11
Relazione e bilancio consolidato al 31 dicembre 2005.....	15
Relazione sull'andamento della gestione.....	17
Il Gruppo Alitalia.....	18
Lo scenario macroeconomico.....	19
Lo scenario dell'industria del trasporto aereo.....	21
La situazione del Gruppo Alitalia.....	24
La prevedibile evoluzione della gestione.....	44
Altri fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio ed oltre.....	46
Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura.....	54
La flotta.....	56
Il personale.....	59
L'andamento operativo del trasporto aereo di linea.....	61
Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia.....	64
Il traffico passeggeri.....	65
Il traffico merci e posta.....	73
Altre informazioni.....	79
Le relazioni industriali.....	80
Alleanze ed accordi intercompagnie.....	81
Scenario normativo nazionale e comunitario.....	83
Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005.....	87
Note esplicative al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005.....	95
Relazione della società di revisione.....	163
Relazione e bilancio Alitalia al 31 dicembre 2005.....	167
Relazione sull'andamento della gestione.....	169
Principali dati della Capogruppo.....	170
La situazione dell'Alitalia.....	171
Altri fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio ed oltre.....	191
La prevedibile evoluzione della gestione.....	200
Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura.....	202
Il personale.....	204
L'attività di ricerca e sviluppo.....	206
Altre informazioni.....	207
Corporate governance.....	210
Andamento della gestione delle società del Gruppo.....	221
Alitalia Express S.p.A. - Roma.....	222
Aviofin S.p.A. - Roma.....	225
Rapporti con Società del Gruppo.....	227
Bilancio Alitalia al 31 dicembre 2005.....	233
Nota Integrativa.....	239
Parte A – Attività dell'impresa, schemi di bilancio e criteri di valutazione Alitalia.....	240
Parte B – Informazioni sullo stato patrimoniale e sui conti d'ordine Alitalia.....	246
Parte C – Informazioni sul conto economico Alitalia.....	267
Parte D – Prospetti di dettaglio.....	279

Parte E – Altre informazioni Alitalia.....	299
La posizione fiscale della Società ed il relativo contenzioso.....	301
Informazioni richieste da norme di legge	309
Relazione della società di revisione.....	311
Relazione del Collegio Sindacale	315
Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti.....	325
Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti.....	325

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”.
Chapter 11	Regime concorsuale statunitense di protezione dai creditori
Check-in	L'insieme delle operazioni a terra (controllo dei biglietti e dei documenti, ispezione e ritiro dei bagagli, ecc.) cui il passeggero deve sottoporsi prima del viaggio in aereo.
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.
EBITDAR	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization and Rentals (tipico indicatore di performance della gestione caratteristica di un operatore

del settore del trasporto aereo pari alla somma tra il costo dei noleggi di aeromobili ed il Margine Operativo Lordo)

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).
IFRS	International Financial Reporting Standards.
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.
Narrow Body	Aeromobili ad un solo corridoio utilizzati solitamente per collegare destinazioni di breve e medio raggio.
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.
RATK	Provento per unità di prodotto, dato dal rapporto tra il provento e le TKO
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.
Wide Body	Aeromobili con più corridoi utilizzati solitamente per collegare destinazioni di lungo raggio.
Yield	Ricavo medio per unità di trasportato parametrato ai chilometri volati, espresso dal rapporto proventi/RPK e/o proventi/TKT.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
(Esercizi 2004-2006)

Presidente-Amministratore Delegato	Ing. Giancarlo	CIMOLI
Amministratori	Ministro Plen.Gabriele	CHECCHIA
	M. Jean-Cyril	SPINETTA
	Avv. Roberto	ULISSI
	Dott. Augusto	ZODDA
Segretario Consiglio di Amministrazione	Dott. Leopoldo Luigi	CONFORTI

* * *

COLLEGIO SINDACALE
(Esercizi 2005-2007)

Presidente	Prof. Dott. Luigi	PACIFICO
Sindaci effettivi	Dott. Diego Maria	BERRUTI
	Dott. Marcellino	BORTOLOMIOL
	Prof. Dott. Enrico	LAGHI
	Rag. Nicandro	MANCINI
Sindaci supplenti	Dott.ssa Alessandra	DAL VERME
	Dott. Gianfranco	TANZI

Collegio Sindacale in carica fino all'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 27 giugno 2005

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

=====

Società di Revisione :

Deloitte & Touche S.p.A.

Relazione e bilancio consolidato al 31 dicembre 2005

Relazione sull'andamento della gestione

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, 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.

In termini di articolazione societaria, alla Capogruppo Alitalia si sono affiancate le seguenti società controllate, di cui si riportano le relative missioni:

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.

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.

Lo scenario macroeconomico

Durante il corso del 2005 l'economia mondiale ha mantenuto ritmi espansivi sufficientemente sostenuti, ancorché le cadenze di crescita abbiano manifestato un lieve indebolimento, tuttavia distante dalla decelerazione tipica di un ciclo economico che abbia superato il proprio apice.

L'attività industriale ha anzi ripreso ultimamente slancio, dopo un periodo di rallentamento tra la metà del 2004 e quella del 2005.

I risultati delle più recenti indagini ed i principali indicatori economici disponibili al momento della redazione della presente Relazione evidenziano inoltre un protrarsi della fase espansiva anche negli anni a venire, nonostante i rischi al ribasso connessi in particolare a prezzi del petrolio persistentemente elevati e variabili, ai diffusi timori circa i perduranti squilibri strutturali del quadro macroeconomico globale ed alla prolungata incertezza del contesto geopolitico.

Lo sviluppo dell'attività economica, anche supportato da condizioni finanziarie favorevoli, è stato eminentemente trainato dal settore dei servizi, pur in presenza, soprattutto nell'ultima parte dell'anno, di una ripresa del comparto manifatturiero, il cui indebolimento, registrato nei primi mesi dell'esercizio, si è rivelato effettivamente transitorio.

Complessivamente, la pressione inflazionistica è risultata piuttosto moderata, ancorché i paesi industrializzati, risentendo di un forte incremento del costo dei prodotti energetici, abbiano accusato a più riprese inattese tensioni sui prezzi.

Per contro, i paesi emergenti, nonostante il loro rapido sviluppo, hanno mostrato dinamiche inflattive alquanto moderate, sostanzialmente in nesso alla capacità di produrre a costi del lavoro molto contenuti rispetto agli *standard* occidentali.

L'andamento del prezzo del greggio, come detto, costituisce una delle principali variabili di rischio nello scenario globale.

Nel 2005 i corsi petroliferi hanno infatti raggiunto livelli di assoluta eccezionalità, fortemente influenzati dalla crescente domanda dei paesi asiatici emergenti, in primo luogo la Cina.

La volatilità dei corsi petroliferi è inoltre risultata associabile agli elevati fattori di rischio presenti nelle aree più ricche di petrolio (Medio Oriente-Venezuela-Nigeria ed alcune aree dell'ex Unione Sovietica), nonché all'imprevedibilità degli eventi climatici (si ricordano a tal proposito gli uragani abbattutisi, al termine della stagione estiva, sul Golfo del Messico).

Detti fattori d'instabilità, esterni al quadro macroeconomico, hanno acuito a loro volta le criticità già insite nel rappresentato scenario, rendendo i prezzi anelastici anche rispetto ad aumenti dell'offerta, stante i timori degli operatori circa la sicurezza futura degli approvvigionamenti, che ne ha orientato i comportamenti verso la costituzione di scorte di tipo strategico.

Quanto sopra, anche associandosi a forti attività di tipo speculativo, ha concorso a far raggiungere al prezzo del Brent il proprio massimo storico alla fine dell'estate 2005 (67,5 dollari al barile, il 2 settembre).

I ridotti margini di capacità inutilizzata lungo la catena dell'approvvigionamento e, quale conseguenza, la notevole sensibilità a variazioni inattese dell'equilibrio tra domanda ed offerta, dovrebbero mantenere le quotazioni petrolifere relativamente volatili ed elevate nel tempo.

In tale contesto, l'economia degli Stati Uniti ha complessivamente mantenuto la propria robusta espansione, i cui ritmi sostenuti sono tuttavia apparsi in decelerazione negli ultimi mesi.

La crescita è stata supportata da una forte domanda interna, sorretta a sua volta da un mercato del lavoro in ripresa e da un rinnovato clima di fiducia delle imprese, nonostante le incertezze legate alla

sostenibilità dello sviluppo nel lungo periodo, anche alla luce del crescente *deficit* accumulato dagli USA e dell'insorgere di alcune tensioni inflazionistiche.

Il rallentamento nell'andamento del PIL emerso nello scorcio finale dell'esercizio ha invece riflesso la frenata dei consumi privati, l'accelerazione delle importazioni, il calo della spesa del governo federale e la decelerazione degli investimenti, solo parzialmente compensate da una ripresa dell'accumulazione delle scorte.

In Cina l'economia ha continuato ad espandersi notevolmente, trainata dalla forte domanda interna e dalle esportazioni, ancorché in moderato rallentamento, queste ultime, nella parte finale del 2005.

In crescita vigorosa la produzione industriale e le vendite al dettaglio.

Ha proseguito in Giappone la graduale ripresa dell'economia, in presenza di segnali di moderazione della deflazione sui prezzi al consumo.

Vari indicatori economici ed indagini congiunturali hanno per altro verso confermato le più favorevoli condizioni cicliche ed il miglioramento del clima di fiducia delle imprese e dei consumatori, in larga misura riflettenti le migliori percezioni circa le condizioni dell'occupazione e reddituali.

La produzione industriale e le esportazioni, in nesso, hanno acquisito rinnovato slancio.

Per quanto riguarda invece le economie dell'America Latina, il forte incremento delle esportazioni, di cui hanno in particolare beneficiato nella prima parte dell'esercizio, ha consentito loro di mantenere una robusta crescita economica.

Gli indicatori recenti segnalano tuttavia andamenti differenziati nei ritmi espansivi delle principali economie dell'area, dove al ristagno della produzione industriale in Brasile si affianca il dinamismo di quella messicana ed una ripresa superiore alle attese in Argentina.

Le prospettive permangono comunque favorevoli su tutta l'area complessivamente considerata.

Vigorosa è risultata altresì l'espansione dei paesi dell'Unione Europea non appartenenti alla zona dell'euro, come pure è avvenuto per i nuovi Stati membri della UE, che hanno beneficiato dei forti investimenti diretti esteri.

Per quanto concerne invece i paesi dell'area della moneta unica, il ritmo di crescita si è mantenuto su cadenze contenute nel 2005, comunque inferiore alle potenzialità esprimibili.

La moderata intonazione espansiva è stata principalmente sorretta dalle esportazioni, che hanno a loro volta sostenuto la produzione manifatturiera, in misurata accelerazione al termine dell'esercizio, e dal settore dei servizi.

I consumi privati sono rimasti sostanzialmente stabili rispetto allo scorso anno, ancorché negli ultimi mesi sia stata registrata una ripresa del clima di fiducia delle famiglie e, in parallelo, delle imprese.

In tale scenario l'economia italiana, caratterizzata da un moderato dinamismo dei consumi privati e da uno sfavorevole contributo dell'interscambio netto alla composizione del prodotto interno lordo, ha evidenziato nel 2005 una crescita decisamente modesta, inferiore all'andamento complessivo della zona euro.

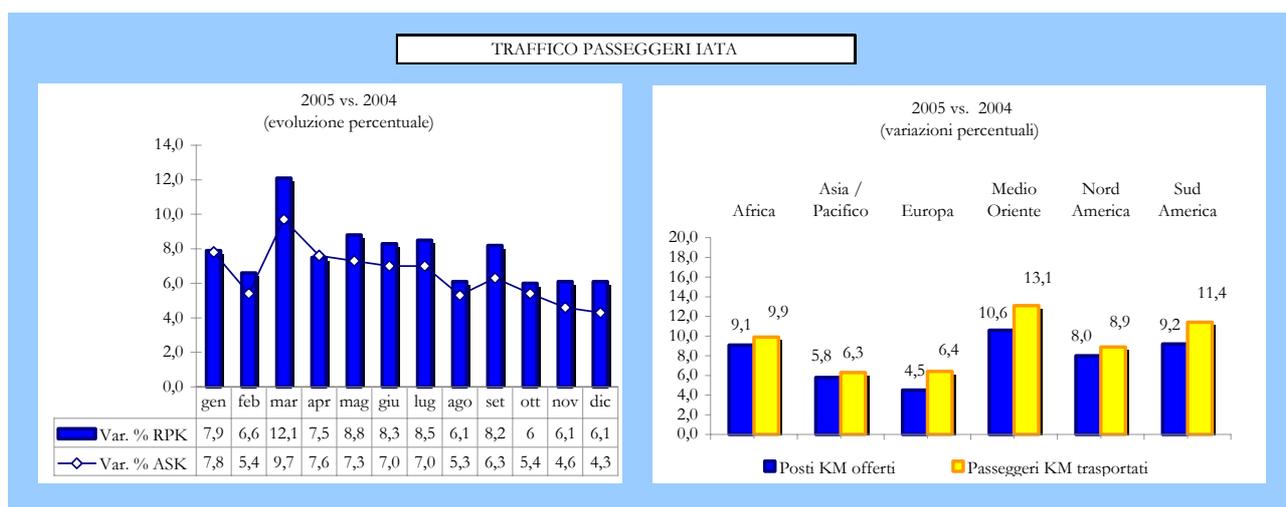
In un contesto di sostanziale perdita di competitività del sistema, sono tuttavia emersi, soprattutto nella seconda parte dell'esercizio, i primi segnali di risveglio della produzione industriale e delle esportazioni, anche favorite da un indebolimento dell'euro, che lasciano presupporre un assetto congiunturale più favorevole nei mesi a venire ed una prossima ripresa.

Lo scenario dell'industria del trasporto aereo

Sotto il profilo del quadro di settore, le più recenti stime disponibili a livello IATA pongono in risalto come nel 2005 la fase di crescita del ciclo della domanda di trasporto aereo passeggeri abbia raggiunto il proprio picco, consolidandone l'espansione al +7,6%.

Tale evoluzione è risultata diffusa su tutte le aree geografiche, ancorché con cadenze anche spiccatamente differenziate: sono stati infatti riscontrati incrementi del traffico particolarmente sostenuti sul Medio Oriente (+13,1%) e sull'America Latina (+11,4%), a fronte di andamenti maggiormente contenuti sull'Estremo Oriente (+6,3%) e sull'Europa (+6,4%); il Nord America e l'Africa hanno invece evidenziato crescite pari rispettivamente al +8,9% e +9,9%.

Nei grafici sottostanti vengono riprodotte, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata del traffico passeggeri a livello IATA nel 2005 e l'andamento delle singole aree geografiche in termini di variazioni percentuali rispetto al corrispondente periodo del precedente esercizio.



La forte ascesa dei volumi del trasportato, associandosi ad un generale aumento del livello degli *yield* principalmente originato dall'applicazione di "fuel surcharge" sui prezzi dei tagliandi di volo, si è riflessa in un consistente incremento, stimato in un +10%, del valore assoluto dei proventi del traffico che, per la prima volta, dovrebbero superare la soglia dei 400 miliardi di dollari.

Per contro, l'alto prezzo del petrolio ha sostanzialmente privato l'industria dei benefici economici e finanziari rinvenienti dalla fase ascendente del ciclo, impedendo quindi che il favorevole andamento dei proventi venisse a traslarsi sul risultato netto.

In tale contesto, le consistenti, perduranti, perdite consuntivate dai vettori nordamericani in regime di protezione dai creditori (*Chapter 11*), si sono riflesse con rilevanti effetti negativi sui risultati economici e complessivi dell'intero comparto statunitense e, con portata solo parzialmente attenuata dalla consuntivazione di margini invece positivi da parte delle compagnie asiatiche (circa 1,5 miliardi di dollari) ed europee (circa 1,3 miliardi di dollari), dell'industria del trasporto aereo mondiale.

La stima delle perdite complessive del settore a livello IATA per il 2005 si attesta a circa 6 miliardi di dollari, valore che, seppur inferiore a quello registrato nel 2004, conduce a determinare in 42 miliardi di dollari il risultato negativo netto del comparto nell'ultimo quinquennio.

Le tendenze di fondo del settore del trasporto aereo, in assenza di gravi accadimenti esterni quali quelli intervenuti nel triennio 2001 – 2003, sono orientate nel senso di una ulteriore intensificazione, escludendo l'applicazione di *fuel surcharge*, delle pressioni competitive sugli *yield* anche connesse alla continua penetrazione sul mercato, peraltro concentrata sul medio e breve raggio, dei vettori "a basso costo".

Stante quanto sopra, le compagnie aeree sono chiamate a contrapporre interventi addizionali, rispetto a quelli già in precedenza introdotti, tesi ad incidere strutturalmente i costi unitari, sia quelli interni da esse direttamente controllabili sia, soprattutto, quelli esterni, sfruttando le potenzialità di contenimento esistenti lungo la catena del valore del trasporto aereo, nell'ambito delle tuttora sussistenti condizioni di sostanziale oligopolio nelle quali operano alcuni dei relativi principali fornitori di servizi.

In parallelo, si focalizzano altresì gli sforzi verso la realizzazione di sinergie con altri vettori, tese quindi a garantire agli operatori coinvolti sopravvivenza e sviluppo.

Considerazioni sostanzialmente analoghe a quelle in precedenza svolte possono essere reiterate con riferimento alle aerolinee europee, nel cui ambito, a livello AEA, l'oculata politica di sviluppo in termini di capacità addizionale (+4,4%) generalmente seguita, che si è anche avvalsa della razionalizzazione della rete dei collegamenti susseguente al consolidamento industriale di Air France con KLM e di Lufthansa con Swiss, ha consentito, in parallelo ad una consistente crescita del trasportato(+6,5%), di conseguire un nuovo livello *record* nel coefficiente di occupazione (76,9%).

Il miglioramento di 1,5 punti percentuali rispetto a quanto, già connotato da elementi di eccezionalità, consuntivato nello scorso esercizio, è risultato inoltre sostanzialmente diffuso su tutte le aree operative, come si evince dalla tabella sotto riprodotta.

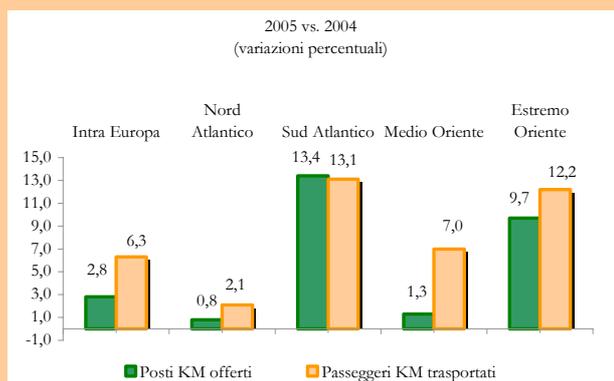
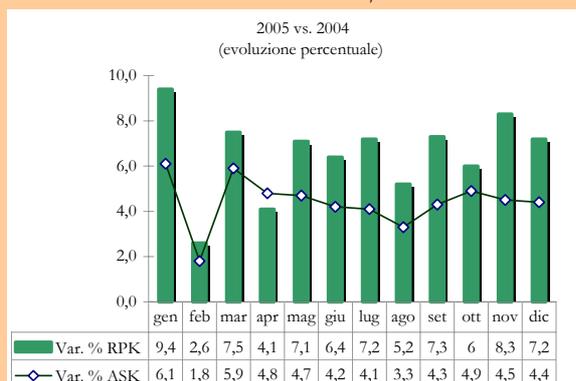
ANDAMENTO DEL COEFFICIENTE DI RIEMPIMENTO					
vettori AEA					
	EUROPA	NORD ATLANTICO	SUD ATLANTICO	MEDIO ORIENTE	ESTREMO ORIENTE
2005	67,5	82,6	82,7	73,6	79,7
2004	65,2	81,6	82,9	69,7	78,0

In termini assoluti, considerando anche i comparti nazionali delle aerolinee aderenti all'associazione, risultano 320 milioni i passeggeri trasportati dalle compagnie europee, con un incremento di circa 13 milioni rispetto al 2004.

In parallelo va tuttavia rilevato un notevole grado di variabilità in termini di andamento del traffico sui singoli settori, in ordine ai quali, al +12,2% dell'Estremo Oriente (dove le ultime stime disponibili indicano crescite nell'ordine del 26% e del 20% su Cina ed India rispettivamente) si contrappone il modesto +2,1% registrato sul Nord Atlantico, il più rilevante comparto di lungo raggio del campione di vettori in osservazione, con 27 milioni di passeggeri.

I grafici successivi riproducono a livello AEA, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata del traffico passeggeri nel 2005 e l'andamento delle singole aree geografiche in termini di variazioni percentuali rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio.

TRAFFICO PASSEGGERI AEA



Sotto il profilo economico, le stime disponibili al momento della predisposizione della presente relazione fanno attestare ad 800 milioni di dollari il profitto operativo conseguito dalle aerolinee aderenti all'associazione, un risultato incoraggiante, tra l'altro pari a circa il doppio di quello realizzato al termine dell'esercizio 2004 (che si contraddistinse per essere il primo positivo dopo ben 5 anni), e tuttavia ancora di modesta entità se rapportato al fatturato.

Quanto sopra consente di apprezzare correttamente, in un contesto nel quale l'effetto della crescita del coefficiente d'occupazione, considerato a sé stante, ha generato benefici economici nell'ordine di 1,5 miliardi di dollari, l'incidenza dei costi operativi del comparto, e particolarmente degli oneri per il carburante, (che tendono ormai a rappresentarne una percentuale pari a circa un quarto) il cui impatto avrebbe potuto connotarsi per un ancor più rilevante effetto negativo ove non fosse stato attenuato dall'applicazione della *fuel surcharge* sul prezzo dei biglietti.

La situazione del Gruppo Alitalia

L'esercizio 2005, il primo del quadriennio del Piano Industriale predisposto in occasione della ricapitalizzazione, ha visto il progressivo dispiegarsi, nell'ambito delle linee guida e dei contenuti declinati dal percorso di risanamento destinato a concludersi alla fine del 2006, di una serie di interventi ed azioni volti al riassetto strutturale del profilo industriale, reddituale e finanziario del Gruppo.

Nel rinviare al documento predisposto in sede di Relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione nell'esercizio 2004 per una disamina particolareggiata degli assunti strategici sui quali è venuta a polarizzarsi la definizione del Piano Industriale 2005 - 2008, si evidenzia, come peraltro già ampiamente segnalato in precedenti informative, come il 7 giugno 2005 la Commissione Europea abbia assunto, in ordine ad esso, una decisione favorevole, non ravvisando alcun elemento configurabile quale aiuto di Stato nelle operazioni di ricapitalizzazione a favore di Alitalia e della sua filiale di servizi.

Le misure mandate ad efficacia nel corso del 2005 hanno consentito di riscontrare, a livello complessivo, sensibili miglioramenti nell'andamento economico ed operativo di Alitalia, i cui ritmi espansivi si sono avvalsi tra l'altro di un numero di aeromobili sostanzialmente costante rispetto al periodo a raffronto, registrando quindi una decisa inversione di tendenza nei confronti del recente passato.

Quanto sopra, va sottolineato, inserito in un contesto di settore consistentemente deteriorato dalla drammatica evoluzione intervenuta, a partire dalla primavera, nelle quotazioni petrolifere, che per quanto riguarda il carburante aeronautico, si sono stabilizzate per il Gruppo su livelli mediamente superiori del 35% nei confronti del precedente esercizio.

A tale ultimo proposito si rammenta come in data 14 ottobre, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia abbia provveduto ad aggiornare il Piano Industriale, coerentemente con il rigoroso rispetto del percorso industriale approvato dalla Commissione Europea, a mezzo di una ulteriore modifica delle originarie assunzioni prospettiche basate su alcuni elementi dello scenario macroeconomico di settore, al fine di conseguire comunque gli obiettivi di redditività attesi.

Deve al contempo tuttavia essere segnalato l'insoddisfacente andamento del traffico nel quarto trimestre, segnatamente allo scorcio finale dell'anno, in un contesto di mercato deludente sul settore nazionale, (che, si ricorda, genera poco meno di un terzo dei proventi complessivi), ed una non ottimale relazione con la clientela, in particolare nella classi a più alto valore, negativamente influenzata purtroppo dalle insufficienti *performance* operative aziendali, in specie per regolarità e puntualità, anche riconducibili ad avversi fattori esterni (scioperi, il cui solo "effetto annuncio" si ripercuote con eco ampliata e con significativi riflessi negativi sull'immagine e sui risultati di Alitalia, condizioni meteorologiche sfavorevoli e problematiche collegate a fenomeni di sovraffollamento delle aerovie).

Tornando all'esame del quadro d'insieme caratterizzante l'esercizio 2005, si rileva altresì, a completamento dello stesso, come ai richiamati, indispensabili interventi ad impatto immediato, si sia nel corso del 2005 affiancato l'avvio di programmi con struttura maggiormente complessa ed articolata, in quanto ad efficacia diffusa su molteplici processi ed aree aziendali, i cui benefici potranno essere colti, a regime, solo su un arco temporale esteso a più esercizi.

Dei principali, numerosi e tra loro strutturalmente interconnessi ed articolati tratti distintivi che nel 2005 hanno contrassegnato il processo di rinnovamento del Gruppo, viene data di seguito immediata contezza, ancorché sia preliminarmente necessario segnalare come la comparazione verso il precedente esercizio possa sovente venire ad assumere caratteristiche di limitata significatività, stante,

principalmente, le rilevanti variazioni introdotte nell'anno sotto il profilo del perimetro organizzativo e degli assetti industriali, come di seguito meglio delineato.

Quanto rappresentato assume soprattutto rilievo con riferimento alla fondamentale separazione che il nuovo modello di *business* prefigurato dal Piano Industriale ha determinato tra attività precipue del trasporto aereo, esercite da Alitalia ed Alitalia Express tramite una struttura industriale coerente con lo scenario di mercato nel quale essa si colloca, e quelle invece collaterali e di supporto, consolidate dal 1° maggio 2005 nel "Gruppo Alitalia Servizi", valutate idonee ad essere autonomamente sviluppate per un recupero di efficienza e competitività finalizzato a consolidarne le prospettive di crescita e la valorizzazione.

Avendo inoltre Alitalia, con decorrenza 10 novembre 2005, ceduto a mezzo dell'istituto dell'usufrutto relativo ad un 2% circa del capitale sociale la maggioranza dei diritti di voto in Alitalia Servizi (operazione contestuale ad un aumento di capitale di 92 milioni di euro di detta società, totalmente sottoscritto da Fintecna, che aveva portato quest'ultima a detenere il 49,4% del capitale sociale) ed avendone conseguentemente, da tale data, deconsolidato la partecipazione, la valutazione comparativa tra il diverso perimetro aziendale identificato a Piano per il trasporto aereo, che apprezza già dal 1° gennaio 2005 gli effetti della separazione societaria e dell'applicazione delle sopravvenute nuove regolazioni contrattuali, e quello consuntivo di Gruppo (che include, come detto, fino al 10 novembre le risultanze economiche del "Gruppo Alitalia Servizi", successivamente accolte valutandone la partecipazione secondo il metodo del patrimonio netto), tenderebbe ad assumere effetti di difficile comprensione.

Tale situazione ha fatto ritenere opportuna e preferibile la presentazione, nel seguito di questo stesso paragrafo, accanto ai dati di consuntivo, di un prospetto "pro-forma" che, assumendo l'avvio dal 1° gennaio 2005 dell'attività del "Gruppo Alitalia Servizi", in coerenza con i nuovi contratti di prestazione, ne ragguagli le evidenze a quelle prospettiche del Piano per il 2005.

Va altresì ricordato, in nesso con quanto sopra delineato, come nel 2005 sia anche venuta a realizzarsi la completa transizione del Gruppo ai nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS: ai fini comparativi, ciò ha in parallelo richiesto la riformulazione dei dati del precedente esercizio, all'epoca invece predisposti secondo gli allora vigenti principi contabili italiani, secondo la richiamata metodologia internazionale.

Nel contesto sopra delineato, e rinviando ai paragrafi successivamente predisposti per un'analisi di maggior dettaglio delle specifiche fattispecie caratterizzanti l'esercizio singolarmente considerate, può osservarsi quanto segue:

1) sotto il profilo delle variazioni dell'assetto industriale e del perimetro organizzativo del Gruppo;

in linea con la richiamata articolazione societaria individuata dal Piano Industriale, che, come rilevato, ha previsto la focalizzazione di Alitalia sull'attività di trasporto aereo passeggeri e merci e la concentrazione in un'unica compagine aziendale, Alitalia Servizi, delle attività strumentali e di supporto al trasporto aereo (manutenzione e revisione di aeromobili, assistenza aeroportuale, servizi informatici e servizi condivisi) precedentemente effettuate o tramite strutture aziendali della Controllante espressamente a queste dedicate o attraverso società da quest'ultima controllate, con efficacia dal 1° maggio 2005, Alitalia ha conferito ad Alitalia Servizi il complessivo ramo d'azienda ad esse afferente.

Nel nuovo assetto industriale, Alitalia Servizi mantiene Alitalia come proprio principale cliente, a condizioni di mercato, ma ha la possibilità di proporsi anche all'esterno, non essendole posto infatti alcun vincolo di esclusiva contrattuale nell'offrire i propri servizi anche ad altri clienti.

In data 26 maggio Alitalia e Fintecna hanno sottoscritto un contratto volto a disciplinare le modalità d'ingresso di quest'ultima nel capitale sociale di Alitalia Servizi; in tale documento è prevista tra l'altro l'acquisizione immediata della maggioranza dei diritti di voto da parte di Fintecna e la progressiva ulteriore diluizione nel tempo della quota di possesso detenuta da Alitalia.

Tra le principali clausole che governano il contratto si ricordano, tra le altre:

- che le Parti, in qualità di soci di Alitalia Servizi, opereranno in maniera tale da fare sì che vengano perseguiti gli obiettivi di riorganizzazione e di valorizzazione delle attività conferite al fine di renderle competitive sul mercato ed in grado di essere oggetto di *partnership* e/o dismissione;
- che in ordine a tale ultimo aspetto Alitalia debba essere comunque coinvolta nel processo, o attraverso il proprio gradimento rispetto ad una rosa di soggetti interessati o, in alternativa, tramite un meccanismo di prelazione per l'acquisto dell'attività oggetto di dismissione a condizioni economiche sostanzialmente equivalenti;
- che a titolo di compenso per l'attività prestata e quale premio per la buona riuscita del processo di dismissione, Alitalia avrà diritto di ricevere da Fintecna una somma variabile in funzione del rendimento ottenuto da Fintecna stessa in eccedenza rispetto a quanto previsto dal Piano Industriale; Alitalia avrà inoltre diritto a ricevere da Alitalia Servizi un importo calcolato con criteri prefissati quale premio per il volume di affari generati con i contratti di servizio;
- che qualora l'ammontare del fondo per esuberi trasferito all'atto del conferimento risulti eccedente rispetto ai costi effettivamente sostenuti da Alitalia Servizi, quest'ultima corrisponderà ad Alitalia, quale premio per i risparmi conseguiti, una somma pari al 35% dell'ammontare di tale eccedenza.

Il contratto contiene inoltre patti parasociali volti a disciplinare i reciproci diritti in qualità di Azionisti di Alitalia Servizi e la struttura di *corporate governance* della società. Alitalia, per un periodo di cinque anni dalla data di sottoscrizione del contratto, non potrà ricostituire aziende che svolgano le attività dei rami di azienda e delle società le cui partecipazioni o attività sono state conferite in Alitalia Servizi.

In tale contesto, si ricorda che la Commissione Europea, nella richiamata decisione del 7 giugno 2005, ha autorizzato l'investimento di Fintecna in Alitalia Servizi, complessivamente pari a 216 milioni di euro, specificando quindi, sulla base di una perizia effettuata da un esperto indipendente nominato dalla stessa Commissione, come lo stesso non sia qualificabile quale "aiuto di Stato", avuto riguardo al tasso di redditività atteso, che rende l'operazione in parola conforme a quello che in condizioni analoghe potrebbe attendersi un qualsiasi investitore privato.

La Commissione ha anche precisato come la propria autorizzazione resti vincolata allo scrupoloso rispetto da parte di Fintecna del Piano Industriale oggetto d'esame.

Più in particolare, la eventuale plusvalenza generata dalle cessioni di attività di Alitalia Servizi ed oggetto di riassegnazione ad Alitalia (come detto per la parte eccedente il tasso di rendimento interno atteso dell'investimento), potrà essere trasferita ad Alitalia solo dopo che siano state realizzate tutte le cessioni previste ovvero secondo la valutazione da effettuarsi il 31 dicembre 2008 sulla base dei flussi di cassa ottenuti da Fintecna e della valutazione del capitale economico di Alitalia Servizi detenuto da Fintecna stessa.

In esecuzione delle intese raggiunte con Fintecna, Alitalia ed Alitalia Servizi hanno sottoscritto il 5 luglio 2005 cinque contratti di appalto di servizi, conclusi a condizioni di mercato e privi di vincoli di esclusiva a favore di Alitalia, relativi alle prestazioni rese dai rami aziendali oggetto del conferimento; per i contratti è stata definita una durata minima garantita pari a sette anni ed un rinnovo automatico alla scadenza di tre anni in tre anni, salvo ovviamente i casi di disdetta.

In data 9 novembre 2005, l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ha autorizzato l'operazione di acquisizione da parte di Fintecna del controllo congiunto di Alitalia Servizi.

In data 10 novembre Fintecna ha sottoscritto un aumento di capitale deliberato da Alitalia Servizi per 92 milioni di Euro in virtù del quale la prima è venuta a detenere una partecipazione nella seconda pari al 49,4% del capitale sociale.

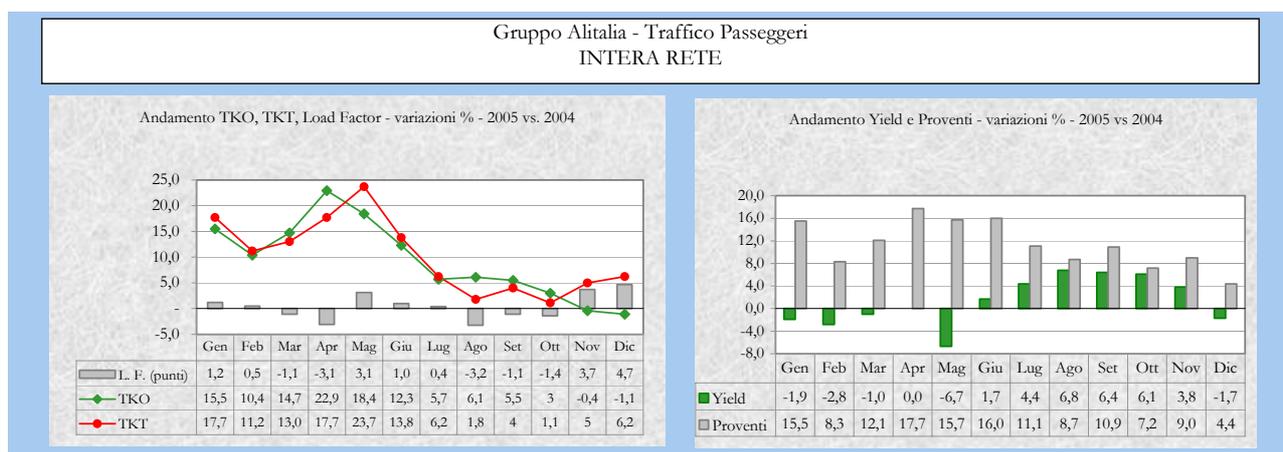
Contestualmente alla sottoscrizione, in attuazione dell'intesa del 26 maggio, Alitalia ha costituito usufrutto a favore di Fintecna, alla quale spetterà il diritto di voto, su un numero di azioni tale che, sommate a quelle nel possesso della stessa Fintecna, rappresentino il 51% delle azioni con diritto di

Entro tale contesto va altresì rilevata la soddisfacente tenuta, in termini complessivi, dello *yield*, aumentato dell'1,6% (ancorché sconti una flessione del 4,7% sul settore europeo e del bacino del Mediterraneo) e sorretto, a fronte delle richiamate tensioni competitive che ne depauperano i livelli, dall'applicazione di "fuel surcharge" destinate ad attenuare gli effetti dell'ascesa dei corsi petroliferi sul costo del carburante, prassi, comunque, usuale e comune a quella degli altri vettori di riferimento.

Quanto rappresentato si è riverberato in una crescita dei proventi del traffico passeggeri pari al +11,3%, di significativa consistenza ancorché minore rispetto alle originarie formulazioni per effetto del più contenuto apporto dei volumi del traffico.

In parallelo ha comunque assunto particolare significatività, nella delineata cornice di sostenuta espansione, il favorevole andamento del RATK, incrementatosi del 2,1% rispetto al livello evidenziato nel 2004.

Quanto descritto viene visivamente rappresentato nel grafico sottostante, nel quale, con articolazione mensile, vengono poste in rilievo le variazioni intervenute nei volumi e nei proventi del traffico rispetto ai corrispondenti periodi del precedente esercizio.



3) Sotto il profilo dell'efficientamento del processo di approvvigionamento;

all'intonazione complessivamente migliorativa dei ricavi del traffico, è venuta ad affiancarsi nel corso del 2005 la realizzazione di una serie di interventi diretti ad incidere strutturalmente la base dei costi unitari di beni e servizi, individuando contestualmente una serie di opportunità di risparmio immediatamente conseguibili.

Sotto il primo profilo, le misure introdotte hanno riguardato, essenzialmente, la completa riorganizzazione del processo di approvvigionamento tramite la rivisitazione di tutte le fasi che lo compongono (sia pre-acquisto sia operative in senso più stretto), avvalendosi sistematicamente e consistentemente di strumenti informatici nonché attivando organismi aziendali polifunzionali e centralizzando in un'unica funzione, comunque fortemente integrata nel supporto alle linee di *business* aziendali, le attività negoziali e di ordinazione.

Da rilevare in tale contesto come la risultante filiera, sinergica alle esigenze aziendali in termini di acquisto di flotta, di materiali aeronautici, di tutte le tipologie di prestazioni fornite da aeroporti nazionali, internazionali ed intercontinentali, di servizi di bordo, di prestazioni di *marketing* e comunicazione, di logistica integrata per i magazzini, di spese generali nonché di acquisizioni afferenti il comparto cargo, si estenda, a completamento del processo, sino alla fase finale del monitoraggio quantitativo/qualitativo della fornitura.

Sotto il secondo aspetto, gli interventi mandati ad efficacia nel corso del 2005 hanno consentito di conseguire risparmi ad impatto annuale pari ad oltre 180 milioni di euro nel loro complesso, realizzando benefici in misura sostanzialmente allineata alle attese.

Da rilevare, altresì, come sia pianificata nel prosieguo l'estensione di quanto già realizzato a nuove classi merceologiche, sviluppando al contempo opportunità e progetti già pianificati e tempificati, con particolare focalizzazione, oltre che sugli aspetti economici e sui benefici in termini di prezzi/costi, elementi prioritari nel 2005, anche sulla revisione delle specifiche dei materiali e dei processi interni.

In parallelo, sono stati rigidamente reiterati ed amplificati i provvedimenti indirizzati al blocco delle spese non irrinunciabili e degli investimenti non collegati ad impegni già assunti od a misure di sicurezza e di legge.

Nel complesso, l'insieme dei delineati interventi si è eminentemente riverberato in una dinamica degli oneri di carattere operativo, al netto delle marcate penalizzazioni rinvenienti dall'incremento del prezzo del greggio, particolarmente contenuta (+4,5% circa) rispetto invece all'espansione della capacità offerta (+9% circa), uno dei principali indici identificativi della crescita dei costi.

Da rilevare altresì come la rappresentata evoluzione dei costi operativi risenta del confronto tra due strutture industriali differenti, stante, nel 2005, la "trasformazione" di una parte dei costi del personale in maggiori oneri per prestazioni da Alitalia Servizi e debba di conseguenza essere ulteriormente considerata al ribasso.

- 4) Sotto il profilo dell'efficientamento dei processi produttivi e dell'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse;

A conferma della profondità delle azioni di ristrutturazione del Gruppo Alitalia in fase di realizzazione e tese ad un contenimento degli oneri per il personale contestuale ad un deciso incremento della produttività, si evidenzia che nel corso del 2005, è stata riscontrata una flessione di 2.818 unità negli organici di forza media retribuita (-13,8%, da 20.498 risorse al 31 dicembre 2004 a 17.679 al termine del corrispondente periodo del 2005).

Si segnala in particolare a tale riguardo come, con riferimento al personale navigante, ad una riduzione di 347 unità (-5,1%) abbia corrisposto un aumento delle ore volate su aeromobili del Gruppo pari al +6,8%.

In termini complessivi, il costo del lavoro è in parallelo diminuito del 9,7% (dato tratto dalla valorizzazione secondo i principi contabili italiani; -30,3% considerando invece i principi contabili internazionali IAS/IFRS, che accolgono entro tale voce, per natura, anche quanto emergente, sia nel 2004 sia nel 2005, da partite non ricorrenti).

Sotto tale profilo, si ritiene utile ricordare come ai benefici emergenti dalla flessione degli organici di forza media retribuita – anche per effetto della "diluizione" dei relativi oneri generata dai consistenti esodi intervenuti nel periodo - siano venuti a coniugarsi, con particolare riferimento al personale di volo, quelli rinvenienti dalla nuova piattaforma contrattuale in termini di contenimento dei costi unitari e delle diarie; parziale compensazione ha tratto origine, sempre in relazione al personale navigante, dall'introduzione dell'istituto dell'indennità di volo giornaliera, collegato ad incentivare la produttività delle risorse tramite un ampliamento della parte variabile della retribuzione.

In nesso con quanto sopra rappresentato, è opportuno soffermarsi brevemente, ripercorrendone l'iter cronologico, sulla recente introduzione nel Gruppo Alitalia dell'istituto della Cassa

Integrazione, che ha rivestito fin dall'inizio un'importanza fondamentale negli assunti del Piano Industriale.

Sotto tale profilo, si ricorda come la Legge 3 dicembre 2004, n. 291 (di conversione del D.L. 249/2004), recante interventi urgenti in materia di politiche del lavoro e sociali, abbia previsto misure in materia di ammortizzatori sociali, assoggettando dal 1° gennaio 2005 i vettori nazionali ed i lavoratori destinatari del provvedimento agli obblighi contributivi previsti per l'accesso ai trattamenti di Cassa Integrazione guadagni straordinaria e mobilità.

Eguualmente, sempre a far data dal 1° gennaio 2005, è stato istituito il "Fondo Speciale di solidarietà per il sostegno del reddito, dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del settore del Trasporto Aereo", avente la finalità, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di favorire il mutamento e/o il rinnovamento delle professionalità ovvero di realizzare politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione dei lavoratori del settore.

Con Legge 31 marzo 2005, n. 43, di conversione del Decreto Legge 31 gennaio 2005, n. 7, è stato individuato lo strumento necessario ad alimentare il citato Fondo, con l'obiettivo di garantire ai lavoratori collocati in cassa integrazione e/o mobilità l'integrazione del reddito nella misura pari all'80% della retribuzione fissa, delle mensilità aggiuntive e delle voci retributive contrattuali aventi carattere di continuità.

In materia di disposizioni sui diritti d'imbarco dei passeggeri sugli aeromobili è stato infatti previsto che l'incremento di un euro a passeggero dell'addizionale comunale su detti diritti vada ad alimentare il finanziamento del summenzionato Fondo Speciale.

Dal 1° ottobre 2005 è stata attivata, ai sensi di quanto previsto dalla citata Legge 291/2004, la collocazione del personale del Gruppo destinatario del provvedimento in Cassa Integrazione guadagni straordinaria; la riduzione dell'orario di lavoro con diritto al trattamento di integrazione salariale si estenderà lungo il triennio 2005-2007 per un arco temporale comunque non superiore a 24 mesi.

I benefici scaturenti dall'applicazione di detto istituto sono stati identificati per il 2005 in un importo nell'ordine dei 2,5 milioni di euro al mese.

Sempre nel quadro degli interventi attuati sotto il profilo dell'efficientamento dei processi produttivi, si ricorda altresì come, a completamento delle acquisizioni progressivamente realizzate all'esito delle positive conclusioni delle intese sindacali di settembre/ottobre 2004, il 30 giugno 2005 sia stato firmato con le Associazioni professionali e le Organizzazioni sindacali dei Piloti l'accordo che, realizzando una più equilibrata distribuzione degli organici tra Roma e Milano in coerenza con le esigenze commerciali del *network* e con le modalità d'impiego del personale tecnico, consente l'avvio a realizzazione del sistema operativo "multibase" nord Italia, prevedendo un posizionamento diretto di risorse su Malpensa, Linate ed altri punti nodali della rete, in primo luogo Venezia, per l'effettuazione dell'attività di volo ivi originante.

Detta intesa, unitamente a quella analoga siglata il 25 febbraio con la categoria degli Assistenti di volo, consentirà di collocare stabilmente su Milano circa 400 piloti e 900 organici di cabina, creando quindi le migliori premesse per cogliere le rilevanti opportunità di *business* presenti nell'area.

Sotto il profilo della realizzazione dei recuperi economici, oltre al contenimento del costo del lavoro, dei tempi e degli oneri di trasferimento e delle spese alberghiere, il risultato di maggior rilievo del complessivo accordo con il personale di volo è costituito dalla chiusura delle procedure di mobilità instaurate nello scorcio finale del passato esercizio per la gestione delle eccedenze; ciò è stato reso possibile tramite l'applicazione di un accordo di solidarietà che dispone la riduzione lungo l'intero arco del biennio 2005-2006, con programma attuativo flessibile teso ad avvalersi dei periodi di bassa

stagionalità, di 20 giornate lavorative per tutto il personale navigante tecnico e di 12 giornate per quello di cabina, oltre ad esodi agevolati e minori assunzioni.

5) Per quanto rileva il riordino strutturale del trasporto aereo nazionale

In data 5 ottobre 2005 il Consiglio dei Ministri, tramite Decreto Legge n°203/2005 e convertito definitivamente nella Legge n°248 del 02/12/2005 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 243 del 18 ottobre 2005 ed efficace dal giorno successivo), ha attivato “*in ordine alla straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni per migliorare il controllo del traffico aereo, la sicurezza degli impianti e la competitività e lo sviluppo del sistema aeroportuale*”, una serie di misure dirette alla razionalizzazione ed all’incremento dell’efficienza del sistema del trasporto aereo nazionale, (i cosiddetti “requisiti di sistema”).

Si stima che detti interventi producano un impatto economico positivo per Alitalia nell’ordine di circa 50 milioni di euro per ciascuno degli anni di Piano.

Tra le principali misure si segnalano:

- la riduzione, in nesso tra l’altro ad obiettivi di recupero di produttività e sviluppo, al livello quantitativo e qualitativo dei servizi offerti ed all’effettività dell’onere sostenuto, delle cosiddette tasse di terminale e di rotta;
- la diminuzione delle concessioni demaniali;
- l’eliminazione, per i servizi regolamentati dall’ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) o comunque sottoposti alla vigilanza di quest’ultimo, di sovrapprezzi (*royalties*) non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l’offerta di servizi, segnatamente di fornitura del carburante, da parte di gestori aeroportuali o di altri fornitori;
- la compensazione per gli eventi dell’11 settembre 2001 (quest’ultima a valere già dal 2005), i cui indennizzi erano già stati identificati dalla Legge 27 febbraio 2002, n. 14;
- lo sviluppo dell’accessibilità e delle infrastrutture aeroportuali, i cui investimenti dovranno soddisfare in via prioritaria le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti nazionali e con gli hub di Fiumicino e di Malpensa;
- la sicurezza, i cui corrispettivi andranno ripartiti tra gestori aeroportuali e compagnie aeree, essendo anche queste ultime state investite della connessa responsabilità.

Gli effetti dell’espansione produttiva e degli interventi di ristrutturazione ed efficientamento realizzati nel corso dell’esercizio ed in precedenza richiamati, unitamente ad una serie di misure addizionali introdotte già nel trimestre finale del 2005 ed al positivo apporto di poste di carattere non ricorrente si sono significativamente e positivamente riflessi sull’andamento economico del Gruppo, facendo evidenziare un miglioramento pari a circa 706 milioni di euro a livello di risultato operativo, ridottosi da una perdita di 753 milioni di euro nel 2004 ad una di 47 nel 2005.

Quanto espresso, inoltre, in presenza di maggiori oneri per il carburante attribuibili all’ascesa dei corsi del greggio pari a circa 233 milioni di euro.

Per quanto concerne il succitato positivo apporto di partite di carattere non ricorrente, si segnala che lo stesso è sostanzialmente da ascrivere all’assorbimento del fondo costituito nel 1997 per gli oneri sostenuti in merito al pensionamento anticipato di dipendenti effettuato sulla base della Legge 20 dicembre 1996, n. 640.

L’ammontare relativo al fondo si era di fatto già reso disponibile nel corso del 2003.

E’ stato successivamente promosso un tavolo di approfondimento con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la definizione dell’intera partita.

Dagli approfondimenti effettuati non è emersa alcuna criticità al riguardo e quindi si è determinato il venir meno della giustificazione dell’appostazione operata, che non può più essere mantenuta in bilancio.

Valori in €/milioni
(principi contabili internazionali IAS/IFRS)

	2005	2004	Variazione
Ricavi netti consolidati	4.797	4.299	498
Carburante	(865)	(581)	(284)
Altri costi per consumi di materiali e servizi	(2.588)	(2.478)	(110)
Personale	(982)	(1.410)	428
Altri costi operativi	(102)	(205)	103
Ammortamenti e svalutazioni	(307)	(378)	71
Risultato operativo	(47)	(753)	706
Oneri finanziari netti	(100)	(59)	(41)
Altri proventi (oneri)	3	2	1
Imposte	(24)	(33)	9
Risultato netto	(168)	(843)	675
Utili/(perdite) di terzi	(0,2)	1	(1)
Risultato netto di competenza del Gruppo	(167)	(844)	676

Nel rinviare, per un'analisi di maggior dettaglio delle singole componenti, a quanto predisposto nella Nota Integrativa al Bilancio consolidato del Gruppo Alitalia si ritiene utile, nuovamente, sottolineare, ai fini di valutazioni comparative anche nei confronti del Piano Industriale, come i dati sopra riportati:

- o siano stati, per la prima volta elaborati, con effetto anche per il periodo a raffronto, secondo i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS (il Piano è stato invece redatto, necessariamente, in linea con i principi contabili italiani, tuttora normativamente vigenti a livello di Controllante Alitalia);
- o si riferiscano, sia rispetto al corrispondente periodo dello scorso esercizio (in nesso con il deconsolidamento, dal 10 novembre 2005, del Gruppo Alitalia Servizi), sia nei confronti dello stesso Piano Industriale (elaborato avendo a riferimento le sole attività di trasporto aereo esercite da Alitalia ed Alitalia Express), ad un differente perimetro aziendale.

Sotto tale ultimo profilo, va altresì considerato come gli assunti di Piano per il 2005 siano ascritti ad un contesto industriale nel quale i rapporti operativi ed economici tra Alitalia ed Alitalia Servizi vengono regolati, con effetto sin dal 1° gennaio 2005, attraverso un sistema di SLA (*Service Level Agreement*) che definisce gli *standard* operativi e qualitativi dei servizi forniti dalla prima alla seconda ed un sistema di corrispettivi basato sui volumi di attività (quindi flessibili rispetto alle necessità di Alitalia) ed in linea con i prezzi di mercato.

Si ricorda, invece, come detta nuova modalità di regolamentazione dei rapporti reciproci sia andata ad effetto solo successivamente alla data di effettivo conferimento delle attività di supporto e collaterali al trasporto aereo ad Alitalia Servizi, ossia dal 1° maggio.

Ciò premesso, al fine di produrre un'informativa il più possibile esaustiva sugli andamenti economici del Gruppo Alitalia, in particolare alla luce delle previsioni per il 2005 del Piano Industriale, evitando

al contempo gli effetti distorsivi di cui sopra, altrimenti inevitabilmente condizionanti la comparazione, si è ritenuto utile produrre di seguito un prospetto nel quale l'evoluzione prefigurata nel Piano, per il 2005, relativamente al c.d. Gruppo Alitalia Fly (Controllante Alitalia + Alitalia Express), viene posta a raffronto con un'elaborazione "pro-forma" per lo stesso esercizio realizzata presupponendo identità di condizioni, ossia medesimo perimetro di consolidamento, identità di principi contabili adottati (italiani) ed avvio del regime contrattuale "SLA" dal 1° gennaio 2005. Sempre con l'intento di consentire una valutazione il più possibile completa e rigorosa il raffronto è inoltre arricchito anche da una colonna recante il consuntivo consolidato del Gruppo nel 2004 (inclusivo in questo caso anche delle attività e delle società trasferite ad Alitalia Servizi).

Valori in €/milioni (principi contabili italiani)	Piano Industriale (trasporto aereo) (a)	Consuntivo 2005 pro - forma (trasporto aereo) (b) (<i>unaudited</i>)	Consuntivo 2004 (c)	Variazione (a) vs. (b)	Variazione (b) vs. (c)
Proventi passeggeri	3.720	3.652	3.252	(68)	400
Valore della produzione	4.402	4.346	4.119	(56)	227
Carburante	(850)	(863)	(581)	(13)	(282)
Altri costi operativi	(2.676)	(2.680)	(2.455)	(4)	(225)
Costo del personale	(794)	(782)	(1.180)	12	398
Margine operativo lordo	82	20	(97)	(61)	117
Ammortamenti e svalutazioni	(291)	(299)	(347)	(8)	48
Stanziamenti/proventi (oneri) diversi netti	126	115	32	(11)	83
Risultato operativo	(83)	(164)	(412)	(81)	248
Oneri finanziari netti	(48)	(70)	(57)	(22)	(13)
Risultato ante imposte e partite straordinarie	(132)	(234)	(469)	(102)	235
Partite straordinarie	20	106	(309)	86	415
Imposte	(29)	(25)	(34)	4	9
Risultato netto	(141)	(153)	(812)	(12)	659
EBITDAR/Valore della Produzione	5,2	4,0	0,8		

Sotto il primo profilo (Piano Industriale vs 2005 pro-forma) emerge una sostanziale tenuta, a livello di risultato netto, rispetto alle assunzioni di Piano, ancorché, come segnalato in apertura di questo paragrafo, siano emersi nello scorcio finale dell'esercizio alcuni segnali di riaccutizzazione delle tensioni sul profilo dei risultati della gestione, particolarmente afferenti la tenuta del livello dei proventi del traffico passeggeri, essenzialmente controbilanciati, come anche in precedenza evidenziato, dal positivo apporto delle partite straordinarie.

Sotto l'aspetto della comparazione dei dati 2005 pro forma verso il precedente esercizio, risalta invece il miglioramento, pari a 248 milioni di euro circa, a livello di risultato operativo.

Detta positiva variazione permette di apprezzare, unitamente agli effetti delle efficienze dei progetti sviluppati nel nuovo perimetro aziendale, quelle derivanti dalla "trasformazione" in corrispettivi da

Alitalia verso Alitalia Servizi del costo del lavoro e degli altri fattori della produzione trasferiti in quest'ultima.

In termini complessivi, esclusa la componente carburante, viene a delinearsi una flessione degli oneri operativi, (incluso ovviamente, in detto contesto, il personale) pari al -4,6%, in presenza di una crescita del valore della produzione del 5,5%.

Il “guadagno” complessivo in termini di efficienza è confermato dalla diminuzione della incidenza dei costi operativi, nell'accezione precedentemente richiamata, sul valore della produzione, pari a -8,5 punti percentuali (dall'88,2% al 79,7%).

Per quanto concerne in particolare il personale, il costo registra una riduzione del 33,7% in termini assoluti e di 10,6 punti percentuali sul valore della produzione (dal 28,6% al 18,0%).

In netta controtendenza invece, come detto, gli oneri per il carburante, aumentati nei periodi a raffronto del +48,5%.

6) In termini di conseguito riequilibrio dell'assetto finanziario del Gruppo

Al 31 dicembre 2005 è risultato completato, con il pieno successo dell'operazione di ricapitalizzazione, il complesso ed arduo percorso, avviato sul finire dello scorso esercizio, che ha consentito di riequilibrare le precarie condizioni di Alitalia.

Quanto posto in essere dal Gruppo a partire dalla seconda metà del 2004 ed a tutto il 2005 ha consentito il recupero del clima di fiducia da parte dei mercati, attestato dall'integrale collocamento delle azioni offerte, (che non ha reso necessario ricorrere alle garanzie prestate dal costituito consorzio tra istituti finanziari) e rappresenta un elemento di eccezionale ed estremamente positiva rilevanza, oltre a costituire uno dei capisaldi del processo di risanamento e rilancio prefigurato dal Piano Industriale.

In parallelo, assume macroscopica significatività, stante quanto registrato nel recente passato, il rilevante miglioramento, pari a 250 milioni di euro circa rispetto al corrispondente periodo a raffronto, dei flussi monetari gestionali di esercizio, quale ulteriore ratifica del progressivo, positivo dispiegarsi delle misure attuate dalla Società.

I principali avvenimenti che hanno scandito nel corso del 2005 l'evoluzione del profilo finanziario del Gruppo vengono di seguito riepilogati ordinando le singole fattispecie trattate nella loro sequenza cronologica:

- in relazione al c.d. “prestito ponte” di 400 milioni di euro garantito dallo Stato italiano ed ammissibile dalle normative UE, il cui iter negoziale si era concluso l'11 ottobre 2004 tramite la stipulazione di un contratto di apertura di credito con la Dresdner Kleinwort Wasserstein, si rammenta che detto finanziamento, necessario a sostenere la concreta operatività del Gruppo Alitalia nelle more dell'avvio dei primi indifferibili interventi ad impatto immediato declinati dal Piano e della più compiuta implementazione delle altre misure in esso contenute, è risultato completamente erogato alla fine del primo trimestre 2005 e totalmente estinto il 20 dicembre 2005, nel pieno rispetto delle scadenze previste, come anche richiesto dalla Commissione Europea nella formulazione del proprio parere sull'operazione di ricapitalizzazione. A tal fine, precedentemente, il 15 dicembre 2005, Alitalia aveva finalizzato con la società francese GE Corporate Banking Europe SAS, appartenente al gruppo statunitense General Electric, un contratto di finanziamento di otto anni per un ammontare di 445 milioni di dollari (circa 377 milioni di euro) assistito da garanzia ipotecaria su ventotto aeromobili di proprietà;
- sotto il profilo del perfezionamento dell'operazione di ricapitalizzazione, si rammenta che la Commissione Europea aveva inteso vincolare la propria positiva decisione alla rigida osservanza di una serie di condizioni atte a garantire il rispetto del principio dell'investitore privato operante

in un'economia di mercato; in detto ambito, era stata comunicata una formale lettera di intenti della Deutsche Bank, primario istituto di credito internazionale, nella quale veniva posta in evidenza la partecipazione effettiva e maggioritaria del settore privato all'operazione (cosa poi puntualmente verificatasi per intero).

In parallelo la Commissione, oltre alla previsione di alcuni specifici requisiti nei confronti dei soggetti coinvolti nell'operazione, aveva altresì chiesto all'Italia di assicurare che la partecipazione minoritaria dello Stato al futuro aumento di capitale avvenisse allo stesso prezzo, alle stesse condizioni e contestualmente alla partecipazione degli investitori privati.

A tale riguardo si ricorda altresì che, in ordine all'impegno di privatizzazione della Compagnia entro un anno dalla concessione della garanzia dello Stato sul c.d. "prestito ponte" di 400 milioni di euro, assunto dalle Autorità italiane in sede di autorizzazione della Commissione Europea all'erogazione di tale finanziamento, il 3 febbraio 2005 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri lo schema del DPCM (Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri) relativo alla privatizzazione di Alitalia, il cui iter parlamentare si era concluso il 29 dicembre 2004. In esso si prevede "l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia in Alitalia, che potrà avvenire anche tramite cessione diretta od indiretta delle obbligazioni convertibili detenute, anche in più fasi mediante ricorso singolo o congiunto ad Opv, trattativa diretta, Opa ed offerte di scambio. Almeno in una prima fase la partecipazione del Ministero dell'Economia al capitale di Alitalia non potrà risultare inferiore al 30%.

Per quanto concerne l'iter del procedimento formale d'indagine da parte della Commissione Europea sul progetto di ricapitalizzazione di Alitalia, si rammenta che questo si è concluso il 7 giugno con esito favorevole, non essendosi ravvisato, come detto, alcun elemento configurabile come aiuto di Stato.

In ragione di detta operazione di aumento di capitale ed in funzione di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci dell'8 settembre 2004 e del 15 dicembre 2004, fatto altresì particolare riferimento alla già precedentemente concretizzata fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile, l'Assemblea straordinaria degli Azionisti del 29 luglio 2005 ha approvato l'eliminazione del valore nominale delle azioni e la riduzione del capitale sociale per perdite da 1.433.278.107 a 291.232.531 euro sulla base della situazione patrimoniale al 31 marzo 2005 assoggettata a revisione contabile completa, in parallelo ratificando anche il raggruppamento delle azioni secondo un rapporto da trenta vecchie azioni ad una nuova azione, attuato in data 19 settembre 2005.

Inoltre, nelle riunioni del 7 e del 10 novembre 2005, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di aumentare il capitale sociale di un importo di Euro 1.006.049.657,60 mediante emissione di n. 1.257.562.072 azioni offerte in opzione (i) agli Azionisti di Alitalia in un rapporto di tredici nuove azioni ordinarie ogni due azioni ordinarie possedute e (ii) ai portatori delle obbligazioni convertibili "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile" in circolazione, in un rapporto di tredici nuove azioni ordinarie ogni sessanta obbligazioni convertibili possedute. Il prezzo di ciascuna azione di nuova emissione è stato fissato in Euro 0,80.

Contestualmente, Deutsche Bank AG, anche in rappresentanza di altre primarie istituzioni finanziarie italiane ed estere, ha sottoscritto in data 10 novembre 2005 con Alitalia un contratto di garanzia per il buon fine dell'operazione pari a 516,9 milioni di Euro, per la quota non sottoscritta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze garantendo di fatto la sottoscrizione dell'aumento di capitale destinato al mercato.

L'offerta in opzione ha avuto inizio il 14 novembre 2005 e si è conclusa il successivo 2 dicembre con la sottoscrizione di azioni per un controvalore di Euro 1.000.128.604,80 pari a circa il 99,4% dell'offerta stessa. Al termine della seduta di Borsa del 9 dicembre 2005 sono inoltre risultati acquisiti tutti i diritti di opzione non esercitati e gli stessi sono stati utilizzati per sottoscrivere le residue n. 7.401.316 nuove azioni.

L'operazione si è, pertanto, conclusa con la sottoscrizione di tutte le azioni oggetto dell'offerta ed il conseguente aumento del capitale sociale dell'intero importo deliberato senza che si sia dovuto ricorrere alla garanzia prestata dal costituito consorzio di garanzia come invece avvenne per l'aumento di capitale verificatosi nel 2002.

Il numero delle azioni sottoscritte dal Ministero dell'Economia e delle Finanze è stato pari a 611.482.105, corrispondente al 48,62% dell'offerta; per effetto di quanto precede, detto Azionista, conformemente agli impegni assunti, ha ridotto la propria partecipazione al capitale sociale di Alitalia ad una quota pari al 49,9% dello stesso.

- Per ciò che concerne invece la ristrutturazione del prestito obbligazionario, in data 29 luglio 2005, è stata approvata, da parte dell'Assemblea degli Obbligazionisti e dell'Assemblea degli Azionisti, la proposta di modifica del Prestito Obbligazionario Convertibile, ridenominato "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile".

Gli elementi essenziali della ristrutturazione consistono nel differimento della scadenza dal 22 luglio 2007 al 22 luglio 2010 e nell'aumento del tasso d'interesse annuo dal 2,9% al 7,5% a decorrere dal 4 agosto 2005.

In conseguenza di quanto esposto, per il solo periodo tra il 31 marzo 2005 ed il 31 marzo 2006 la cedola che verrà corrisposta agli obbligazionisti per ogni obbligazione posseduta corrisponderà ad un tasso d'interesse pari a circa il 5,92%.

Si rileva, altresì, come la descritta iniziativa di ristrutturazione abbia ricevuto riscontri positivi, oltre che dalle analisi effettuate da Deutsche Bank, dai pareri espressi da primarie istituzioni finanziarie in ordine alla sua congruità sotto il profilo finanziario.

In particolare, assumendo il raggiungimento degli obiettivi delineati dal Piano Industriale 2005-2008, la modifica del tasso d'interesse dal 2,9% al 7,5%, risulta congrua per Alitalia.

Quanto precedentemente rappresentato si è complessivamente riflesso in un consistente miglioramento della posizione finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2005, essendosi riscontrata a tale data una sensibile riduzione, pari a €/mln 1.069,8 (da 1.824 €/mln a 754,2 €/mln) nei livelli dell'indebitamento netto, come rappresentato nella tabella sotto riprodotta (anche questa, si ricorda, predisposta in coerenza con i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS):

€/milioni

(principi contabili internazionali IAS/IFRS)

	2005	2004	Variazione
Passività finanziarie con scadenza oltre 12 mesi			
Indebitamento a medio/lungo termine	(1.241,0)	(1.142,5)	(98,5)
Prestito obbligazionario	(688,2)	(729,8)	41,6
Passività per locazioni finanziarie	(5,2)	(38,5)	33,3
Altre passività finanziarie	(3,2)	(0,4)	(2,8)
Passività finanziarie con scadenza entro 12 mesi			
Debiti finanziari	(11,9)	(4,4)	(7,5)
Passività per locazioni finanziarie	(0,3)	(1,4)	1,1
Strumenti finanziari derivati	(34,2)		(34,2)
Crediti finanziari e altre attività correnti	55,5	7,9	47,6
Strumenti finanziari derivati	110,3		110,3
Cassa ed altre disponibilità liquide	1.064,1	85,2	978,9
Posizione finanziaria netta	(754,2)	(1.824,0)	1.069,8

Il profilo dei flussi finanziari dell'esercizio 2005 viene invece rappresentato nel sottostante prospetto, per i cui maggiori dettagli si fa qui rinvio a quanto predisposto nella Nota Integrativa.

	2005
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti iniziali	93
Flusso finanziario da attività di esercizio	(287)
Flusso finanziario da attività d'investimento	225
Flusso finanziario da attività di finanziamento	1.089
Flusso monetario del periodo	1.027
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti finali	1.120

Per quanto concerne l'attività di esercizio, si rileva un flusso finanziario negativo per 287 milioni di euro, in massima parte originato dalla negativa variazione del capitale circolante (-239 milioni di euro), dei benefici ai dipendenti (-173 milioni di euro, anche in nesso con il richiamato trasferimento in Alitalia Servizi delle risorse impiegate nel complesso industriale ad essa conferito), dalla perdita netta dell'esercizio (-168 milioni di euro) e dallo scorporo delle plusvalenze realizzate (-7 milioni di euro), solo parzialmente compensate dal positivo apporto degli ammortamenti di periodo (299 milioni di euro).

Per quanto più in particolare concerne il capitale circolante, si rileva come la variazione risulti essenzialmente rappresentativa della flessione, pari a 385 milioni di euro, dei fondi per rischi ed oneri, (essenzialmente rappresentativa della riduzione di quello di ristrutturazione per 253 milioni di euro, principalmente in nesso a quanto trasferito in Alitalia Servizi, dell'assorbimento di quello per prepensionamenti per 93 milioni di euro e della diminuzione di quello per concorsi ed operazioni a premi per 31 milioni di euro), in parte controbilanciata dalla flessione delle rimanenze, pari a 127 milioni di euro e sostanzialmente riconducibile a quanto conferito in Alitalia Servizi.

Va peraltro necessariamente osservato come, scorporando gli effetti delle poste patrimoniali conferite ad Alitalia Servizi, la variazione negativa del flusso monetario da attività di esercizio venga a ridimensionarsi considerevolmente, assumendo un valore più aderente ad un tendenziale equilibrio tra entrate ed uscite finanziarie ed evidenziando, di conseguenza, un notevole miglioramento rispetto a quanto consuntivato nel precedente esercizio.

Per quanto riguarda l'attività d'investimento, si segnala che a "realizzarsi" complessivamente pari a 321 milioni di euro – essenzialmente ascrivibili alle poste patrimoniali conferite ad Alitalia Servizi (a fronte del complesso delle quali, ivi incluse quelle considerate nella precedente sezione afferente il flusso finanziario da attività di esercizio, è venuto a realizzarsi, in data 10 novembre 2005, l'aumento di capitale totalmente sottoscritto da Fintecna) e, per la parte residua, alla dismissione (e contestuale retrolocazione operativa) di 3 aeromobili MD11 ed al rimborso di depositi cauzionali richiesti nel precedente esercizio da alcuni intermediari finanziari in relazione ad operazioni poste in essere da Alitalia su alcuni mercati esteri – si sono contrapposti impieghi per investimenti complessivamente pari a 95 milioni di euro.

Questi ultimi hanno principalmente riguardato:

- per 11 milioni di euro le immobilizzazioni immateriali, essenzialmente riferiti all'acquisizione della titolarità di programmi di *software*;
- per 77 milioni di euro le immobilizzazioni materiali, in massima parte da attribuire alla flotta ed afferenti l'ingresso di un velivolo MD11, oltre a modifiche e manutenzioni eseguite nel corso dell'esercizio sia su aeromobili di proprietà sia di terzi;
- per 7 milioni di euro le immobilizzazioni finanziarie, sostanzialmente riconducibili ai depositi cauzionali afferenti la citata retrolocazione operativa dei 3 aeromobili MD11.

Per ciò che attiene infine l'attività di finanziamento, è stato riscontrato un flusso monetario positivo per 1.089 milioni di euro, essenzialmente ascrivibile a quanto incassato per il positivo esito dell'operazione di ricapitalizzazione (€/mln 975, al netto dei connessi oneri sostenuti), alla costituzione di riserve di patrimonio in ottemperanza al disposto dei principi contabili internazionali IAS/IFRS nn. 32 e 39 (essenzialmente riferite al riconoscimento della quota da considerarsi assimilabile all'*equity* insita nel prestito obbligazionario convertibile nonché, in misura più contenuta, a quanto da iscrivere agli effetti degli strumenti derivati di copertura e della partecipazione in Air France, per complessivi €/mln 98) ed al saldo tra accensioni di finanziamenti (tra i quali si ricordano il completo utilizzo del "prestito ponte" e l'operazione – già ricordata – conclusa con la GE Corporate Banking Europe SAS) e rimborsi degli stessi, ivi incluso quello, totale, riferito al richiamato "prestito ponte". (€/mln 67 complessivamente).

Ulteriori variazioni negative hanno riflesso il differente perimetro di consolidamento considerato tra i periodi a raffronto (€/mln 17), nonché quanto erogato per locazioni finanziarie (€/mln 34).

Nel complesso, il flusso monetario del periodo è risultato positivo per 1.027 milioni di euro, consentendo alle disponibilità monetarie di Alitalia di attestarsi a 1.120 milioni di euro.

Con riferimento alle ulteriori fattispecie di rilievo intervenute nel corso dell'esercizio 2005 ed in parte già in precedenza accennate si rileva:

- in data 14 ottobre, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha approvato un nuovo aggiornamento del Piano Industriale 2005-2008,

tale elaborazione è imperniata su una ulteriore modifica delle assunzioni prospettiche di alcuni elementi dello scenario macroeconomico di riferimento e, conseguentemente, sull'

identificazione delle misure atte a fronteggiare la nuova situazione; l'individuazione di specifica progettualità in ordine a queste ultime, fondata e resa fattibile dal positivo quadro di trasformazione ed efficientamento avviato nel corso del 2005, ha consentito di preservare inalterati gli obiettivi di redditività attesi dal Piano, confermando in parallelo il posizionamento strategico di Alitalia come "vettore di rete altamente efficiente";

in maggior dettaglio, sono stati revisionati al rialzo i costi attesi del carburante, con incrementi nell'arco di Piano del 40% (da 36 dollari al barile a circa 60) rispetto a quanto ipotizzato nel precedente aggiornamento del 14 aprile: a valle delle nuove prospettazioni nel 2006 l'aggravio dei costi per l'aumento degli oneri per il greggio è stato stimato nell'ordine di 320 milioni di euro rispetto a quanto invece identificato ad aprile;

in parallelo, si è proceduto ad una revisione dei corsi di cambio previsti dell'euro verso il dollaro di carattere maggiormente conservativo;

le principali aree d'intervento identificate al fine di preservare i livelli di redditività attesi dal progetto di risanamento e rilancio possono essere così sintetizzate:

- anticipazione nel corso del 2005 di alcuni interventi di ristrutturazione e d'efficientamento, già declinati nelle precedenti versioni del Piano Industriale, in particolar modo afferenti gli effetti della rinegoziazione delle forniture (*procurement*);
- accelerazione di alcune delle misure dirette alla riduzione del costo del lavoro identificate dagli accordi sindacali dell'ottobre 2004;
- attivazione, unitamente ad un maggior impatto degli interventi già identificati, di un insieme di azioni addizionali, che consentiranno il riequilibrio dell'effetto dell'ascesa del prezzo del carburante;
in particolare, si segnalano: sugli approvvigionamenti, interventi di ulteriore razionalizzazione degli acquisti e delle forniture; per quanto concerne il *network*, ottimizzazioni aggiuntive della rete dei collegamenti; sul lato dei ricavi, il positivo effetto del "*fuel surcharge*" applicato sui biglietti a valle dell'incremento del costo del greggio, comunque inferiore all'impatto di quest'ultimo; sulla struttura produttiva, misure di razionalizzazione maggiormente incisive e mirate sia alla revisione dei processi nelle aree operative e nelle funzioni centrali, ai fini del recupero dell'attività, sia al rilancio dell'efficacia e dell'efficienza delle strutture commerciali; sul comparto merci, azioni di riassetto dello stesso; sul costo del lavoro, interventi sugli organici e sui costi unitari.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre conferito mandato al Presidente ed Amministratore Delegato a dare attuazione ad una strategia di copertura sul carburante che verrà ad articolarsi sui seguenti elementi:

- ottimizzare il costo delle coperture utilizzando strumenti che consentano di cogliere opportunità di eventuali ribassi del mercato dovuti alla volatilità dei prezzi (opzioni);
- assicurare livelli di prezzo in linea con quelli identificati dal Piano;
- garantire la copertura di una quota significativa, fino al 50%, della spesa per il greggio prevista nel triennio 2006-2008.

Sotto tale ultimo aspetto, si segnala che in conformità alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione, in data 7 novembre 2005 Alitalia ha sottoscritto con Deutsche Bank AG London Branch un contratto di copertura di carburante (*jet-fuel* per il 2006 e *Brent* per gli anni 2006-2008) che prevede l'acquisto di "opzioni con *cap*" il cui premio, per un ammontare totale di

circa 90 milioni di dollari, è stato regolato per il 50% in contanti e per il rimanente attraverso una dilazione di pagamento.

In considerazione degli alti volumi trattati e della volatilità del mercato, Alitalia ha provveduto a chiudere le operazioni di copertura in momenti diversi al fine di cogliere le migliori opportunità offerte dal mercato, stipulando a tal fine 16 “*confirmation*”, di cui 8 afferenti il premio pagato ed 8 quello differito.

- Ad ulteriore sostegno dell'azione di ristrutturazione, in data 12 ottobre Alitalia e le Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali hanno concluso un accordo diretto all'identificazione di misure d'efficientamento e di interventi sulla produttività addizionali, che realizzino benefici economici fino a 65 milioni di Euro a partire dal 2006 e per tutto l'arco di Piano.

Per quanto concerne il profilo del modello di servizio, va rilevato come Alitalia punti a realizzare miglioramenti tangibili nella qualità della propria offerta al cliente:

- avvalendosi anche del vantaggio competitivo nascente dalla valorizzazione dello stile italiano e della riconoscibilità distintiva del marchio Alitalia;
- perseguendo Alitalia un obiettivo di riposizionamento tramite il rilancio dei propri prodotti nonché il ridisegno radicale dell'intero processo e del servizio;
in tale ambito, nel contesto del progetto Service 2005, sono stati affrontati tramite vari cantieri operativi i principali aspetti caratterizzanti la complessiva esperienza di viaggio del passeggero Alitalia, soffermandosi su infrastrutture, processi, comportamenti relazionali con la clientela, realizzazioni tecnologiche, logistica e materiali.

Le principali iniziative già implementate nel corso del 2005 hanno riguardato il Numero Unico, la nuova funzionalità *web* per la ricerca dei voli integrata sia per data sia per tariffa, il nuovo *design* dei banchi di *check-in* e biglietteria e l'introduzione del *check-in* veloce presso il *terminal* A di Fiumicino, i nuovi annunci di scalo e di volo, il parziale rinnovo del servizio *catering* sui voli nazionali la sostituzione di alcuni materiali di bordo.

Alitalia ha inoltre fortemente focalizzato la propria attenzione sul nuovo biglietto elettronico, che risulterà gradualmente esteso anche alle compagnie *partner*.

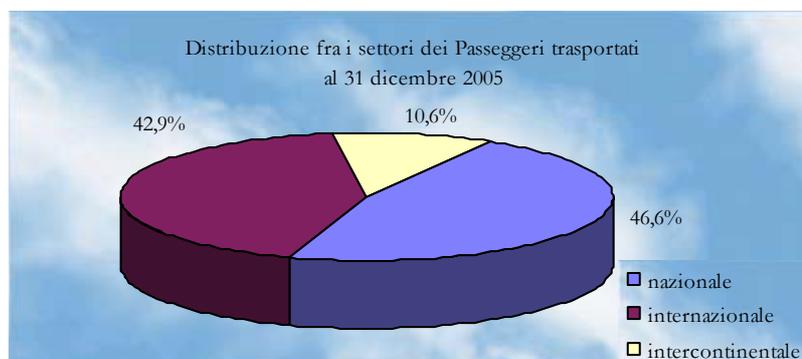
Tra le principali iniziative da realizzare nel 2006 si segnalano l'estensione di quanto realizzato su Fiumicino ad altri scali nazionali, il rinnovo della cabina MD80 e di altri servizi di *catering* e materiali di bordo, oltre all'introduzione ed al consolidamento di nuove procedure destinate ad efficientare numerosi processi di scalo (biglietteria telefonica, assegnazione pasti, eccedenze bagaglio, varchi dedicati, imbarchi prioritari).

Il comparto del trasporto aereo di linea, esercito dalle società Alitalia ed Alitalia Express, determina, sostanzialmente, i risultati dell'intero Gruppo.

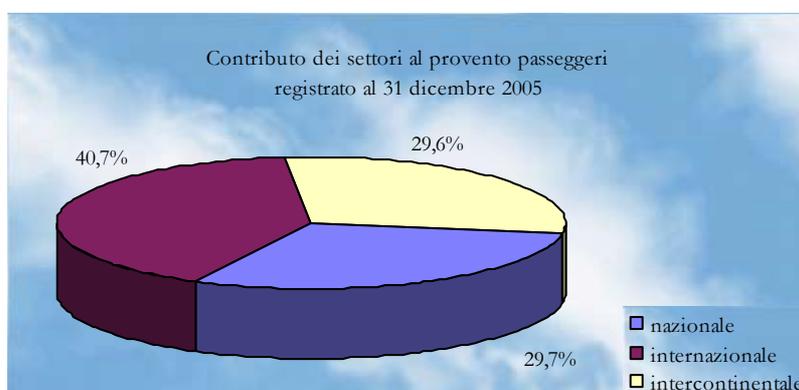
Per quanto concerne i principali settori di attività del Gruppo – trasporto passeggeri e merci si segnala con specifico riferimento al primo che il settore si articola su un sistema di rete basato su oltre 804 voli giornalieri verso 101 destinazioni mondiali in 49 Paesi, servendo altresì circa 24 milioni di passeggeri, costituendo il principale operatore sul mercato nazionale ed occupando la sesta 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 ancora più elevato grazie al sistema d'alleanza globale SkyTeam di cui è *partner*, nonché ad accordi di natura commerciale con altre compagnie aeree.

In maggior dettaglio, per quanto concerne la distribuzione del traffico tra i comparti in cui si articola la rete del Gruppo Alitalia, si segnala che i passeggeri trasportati sul settore nazionale hanno rappresentato il 46,6% del totale dei viaggiatori consuntivati nell'esercizio (48,5 nel 2004), contro il 42,9% registrato sul comparto internazionale (40,8% nel precedente anno) ed il 10,6% del settore intercontinentale (in linea con l'esercizio passato), come rappresentato nel grafico sottostante.



In ordine invece di contributo dei diversi comparti al complessivo valore del provento del traffico passeggeri di linea del Gruppo, si osserva come il settore internazionale sia venuto a costituirne il 40,7% (41,9% nel 2004), quello nazionale il 29,7% (29,3% nel precedente esercizio) ed il comparto intercontinentale il 29,6% (28,8% nell'anno passato). Quanto espresso è di seguito evidenziato in termini grafici.



Con riferimento al trasporto merci, il settore è basato su di un sistema di rete prevalentemente focalizzato sul traffico intercontinentale, che ne ha rappresentato nel 2005 circa il 90% del fatturato, avvalendosi di 3 aeromobili MD11 recentemente convertiti in *all cargo*, 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 prestazioni maggiormente articolate e guardate alle richieste del mercato.

Anche 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, in fase di reingegnerizzazione al fine di consentire recuperi di efficienza e redditività, anche a seguito del venir meno, nel corso del precedente esercizio, del rapporto di esclusiva con il principale cliente Poste Italiane.

La prevedibile evoluzione della gestione

L'esercizio 2006 costituisce la chiave di volta dell'intero impianto strategico delineato dal Piano Industriale 2005-2008, essendo infatti prevista, al suo epilogo, la conclusione della fase di risanamento prodromica a quella successiva dello sviluppo ed al definitivo posizionamento di Alitalia nel nuovo contesto di mercato quale vettore di rete altamente efficiente.

Entro tale cornice, le previsioni per l'esercizio 2006, recentemente formalizzate nel documento di *budget* approvato dal Consiglio di Amministrazione riunitosi il 31 gennaio u.s. e successivamente aggiornato nel Consiglio di Amministrazione del 10 marzo u.s., alla luce di un'affidabile stima dell'andamento dei primi tre mesi dell'anno, hanno confermato, allo stato, il conseguimento di un risultato positivo in assenza della ripetizione degli eventi negativi che hanno caratterizzato lo scorso mese di gennaio.

La prospettazione delle risultanze gestionali del primo trimestre viene, con evidenza e pesantemente, a risentire delle forti turbative all'operativo verificatesi nel mese di gennaio a seguito di avverse condizioni meteorologiche, ma soprattutto di una serie di agitazioni sindacali, riflesse in gravissimi danni sia all'immagine sia ai risultati economici del Gruppo. A causa delle suddette turbative, rispetto alle previsioni per l'anno 2006, le principali risultanze economiche hanno infatti subito un calo di circa 80 milioni di euro in termini di minori proventi, che hanno conseguentemente generato una riduzione dell'ordine di 40 milioni di euro a livello di risultato operativo.

Tornando alle linee evolutive delineate dal *budget*, si osserva che per quanto concerne la rete passeggeri il documento identifica per l'anno 2006 uno sviluppo dell'attività moderatamente superiore a quanto invece prefigurato dal Piano Industriale (ed in ogni caso su livelli più elevati rispetto al 2005), a fronte di una minor riduzione dei costi ed in coerenza con i seguenti interventi:

- sulla rete nazionale, di ampliamento ulteriore del portafoglio dei *partners* commerciali e di rafforzamento sia sul segmento *business* (al fine di stabilizzarne i livelli di *yield*), sia sui segmenti *leisure*, attraverso una maggiore flessibilità tariffaria mirata alla massimizzazione del coefficiente di riempimento;
- sulla rete internazionale, di consolidamento della crescita sui mercati dell'Est Europa, sia sviluppando le frequenze, sia aprendo nuove destinazioni e mantenendo pertanto uno *yield* stabile sull'intero comparto malgrado la pressione competitiva dei vettori *low cost* sui settori più maturi del mercato;
- sulla rete intercontinentale, confermando gli obiettivi di sviluppo dell'attività su Cina, India e Nord America, in parallelo progressivamente migliorando il prodotto offerto su tali mercati ai fini di un posizionamento competitivo anche teso a suffragare un significativo sviluppo dei livelli di *yield* rispetto al 2005.

Una buona parte delle azioni identificate nel Piano Industriale è in corso d'implementazione, mentre un'altra parte registra uno spostamento temporale in avanti; il Gruppo conferma comunque l'obiettivo di raggiungere un rapporto EBITDAR/Valore della produzione pari al circa il 14% nell'arco di tempo coperto dal Piano (valore medio 2006-2008) grazie all'effetto positivo che tutte le azioni è previsto abbiano negli anni 2007 e 2008 (c.d. fase di rilancio del Piano Industriale).

Il documento approvato dal Consiglio di Amministrazione ha altresì evidenziato, rispetto a quanto presente nel progetto industriale per l'anno 2006, minori investimenti per circa 270 milioni di euro, principalmente per effetto della recente sottoscrizione di alcuni contratti di locazione operativa di

aeromobili in flotta in sostituzione dell'esercizio delle relative opzioni di acquisto e della possibilità di acquisire nei prossimi anni flotta di lungo raggio con le medesime modalità.

Altri fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio ed oltre

Per ciò che concerne ulteriori accadimenti intervenuti nel corso dell'esercizio si rileva, in ordine principalmente al portafoglio titoli, quanto segue.

L'Assemblea straordinaria degli Azionisti di Alitalia Servizi, nella riunione tenutasi il 16 dicembre 2005, ha deliberato di aumentare il capitale sociale da Euro 186.392.060,00 ad Euro 218.392.060,00 mediante emissione di n. 32.000.000 di azioni privilegiate (ovvero di azioni aventi privilegi patrimoniali ma diritto di voto limitato a determinate materie e, segnatamente, nelle deliberazioni di competenza dell'Assemblea straordinaria ed in quelle dell'Assemblea ordinaria riguardanti la destinazione degli utili di esercizio e la distribuzione di riserve). Il predetto aumento di capitale sociale è stato integralmente sottoscritto da Fintecna.

La medesima Assemblea ha deliberato un ulteriore aumento di capitale sociale di Euro 6.000.000,00 dando mandato al Consiglio di Amministrazione per l'esecuzione dello stesso, da effettuarsi entro il 31 ottobre 2006.

Alitalia ha inoltre:

- ceduto, nel quadro degli accordi al riguardo stipulati, la residua partecipazione detenuta nel capitale sociale dell'Edindustria S.p.A., pari al 2,17% dello stesso;
- riacquisito da Alitalia Servizi le partecipazioni (già comprese nel ramo di azienda oggetto di conferimento alla stessa) detenute nella SITA Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques Société Coopérative e nella Stitching The SITA Inc. Foundation;
- proceduto alla scioglimento delle seguenti società dalla stessa interamente partecipate: GA 2000 Travel Service Ltd. e Global Executive Travel Selections Inc.;

Alitalia Servizi ha altresì acquisito la titolarità dell'intero capitale sociale dell'Ales S.p.A.

Per quanto attiene infine ad ulteriori variazioni del capitale sociale, nel corso dell'esercizio di riferimento, è proseguita la conversione delle obbligazioni convertibili, sulla base delle richieste pervenute alla Società. Queste, nel corso dell'esercizio, hanno riguardato complessivamente n. 209.098 obbligazioni.

In termini generali si fa altresì rilevare quanto segue:

- Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, nella riunione del 27 gennaio 2005, ha autorizzato il Presidente-Amministratore Delegato ad attribuire la qualifica di *Accountable Manager* della società - ai sensi delle normative JAR OPS1, JAR FCL1, JAR STD1, JAR 145 e JAR 147 - al dott. Antonio Migliardi, nella sua qualità di *Chief Production Officer* della Compagnia, conferendogli ogni conseguente potere connesso a detta attribuzione; con decorrenza 23 febbraio 2006 l'incarico di *Accountable Manager* ai sensi delle normative JAR OPS1, JAR FCL1, JAR STD1 ed EASA Part M è stato attribuito al dott. Giancarlo Schisano; successivamente, in data 27 febbraio 2006, l'ing. Livio Vido ha assunto la responsabilità di *Accountable Manager* EASA parte 145 e 147.
- Sempre in data 27 gennaio, il Consiglio di Amministrazione ha adottato il Codice di Integrità e Carta dei Valori di Alitalia, che il Presidente-Amministratore Delegato ha voluto introdurre con determinazione affinché l'applicazione costante e diffusa di valori etici guidi tutte le azioni delle

persone, all'interno dell'azienda e verso l'esterno.

- In data 27 giugno l'Assemblea degli Azionisti ha nominato il Collegio Sindacale e rinnovato l'incarico di revisione contabile alla Deloitte & Touche per gli esercizi 2005 – 2007, essendo venuti a scadere per decorso del termine di durata i mandati al riguardo conferiti; nella stessa riunione l'Assemblea ha deliberato di coprire parzialmente la perdita emergente dal Bilancio al 31 dicembre 2004 (€ 810.434.163) mediante l'integrale utilizzo delle riserve presenti nel patrimonio di Alitalia, con conseguente rinvio a nuovo del residuo importo di € 575.173.772.
- In data 29 luglio l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti ha approvato l'eliminazione del valore nominale delle azioni, la riduzione del capitale sociale per copertura delle perdite sostenute fino al 31 marzo 2005 da Euro 1.433.278.107,18 ad Euro 291.232.531,18.
- Il 4 agosto 2005 il Tribunale di Roma, a definizione del procedimento ex art. 28 Legge 300/70 attivato dal Sult, non ha considerato l'organizzazione sindacale medesima quale soggetto firmatario del contratto collettivo di lavoro applicabile alla categoria degli assistenti di volo, in ragione della mancata condivisione dell'intero percorso negoziale al cui perfezionamento è subordinata la piena operatività del contratto collettivo citato.
Ne è derivata, la revoca al Sult dei diritti sindacali nell'ambito dei rapporti negoziali della categoria degli assistenti di volo.
- In data 12 settembre 2005, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, in ordine alle previsioni di cui al D.Lgs 8 giugno 2001 n.231, ha approvato la nomina dei membri del Comitato di Vigilanza deputato a:
 - valutare il modello di organizzazione, gestione e controllo aziendale e vigilare sulla sua effettività;
 - valutare l'idoneità del modello alla tipologia di attività ed alle caratteristiche dell'impresa, al fine di evitare i rischi di realizzazione dei reati previsti dalla normativa di riferimento;
 - proporre l'aggiornamento del modello in funzione del mutare della realtà organizzativa aziendale e di eventuali modificazione della legislazione in materia.
- Sempre in data 12 settembre 2005, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha deliberato la ricostituzione del Comitato per il Controllo Interno e per la Corporate Governance.
A detto comitato è stato prioritariamente conferito l'incarico di procedere alla valutazione del Codice di Autodisciplina di Alitalia e di altri documenti di Governance della società, al fine di assicurarne l'adeguata corrispondenza alla *best practise*.

Con riferimento al progetto di acquisizione del Complesso Aziendale di Volare Group S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, si rappresenta quanto segue.

Su istanza di Volare Group, Volare Airlines ed Air Europe, il Ministero delle Attività Produttive ("Ministero"), con proprio Decreto del 30 novembre 2004, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 14 dicembre 2004, n. 292, pag. 36, ha ammesso Volare Group, Volare Airlines ed Air Europe alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in Legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive modifiche ed integrazioni ("Legge Marzano"), nominando il Dott. Carlo Rinaldini, quale commissario straordinario ("Commissario Straordinario"). In data 3 dicembre 2004, a seguito di presentazione del ricorso ex art. 2, comma 1, della

Legge Marzano, il Tribunale di Busto Arsizio, con sentenze rispettivamente nn. 74/04, 73/04 e 75/04, ha dichiarato lo stato di insolvenza di Volare Group, Volare Airlines ed Air Europe¹.

Il Gruppo Volare attualmente esercita l'attività di vettore aereo, ed è titolare di una azienda e di altri beni strumentali all'esercizio dell'attività aeronautica nel settore dell'aviazione civile ("Complesso Aziendale").

Il Commissario Straordinario ha ritenuto che, in considerazione delle problematiche di ordine fattuale connesse alla definizione ed esecuzione di un programma di ristrutturazione del Gruppo Volare, l'indirizzo della cessione dei complessi aziendali di cui all'art. 27 comma 2 lettera 'a' del D.Lgs. n. 270/1999, fosse il più idoneo al perseguimento dell'obiettivo del recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali.

In data 2 agosto 2005, pertanto, il Commissario Straordinario ha presentato al Ministero le linee programmatiche per la cessione dell'intero Complesso Aziendale del Gruppo Volare.

In data 8 agosto 2005, il Ministero, con proprio provvedimento, ha autorizzato, ai sensi dell'art. 4, comma 4, della Legge Marzano, la conversione dell'indirizzo della procedura di amministrazione straordinaria da 'ristrutturazione economica e finanziaria' a 'cessione dei complessi aziendali'.

In data 9 settembre 2005, il Commissario Straordinario ha presentato al Ministero un programma di cessione ai sensi dell'art. 27, comma 2, lettera 'a' del D.Lgs. 270/1999, con riguardo al Complesso Aziendale del Gruppo Volare, integrato in data 26 settembre 2005 ("Programma di Cessione").

In data 9 settembre 2005, il Commissario Straordinario ha altresì presentato al Ministero il bando di regolamentazione per la procedura di vendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare ("Bando di Gara").

In data 12 ottobre 2005, anche sulla base di parere favorevole espresso dal Comitato di Sorveglianza, il Ministero, con proprio Decreto, ha approvato il suddetto Programma di Cessione, autorizzandone l'esecuzione ed autorizzando altresì l'avvio della procedura di vendita previa integrazione del Bando di Gara, effettuata dal Commissario Straordinario in data 24 ottobre 2005.

Pertanto, in conformità alle modalità, termini e condizioni descritti nel Bando di Gara, ha preso avvio la procedura di vendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare ("Procedura di Vendita") e, in particolare, in data 25 ottobre 2005, è stato pubblicato sui quotidiani Il Sole 24 Ore, Il Corriere della Sera, The Wall Street Journal, "l'invito a manifestare interesse per l'acquisto di attività imprenditoriali detenute da Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A. in amministrazione straordinaria", con indicazione degli estremi per prendere visione della versione integrale del Bando di Gara, contenente le modalità, i termini e le condizioni relative alle fasi della Procedura di Vendita, inclusiva della documentazione da allegare alla manifestazione di interesse ("Manifestazione di Interesse"), lo svolgimento della due diligence ("Due Diligence"), la presentazione delle offerte di acquisto ("Offerte") e la conclusione del relativo contratto di cessione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare ("Contratto di Cessione"), e con l'invito a tutti i soggetti interessati all'acquisizione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare a presentare Manifestazioni di Interesse entro le ore 12:00 (ora italiana) del 20 novembre 2005.

Alitalia ha presentato la lettera di Manifestazione di interessi alla Procedura di Vendita in data 18 novembre 2005².

¹ Air Europe e Volare Airlines, entrambe interamente controllate da Volare Group, svolgono attività di vettori aerei e sono titolari di relativa licenza rilasciata con decreto rispettivamente n. 103/CEE e 247/CEE; entrambe tali licenze sono state sospese in data 24 novembre 2004 con provvedimento dell'Ente Nazionale Aviazione Civile ("Enac"). Air Europe ha ottenuto il rilascio di licenza provvisoria di vettore aereo con decreto del 27 dicembre 2004 successivamente sospesa in data 31 maggio 2005, mentre Volare Airlines ha ottenuto il rilascio di licenza provvisoria di vettore aereo con decreto 355/UE del 31 maggio 2005, sino al 15 dicembre 2005, successivamente prorogata sino al 25 marzo 2006 con decreto 362/UE del 29 settembre 2005; Air Europe (locatore) e Volare Airlines (conduttore) hanno stipulato, in data 30 maggio 2005, un contratto di affitto di azienda, funzionale alla razionalizzazione delle reciproche risorse imprenditoriali attraverso l'attuazione di sinergie che hanno consentito la costituzione di un'unica struttura aziendale del Gruppo Volare, essendo inoltre già stata depositata l'istanza di rilascio di licenza non provvisoria di vettore aereo per il periodo successivo al 26 marzo 2006.

In data 25 novembre 2005 la Procedura di vendita ha ammesso alla Gara Alitalia, che ha effettuato lo svolgimento della "Due Diligence" in data 1, 2 e 5 dicembre 2005.

Con comunicazione della Procedura in data 15 dicembre 2005, è stata poi fornita indicazione dei seguenti dei termini:

entro le ore 9,00 del 27 dicembre 2005 per far pervenire le proprie eventuali proposte di modifica alla bozza di documentazione contrattuale relativa al Contratto di Cessione;

entro le ore 18,00 del 27 dicembre per la distribuzione del testo definitivo del Contratto da parte della Procedura;

entro le ore 18,00 del 28 dicembre 2005 per la presentazione delle Offerte;

entro e non oltre le ore 12,00 del 31 dicembre 2005 per l'aggiudicazione e la conseguente accettazione dell'Offerta Vincolante.

Alitalia ha inviato le proprie proposte di modifica alla bozza di contratto in data 23 dicembre 2005.

In data 28 dicembre 2005, nei termini prescritti dal relativo Bando, Alitalia ha formulato un'offerta irrevocabile finalizzata all'acquisizione del Complesso Aziendale.

Il Complesso Aziendale è principalmente composto da:

- il marchio Volareweb (forte connotazione sul mercato di operatore *low cost* italiano) e il marchio Air Europe (forte connotazione sul mercato di operatore *charter*).
- 2 codici di volo (VA e PE) e slot ad essi associati su alcuni dei principali aeroporti italiani tra cui Milano Linate.
- Diritti di traffico per voli dall'Italia per Mauritius, Cuba, Messico (Città del Messico e Cancun), Maldive e Sri Lanka (Colombo).
- Contratti di locazione operativa per 5 aeromobili (1 Boeing 767 di lungo raggio e 4 Airbus 320 di breve medio raggio).
- 707 dipendenti di cui circa il 70% personale di volo (piloti ed assistenti di volo).

Non sarà trasferita con il complesso aziendale alcuna passività emergente dalla gestione precedente di Volare Group S.p.A e delle sue società controllate, al di fuori del solo trattamento di fine rapporto dei dipendenti trasferiti maturato dal novembre 2004 (stimato in circa 700.000 euro).

² I soggetti che hanno presentato le Manifestazioni di Interesse e che, previa comunicazione di ammissione alla Procedura di Vendita ("Comunicazione di Ammissione"), sono stati ammessi alla Procedura di Vendita ("Soggetti Ammessi"), hanno potuto svolgere una Due Diligence nei seguenti giorni:

dallo 01.12.2005 al 02.12.2005/05.12.2005 quanto a Meridiana S.p.A./Eurofly S.p.A.;

dal 12.12.2005 al 13.12.2005/14.12.2005 quanto a Blue Panorama S.p.A.;

dal 15.12.2005 al 16.12.2005/19.12.2005 quanto a Air Italy S.p.A.;

dallo 01.12.2005 al 02.12.2005/05.12.2005 quanto a Alitalia;

dal 12.12.2005 al 13.12.2005/14.12.2005 quanto a Neos S.p.A.;

dal 15.12.2005 al 16.12.2005/19.12.2005 quanto a Itali Airlines S.r.l.;

dallo 02.12.2005 al 05.12.2005/12.12.2005 quanto a Miro Radici S.p.A. ;

dal 13.12.2005 al 14.12.2005/15.12.2005 quanto a Wind Jet S.p.A.;

dallo 02.12.2005 al 05.12.2005/12.12.2005 quanto a Air One S.p.A.;

dal 13.12.2005 al 16.12.2005/19.12.2005 quanto a Central Holidays ltd,

con accesso alla data room organizzata presso gli uffici di Ernst & Young in Milano, via Wittgens n. 6, e successivamente hanno partecipato ad un incontro con il management del Gruppo Volare.

Presso la data room è stata altresì messa a disposizione dei Soggetti Ammessi la bozza del Contratto di Cessione, l'elenco della documentazione a disposizione e il regolamento di data room, in conformità a quanto previsto dall'art. 3 del Bando di Gara autorizzato.

Entro il termine stabilito nell'articolo 4.2 del Bando di Gara, così come successivamente modificato, ovvero entro le ore 9:00 del 27 dicembre 2005, i Soggetti Ammessi hanno fatto pervenire per iscritto le proprie proposte di modifica alla bozza di documentazione contrattuale relativa al Contratto di Cessione.

Il Commissario Straordinario, anche alla luce delle suddette osservazioni, ha predisposto il testo definitivo del Contratto di Cessione che è stato distribuito ai Soggetti Ammessi entro le ore 18:00 del giorno 27 dicembre 2005.

In coerenza con le più ampie strategie delineate nel Piano Industriale 2005-2008, gli obiettivi per Alitalia nell'acquisizione di Volare sono:

- arricchire la propria offerta commerciale in termini di frequenze, destinazioni servite e servizi offerti, preservando e consolidando la propria posizione sui mercati elettivi e servendo più efficacemente collegamenti critici dal punto di vista economico;
- competere con maggiore efficacia nel segmento *leisure* e *price sensitive* nel quale Alitalia non è oggi presente con una offerta completa, dotandosi di una entità caratterizzata da una struttura di costi adeguata (in particolare sul versante del costo del lavoro), che possa costituire una prima significativa risposta alle politiche di espansione dei principali vettori *low cost*.

Il progetto Volare è pienamente coerente con le linee guida strategiche del Piano Industriale Alitalia in quanto conferma la concentrazione del Gruppo sul *core business* del trasporto aereo, costituisce strumento per difendere le strategie di recupero di quota sul mercato domestico/comunitario ed incrementa le possibilità di espansione sul mercato internazionale e intercontinentale.

In caso di aggiudicazione di Volare, Alitalia si è riservata di acquisire la stessa tramite una (o più) società controllate che verranno appositamente costituite.

In questo quadro, la gestione di Volare, nel caso in cui Alitalia risultasse aggiudicataria, sarà improntata alla massima valorizzazione delle specificità delle due entità tutelando le rispettive autonomie gestionali, ivi inclusi i contratti collettivi di lavoro e le connesse normative di impiego, senza tralasciare la ricerca di tutte le possibili sinergie di costo a vantaggio del cliente finale.

Sotto il medesimo profilo, Alitalia ritiene altresì che l'attività di Volare e la sua capacità di stimolo della domanda di mercato possano essere gestite in maniera profittevole e sostenibile senza modificare, in maniera apprezzabile, gli obiettivi economico-finanziari del Piano Industriale 2005-2008 ed il piano di investimenti nello stesso previsto e senza determinare, anche in ragione delle modalità di acquisto del Complesso Aziendale, impatti sulla struttura dei costi del Gruppo né sull'indebitamento finanziario della stessa.

L'eventuale investimento in Volare rientra tra i possibili impieghi dei proventi dell'aumento di capitale in quanto utile al perseguimento della strategia finalizzata al completamento dell'offerta di Alitalia sul mercato domestico. Si ricorda che l'impiego di tali proventi costituisce una delle principali azioni volte a sostenere dal punto di vista delle fonti finanziarie l'implementazione del Piano Industriale 2005-2008 con particolare riferimento alla prima fase dello stesso.

Gli elementi di natura industriale sopra descritti compongono l'offerta irrevocabile formulata da Alitalia per il Complesso Aziendale unitamente all'accettazione di un contratto di cessione le cui principali condizioni possono così essere sintetizzate:

- Corrispettivo offerto: nel caso in cui Alitalia risulti aggiudicataria della gara è previsto il versamento al venditore da parte di Alitalia di un importo pari a 38 milioni di euro come da offerta economica.
- Condizioni essenziali: effettuazione di ogni necessaria comunicazione all'Autorità Antitrust ai sensi di legge, con attribuzione ad esclusivo carico Alitalia del rischio collegato all'eventuale mancato, non tempestivo o condizionato rilascio del previsto nulla-osta della predetta Autorità, prosecuzione delle attività imprenditoriali e completamento della procedura di consultazione sindacale ai sensi dell'articolo 47 della legge 428/90.
- Garanzie del venditore: il venditore dichiara di essere titolare del complesso aziendale libero da pegno, ipoteca, usufrutto o altri diritti reali di terzi, e garantisce l'acquirente rispetto ad eventuali pretese di terzi che vantino tali diritti sul Complesso Aziendale.
- Obblighi per l'acquirente: i principali obblighi previsti sono il proseguimento delle attività imprenditoriali in coerenza con quanto indicato nel progetto industriale identificato da Alitalia (le

cui linee strategiche sono state precedentemente descritte nel presente comunicato) e il mantenimento dei livelli occupazionali ai sensi dell'articolo 63, 2° comma, del Decreto Legislativo 270/99 per un biennio successivo al trasferimento del Complesso Aziendale.

- Meccanismo di revisione del prezzo: come prevede la prassi di mercato in questa tipologia di contratto il corrispettivo offerto potrà essere revisionato in relazione ad eventuali scostamenti patrimoniali intervenuti rispetto alla data dell'offerta.

In data 29 dicembre 2005, su specifica istanza, il Ministero (provvedimento prot. n. 75202) ha autorizzato una proroga del termine per l'aggiudicazione della Gara dal 31 dicembre 2005 al 15 gennaio 2006.

In data 5 gennaio 2006 la compagnia Air One, partecipante alla gara per l'aggiudicazione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare, ha presentato ricorso *ex artt.* 65 D.Lgs. 270/99 e 737 c.p.c. da Air One S.p.A contro Alitalia nonché contro il Commissario Straordinario delle Società Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria, Dott. Carlo Rinaldini, avanti il Tribunale di Busto Arsizio e ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto in corso di causa:

In data 13 gennaio 2006, il Commissario Straordinario, ritenuto che prima di procedere alle determinazioni in ordine alla conclusione della Gara fosse opportuno attendere l'esito della decisione del Tribunale di Busto Arsizio adito da Air One *ex art.* 65 D.Lgs. n. 270/1999, ha presentato al Ministero un'ulteriore istanza di autorizzazione alla proroga del termine di aggiudicazione della Gara.

Il Ministero, sempre in data 13 gennaio 2006, con proprio provvedimento prot. n. 2886, ha autorizzato la proroga del termine per la presentazione della proposta di aggiudicazione sino al 1° febbraio 2006, *“attesa l'opportunità di attendere le determinazioni del Tribunale di Busto Arsizio”*.

Con decreto pubblicato anch'esso in data 13 gennaio 2006, il Tribunale di Busto Arsizio ha dichiarato inammissibile ed, in ogni caso, ha rigettato la domanda formulata da Air One nei confronti del Commissario Straordinario *ex artt.* 737 c.p.c. e 65 D.Lgs. 270/99, nonché ha dichiarato inammissibile il ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto in corso di causa.

Avverso tale decisione, in data 23 gennaio 2006, Air One ha presentato reclamo avanti alla Corte d'Appello di Milano che, a seguito dell'udienza di discussione tenutasi in data 23 febbraio 2006, con decisione del 23 febbraio 2006, depositata in cancelleria in data 6 marzo 2006, ha respinto il reclamo stesso.

In data 17 gennaio 2006, Air One ha instaurato un procedimento cautelare d'urgenza *ex art.* 700 c.p.c. avanti il Tribunale di Roma, nei confronti del Gruppo Volare, di Alitalia e della Commissione Europea, richiedendo di ordinare al Commissario Straordinario *“di sospendere l'aggiudicazione ad Alitalia del Gruppo Volare (...) perché lesiva dei diritti soggettivi di Air One S.p.A., come individuati in narrativa, oltre che lesiva delle condizioni per l'autorizzazione degli aiuti al salvataggio di Alitalia previste nella decisione della Commissione del 20 luglio 2004 (...)”* (doc. 12).

In data 21 gennaio 2006, Air One ha altresì promosso avanti il Tribunale di Chieti un ulteriore procedimento cautelare di urgenza *ex art.* 700 c.p.c., chiedendo di *“emettere ex artt. 2599 c.c., 669 octies e 700 c.p.c. ogni provvedimento idoneo ad inibire la partecipazione di Alitalia alla procedura di cui in narrativa e/o ad inibire giudizialmente Alitalia ed il Commissario Straordinario, per l'ipotesi in cui l'aggiudicazione intervenga prima del provvedimento, dal perfezionare il successivo contratto di cessione/acquisizione dell'azienda; in subordine, nelle more della eventuale instaurazione del contraddittorio, emettere inaudita altera parte, ex artt. 669 octies e 700 c.p.c., ogni provvedimento idoneo a sospendere il procedimento di aggiudicazione della gara per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare, che avrebbe dovuto avere termine ultimo per la data del 15 gennaio 2006”*.

In data 27 gennaio 2006, il Tribunale monocratico di Roma, nella persona del giudice Dott. Bochicchio, ha messo ordinanza con la quale ha dichiarato *“inammissibile il ricorso in relazione alle domande proposte nei confronti della Commissione Europea e delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A.”* e *“in accoglimento del ricorso proposto contro Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. inibisce alla resistente la*

partecipazione alla gara bandita dal Commissario Straordinario della Procedura di Amministrazione Straordinaria delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A. per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare” .

Avverso tale decisione, Alitalia ha interposto reclamo allo stesso Tribunale in composizione collegiale, in data 9 febbraio 2006. Il Tribunale, a seguito dell’udienza di trattazione tenutasi in data 6 marzo 2006, con ordinanza del 13 marzo 2006, depositata in cancelleria in data 14 marzo 2006, ha accolto il predetto reclamo disponendo la revoca dell’ordinanza cautelare del 27 gennaio 2006 nella parte in cui inibiva all’Alitalia la partecipazione alla gara per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare.

In data 2 febbraio 2006, il Tribunale monocratico di Chieti ha emesso ordinanza dichiarando “inammissibile l’istanza proposta nei confronti di Alitalia” e dichiarando altresì “il proprio difetto di giurisdizione in favore del giudice amministrativo relativamente all’istanza proposta nei confronti del Commissario Straordinario” (doc. 15).

Avverso tale decisione, Air One ha proposto appello allo stesso Tribunale in composizione collegiale con ricorso in data 6 febbraio 2006. L’udienza di trattazione di tale procedimento si è tenuta il giorno 9 marzo 2006. All’esito di tale udienza, il Tribunale ha trattenuto in decisione la causa, concedendo ulteriori termini per memorie difensive ed eventuali repliche delle parti, per complessivi dieci giorni.

Con atto del 1° marzo 2006, notificato in data 3 marzo 2006, Air One ha avviato davanti al Tribunale di Roma processo di merito in ordine alla controversia avviata in data 17 gennaio 2006 con ricorso ex art. 700 c.p.c. (atto per il quale l’ordinanza del Giudice designato del 27 gennaio 2006 – nell’inibire ad Alitalia la partecipazione alla gara bandita per l’assegnazione del complesso aziendale - aveva assegnato un termine di 30 giorni dalla comunicazione della stessa), citando Alitalia all’udienza del 24 luglio 2006.

In data 8 marzo 2006, è stato diramato un comunicato stampa della Commissione Europea con il quale si rende noto che la Commissione stessa ha approvato un aiuto al salvataggio in favore di Volare Airline S.p.A. per un importo pari a 25 milioni di Euro. Nel comunicato stesso, si precisa, che “in considerazione dei progetti di cessione dell’attività della compagnia aerea, le autorità italiane si sono peraltro impegnate a fare cessare l’aiuto anticipatamente, entro otto giorni lavorativi dalla eventuale cessione”.

Allo stato, risulta che il Commissario Straordinario abbia presentato al Ministero l’istanza per l’aggiudicazione della Gara e nessuna autorizzazione è pervenuta da parte del medesimo Ministero per l’aggiudicazione, aggiudicazione che pertanto ad oggi non ha avuto ancora luogo.

Quanto precede, nonostante che Alitalia con lettere in data 10, 13, 18 e 24 gennaio u.s. abbia diffidato il Commissario Straordinario a procedere all’aggiudicazione della Gara, significando come non sussistesse alcuna valida giustificazione per ritardare ulteriormente l’aggiudicazione medesima e ribadendo come ogni ulteriore differimento aggravasse il danno al Complesso Aziendale e ad Alitalia paventato nelle lettere stesse³ .

³ Al riguardo, è stato, in particolare, rilevato che, malgrado:

risultasse che l’offerta vincolante presentata da Alitalia fosse la migliore tra quelle pervenute, sia in termini qualitativi che quantitativi;

lo stesso Commissario Straordinario comunicasse in data 13 gennaio 2006 che “con provvedimento in data odierna Protocollo 2886, il Ministero delle Attività Produttive ha disposto la proroga del termine per la presentazione della proposta di aggiudicazione fino al 1° febbraio 2006, attesa l’opportunità di attendere le determinazioni del Tribunale di Busto Arsizio”;

la pendenza del ricorso depositato il 5 gennaio 2006 da Air One S.p.A. presso il Tribunale di Busto Arsizio (il “Ricorso”) non rappresentasse un giustificato motivo per prorogare i termini dell’aggiudicazione, atteso che lo stesso era palesemente infondato e, comunque, il conseguente provvedimento del Tribunale non avrebbe potuto avere efficacia sospensiva ai sensi dell’art. 65, terzo comma, del D.lg. n. 270 dell’8 luglio 1999;

in ogni caso, con sentenza depositata il 13 gennaio u.s., il Tribunale di Busto Arsizio avesse rigettato il Ricorso dichiarandolo inammissibile ed infondato nel merito;

Si informa, inoltre, che la Capogruppo ha adottato il Documento Programmatico di Sicurezza previsto dall'art. 6 del DPR 318/99, aggiornato con cadenza annuale e, da ultimo, il 18 marzo 2005. Si informa, altresì, che, come previsto dal punto 19 dell'allegato B) al D. Lgs. n. 196/03 ("Codice in materia di protezione dei dati personali"), Alitalia sta provvedendo ad aggiornare il predetto Documento Programmatico di Sicurezza anche in conformità al nuovo quadro normativo delineato dall'entrata in vigore, prevista per il 31 marzo 2006, del citato allegato B.

Non si segnalano infine fatti di rilievo intervenuti oltre il 31 dicembre 2005 ulteriori rispetto a quelli rappresentati nelle pagine precedenti.

pertanto, venuta meno l'unica motivazione indicata nella cennata comunicazione del 13 gennaio u.s. per la proroga del termine di aggiudicazione, non sussistessero ragioni per non provvedere immediatamente all'aggiudicazione della Gara, a ciò non ostando neanche l'ennesimo ricorso notificato in data 17 gennaio u.s. da Air One S.p.A. e pendente presso il Tribunale di Roma, di contenuto pressoché identico a quello rigettato dal Tribunale di Busto Arsizio, e, dunque, palesemente irricevibile, oltre che infondato e diretto unicamente a turbare la Gara;

l'Amministrazione Straordinaria perseverasse comunque nel non provvedere a presentare istanza di aggiudicazione della Gara, ponendo così in essere un comportamento tale da integrare gli estremi di un illecito per violazione degli obblighi di correttezza e buona fede, idoneo a determinare una lesione dei diritti di Alitalia, con conseguente grave pregiudizio per la stessa e per il Complesso Aziendale, così come, peraltro, risultante dal verbale dell'incontro tenutosi con le rappresentanza sindacali della FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI in data 5 gennaio 2006.

Alitalia si è riservata, conseguentemente, di intraprendere ogni iniziativa idonea a tutelare i propri diritti nonché a chiedere il risarcimento di tutti i danni patiti e *pattendi* derivanti dal comportamento dei competenti organi della procedura.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Le attività del Gruppo sono esposte a rischi finanziari, generati da variazioni nei tassi di cambio e nei tassi di interesse, e rischi di prezzo, essenzialmente del carburante. Il Gruppo utilizza strumenti derivati (principalmente contratti a termine su valute) per coprire i rischi derivanti da variazioni delle valute estere in certi impegni irrevocabili e in operazioni future previste. I rischi su tassi di interesse derivano da finanziamenti a medio lungo termine; per coprire tali rischi il Gruppo converte una parte dei suoi debiti a base variabile in tasso fisso (*cash flow hedge*) e una parte dei suoi debiti a tasso fisso in tasso variabile (*fair value hedge*).

Il Gruppo utilizza inoltre opzioni per coprire i rischi derivanti dall'aumento delle quotazioni petrolifere. L'uso di tali strumenti è regolato da politiche di Gruppo approvate dal Consiglio di Amministrazione, che ha stabilito procedure scritte sull'utilizzo dei derivati coerentemente con le strategie di *risk management* del Gruppo.

La decisione di ricorrere a politiche di copertura è stata indotta dalla valutazione "asimmetrica" del rischio, assumendo come base di riferimento la maggiore insostenibilità di eventuali andamenti peggiorativi dei risultati programmati rispetto ai vantaggi che, al contrario, si potrebbero conseguire nel caso di andamenti migliorativi.

Al fine di conseguire una opportuna protezione contro lo sfavorevole evento di un aumento non preventivato dell'attività sottostante (cosiddetto "principio dell'assicurazione"), l'attività di *hedging* si rende necessaria per stabilizzare variabili di costo che potrebbero determinare impatti particolarmente sfavorevoli sulle performance economico-finanziarie programmate (piano pluriennale, budget annuale, previsioni fine anno, ecc.).

Si persegue quindi il sistematico controllo non solo dell'esposizione ai rischi finanziari (cambio, tasso e prezzo carburanti avio), ma anche delle controparti, che devono avere un merito creditizio in linea con le migliori prassi di mercato.

In considerazione anche del comportamento dei principali concorrenti europei e con il supporto e riscontro da parte di primari istituti specializzati, è stato individuato, in condizioni di mercato "normale", un profilo di copertura fino ad un massimo del 50-60% del rischio globale: tale profilo è considerato come un 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.

Per le operazioni in cambi, considerate le *best practices*, la volatilità e la liquidità dei mercati di riferimento, si è ritenuto coerente individuare in "24-36 mesi *rolling*" l'orizzonte temporale di riferimento operativo, anche in considerazione degli strumenti a disposizione (piano, budget, aggiornamento delle previsioni, consuntivi anni precedenti) valutati sufficienti per impostare e, quindi, progressivamente definire strategie che, pur nella volatilità strutturale dei mercati, possano minimizzare i connessi rischi. Tuttavia, in presenza di circostanze particolari quali flussi certi legati ad impegni contrattuali, l'orizzonte temporale può essere adeguato alle scadenze di tali flussi, previa specifica autorizzazione al riguardo.

Per le operazioni in tassi di interesse, l'orizzonte temporale può coincidere con la durata dell'operazione sottostante (indebitamento) oggetto della copertura.

In funzione delle condizioni di mercato di volta in volta vigenti e delle relative aspettative circa le possibili evoluzioni dei mercati, si ricorre a strumenti “rigidi” (es. swap, irs e forward) che fissano a termine il valore del bene di riferimento e per i quali è possibile che si sostengano costi “impliciti” (il cosiddetto costo-opportunità), ovvero a 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 è necessario sostenere un costo “esplicito” (pagamento del premio); operativamente è possibile anche individuare una combinazione degli strumenti citati in relazione alle specifiche condizioni dei mercati.

Il Gruppo non utilizza strumenti derivati con scopi di negoziazione.

Gli strumenti derivati sono inizialmente rilevati al costo, e adeguati al *fair value* alle successive date di chiusura.

Le variazioni nel *fair value* degli strumenti derivati che sono designati, e si rivelano efficaci, per la copertura dei flussi di cassa futuri (*cash flow hedge*) relativi ad impegni contrattuali della Società e ad operazioni previste, sono rilevate direttamente nel patrimonio netto, mentre la porzione inefficace viene iscritta immediatamente a conto economico.

Per le coperture efficaci di un'esposizione a variazioni di *fair value* (*fair value hedge*), la voce coperta è rettificata dalle variazioni di *fair value* attribuibili al rischio coperto con contropartita di conto economico. Gli utili e le perdite derivanti dalla valutazione del derivato sono iscritti anch'essi a conto economico.

Le variazioni nel *fair value* degli strumenti derivati che non sono qualificati di copertura sono rilevate nel conto economico del periodo in cui si verificano.

Il metodo contabile della copertura viene abbandonato quando lo strumento di copertura giunge a scadenza, viene venduto, termina, o viene esercitato, oppure quando non è più qualificato come di copertura. In tale momento, gli utili o le perdite accumulati dello strumento di copertura rilevati direttamente nel patrimonio netto sono mantenuti nello stesso fino al momento in cui l'operazione prevista si verifica effettivamente. Se l'operazione oggetto di copertura si prevede non si verificherà, gli utili o le perdite accumulati rilevati direttamente nel patrimonio netto sono trasferiti nel conto economico del periodo.

I derivati impliciti inclusi in altri strumenti finanziari o in altri contratti sono trattati come derivati separati, quando i loro rischi e caratteristiche non sono strettamente correlati a quelli dei contratti che li ospitano e questi ultimi non sono valutati a *fair value* con iscrizione dei relativi utili e perdite a conto economico.

La flotta

Al 31 dicembre 2005, la flotta operativa si componeva di 177 aeromobili, aventi un'età media di 10,4 anni; dei quali 151 dedicati al breve/medio raggio e 26 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2004 è stato registrato un decremento di 7 unità, quale saldo tra l'uscita di 2 MD80 (a seguito della scadenza della locazione operativa), di un ulteriore MD80 (in nesso all'opzione di acquisto esercitata da parte della società Eurofly), di 2 B747 *all cargo* (in conseguenza della scadenza del contratto di noleggio) e di 4 ATR42 (per i quali è in via di definizione un'operazione di dismissione). Di converso si è registrata l'entrata di un B737 e di un F27, entrambi utilizzati per l'attività voli postali notturni.

Nella tabella sottostante viene fornita evidenza complessiva dell'allocazione della flotta operativa, nel contesto della quale si evidenzia come 147 unità siano state direttamente impiegate dalla Controllante e 30 unità operate invece dall'Alitalia Express in base a contratti di *wet-lease*.

	FLOTTA OPERATIVA						
	ALITALIA		ALITALIA EXPRESS		TOTALE GRUPPO		
	31.12.05	31.12.04	31.12.05	31.12.04	31.12.05	31.12.04	variazione
B747 all cargo	-	2	-	-	-	2	-2
B777	10	10	-	-	10	10	-
MD11	-	3	-	-	-	3	-3
MD11 all cargo	3	-	-	-	3	-	3
B767	13	13	-	-	13	13	-
TOTALE LUNGO RAGGIO	26	28	-	-	26	28	-2
A321	23	23	-	-	23	23	-
A320	11	11	-	-	11	11	-
A319	12	12	-	-	12	12	-
MD80	73	76	-	-	73	76	-3
ATR42	-	-	-	4	-	4	-4
ATR72	-	-	10	10	10	10	-
ERJ145	-	-	14	14	14	14	-
ERJ70	-	-	6	6	6	6	-
B737	1	-	-	-	1	-	1
F27	1	-	-	-	1	-	1
TOTALE BREVE-MEDIO RAGGIO	121	122	30	34	151	156	-5
TOTALE GENERALE	147	150	30	34	177	184	-7

A livello complessivo, la flotta del Gruppo al 31 dicembre 2005 (riportata in dettaglio nella tabella esposta nella pagina successiva) constava invece di 187 aeromobili, cui vanno aggiunti ulteriori 3 velivoli per l'addestramento di proprietà Alitalia.

Sono infatti in essa considerati oltre alla flotta operativa, 3 MD80, 2 MD11 e 5 ATR42.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, è opportuno segnalare come 130 aeromobili (pari al 69% del totale) risultino nella proprietà del Gruppo, mentre 43 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione, 2 in noleggio e 12 in locazione con opzione di riscatto.

	FLOTTA OPERATIVA											DELTA FLOTTA OPERATIVA 31.12.05 vs 31.12.2004	FLOTTA NON OPERATIVA 31.12.2005	TOTALE FLOTTA 31.12.2005
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE		TOTALE		-			
	31.12.05	31.12.04	31.12.05	31.12.04	31.12.05	31.12.04	31.12.05	31.12.04	31.12.05	31.12.04				
B747 all cargo	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-2	-	-	
B777	6	6	4	4	-	-	-	10	10	-	-	-	10	
MD11	-	2	-	1	-	-	-	-	3	-3	1 a)	1	1	
MD11 all cargo	-	-	3	-	-	-	-	3	-	3	1 b)	1	4	
B767	3	3	10	10	-	-	-	13	13	-	-	-	13	
TOTALE	9	11	17	15	-	2	-	26	28	-2	2	2	28	
A321	15	15	8	8	-	-	-	23	23	-	-	-	23	
A320	9	9	2	2	-	-	-	11	11	-	-	-	11	
A319	12	12	-	-	-	-	-	12	12	-	-	-	12	
MD80	54	55	19	21	-	-	-	73	76	-3	3 a)	3	76	
ATR42	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-4	5 a)	5	5	
ATR72	8	4	2	6	-	-	-	10	10	-	-	-	10	
ERJ145	14	14	-	-	-	-	-	14	14	-	-	-	14	
ERJ70	-	-	6	6	-	-	-	6	6	-	-	-	6	
B737	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1	
F27	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1	
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	112	113	37	43	2	-	-	151	156	-5	8	8	159	
TOTALE GENERALE (**)	121	124	54	58	2	2	2	177	184	-7	10	10	187	

(*) di cui 12 aeromobili in locazione con opzione di riscatto (8 A321, 2 A320, 2 ATR72)

(**) al 31 dicembre 2005 su un totale di 130 aeromobili di proprietà, 6 sono di proprietà di Alitalia Express (5 ATR42 e 1 ATR72) ed i restanti 124 di proprietà della Capogruppo

- a) in proprietà
b) in locazione

Per quanto riguarda le variazioni intervenute nella titolarità giuridica si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati firmati i contratti con la società Pegasus Aviation relativi alla vendita e contestuale ripresa in locazione operativa di 3 aeromobili MD11.

Alitalia ha inoltre provveduto al riscatto di 4 aeromobili ATR72 e di un velivolo MD11. A seguito di ciò, le cinque macchine sono entrate a far parte della flotta di proprietà della Capogruppo.

Il personale

Gruppo Alitalia				
Forza Media Retribuita	2005	2004	delta	delta %
Dirigenti	132	156	(24)	(15,3%)
Quadri e Impiegati	7.501	9.144	(1.643)	(18,0%)
Operai	3.590	4.394	(804)	(18,3%)
<i>totale TERRA</i>	<i>11.222</i>	<i>13.693</i>	<i>(2.471)</i>	<i>(18,0%)</i>
Piloti e Tecnici di Volo	2.147	2.314	(167)	(7,2%)
Assistenti di Volo	4.311	4.491	(180)	(4,0%)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.457</i>	<i>6.805</i>	<i>(347)</i>	<i>(5,1%)</i>
TOTALE	17.679	20.498	(2.819)	(13,8%)

Come rappresentato nella tabella sopra riprodotta, nel corso del 2005 è stata rilevata una flessione della forza media retribuita del Gruppo Alitalia pari a 2.819 risorse (-13,8%, dalle 20.498 unità del 2004 alle 17.679 del 2005).

Tale riduzione è da ricondurre essenzialmente al percorso di efficientamento e di ottimizzazione avuto riguardo all'utilizzo delle risorse intrapreso dal Gruppo in linea con quanto declinato dal Piano Industriale 2005-2008 in tema di contenimento del costo del lavoro, tradottosi nell'implementazione di misure di incentivazione agli esodi e nell'attivazione delle procedure di mobilità.

Il ricorso alla Cassa Integrazione, operativa dal mese di ottobre 2005, ha di fatto comportato una riduzione di 106 unità medie annue, allocate sul personale di terra.

Per contro, gli Accordi di Solidarietà conclusi con il personale navigante ed attuati altresì nei confronti di Alitalia Airport e di Alitalia Maintenance Systems non hanno trovato riflessi a livello di forza media retribuita, comportando solo una minore incidenza dei costi unitari.

Va segnalato che il confronto con l'esercizio 2004 è influenzato dagli effetti inerenti l'uscita dal perimetro di consolidamento, con effetto dall'11 novembre 2005, del Gruppo Alitalia Servizi, comprendente le società Alitalia Servizi, Alitalia Maintenance Systems, Atitech ed Alitalia Airport.

Riscontri analoghi si evidenziano anche in ordine alla consistenza puntuale del personale al 31 dicembre, come rappresentato nella tabella sottostante:

Forza Puntuale - Gruppo Alitalia	31/12/05	31/12/04	delta	delta %
Dirigenti	102	136	(34)	(25,0%)
Quadri e Impiegati	4.005	9.204	(5.199)	(56,5%)
Operai	287	4.413	(4.126)	(93,5%)
<i>totale TERRA</i>	<i>4.394</i>	<i>13.753</i>	<i>(9.359)</i>	<i>(68,1%)</i>
Piloti e Tecnici di Volo	2.160	2.185	(25)	(1,1%)
Assistenti di Volo	4.620	4.637	(17)	(0,4%)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.780</i>	<i>6.822</i>	<i>(42)</i>	<i>(0,6%)</i>
TOTALE	11.174	20.575	(9.401)	(45,7%)

Dal raffronto si riscontra una flessione di 9.401 unità, da ricondurre essenzialmente alla menzionata uscita dal perimetro di consolidamento del personale del Gruppo Alitalia Servizi, non presente al 31 dicembre 2005 ed alla medesima data comprendente 8.400 risorse.

Per quanto concerne la composizione del personale fuoriuscito dal Gruppo, si rileva come le risorse di terra si siano ridotte di 8.263 unità aventi un contratto a tempo indeterminato, delle quali 7.031 appartengono al Gruppo Alitalia Servizi, e 1.096 a tempo determinato; il personale di volo ha evidenziato un decremento di 146 risorse a tempo indeterminato ed un aumento di 104 unità a tempo determinato.

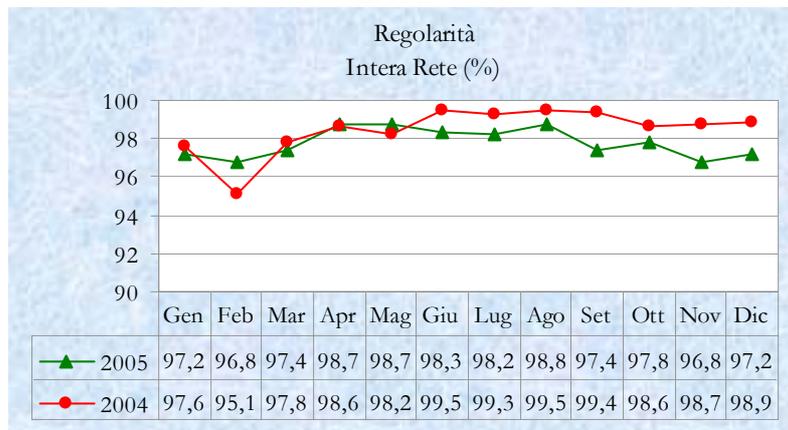
L'andamento operativo del trasporto aereo di linea

Nell'esercizio 2005 l'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, è risultato lievemente inferiore (-0,7 punti percentuali) a quanto consuntivato nel corrispondente periodo a raffronto, attestandosi ad un valore pari al 97,8%.

Tale andamento è essenzialmente riconducibile al forte aumento (+7,1%) delle tratte programmate rispetto al precedente esercizio, che, a parità di numero di aeromobili impiegati in operativo, ne ha determinato una maggiore utilizzazione, generando un comprensibile incremento delle criticità sotto il profilo sia tecnico, sia degli equipaggi, stante, purtroppo, in quest'ultimo caso, la perdurante incidenza di fenomeni strutturali (quali ad esempio il sussistente livello di assenteismo) che, a fronte di limiti di impiego rigorosamente determinati dalla relativa normativa, ha trovato riflessi anche nella disponibilità di personale di riserva.

A ciò sono venute altresì a sommarsi le avverse condizioni meteorologiche, che hanno penalizzato a più riprese nel corso del periodo l'operatività di Alitalia, ed in particolare della flotta di Alitalia Express che posizionata su Milano Malpensa, è risultata consistentemente condizionata dai frequenti casi di bassa visibilità per nebbia.

L'andamento del coefficiente di regolarità nel corso del periodo è riportato nel grafico sottostante, dove viene posto a confronto con quello relativo all'esercizio 2004.



Quale termine di raffronto, si segnala come a livello AEA l'indice di regolarità si sia attestato al 98,5% per i collegamenti a breve/medio raggio ed al 99,4% per quelli a lungo raggio.

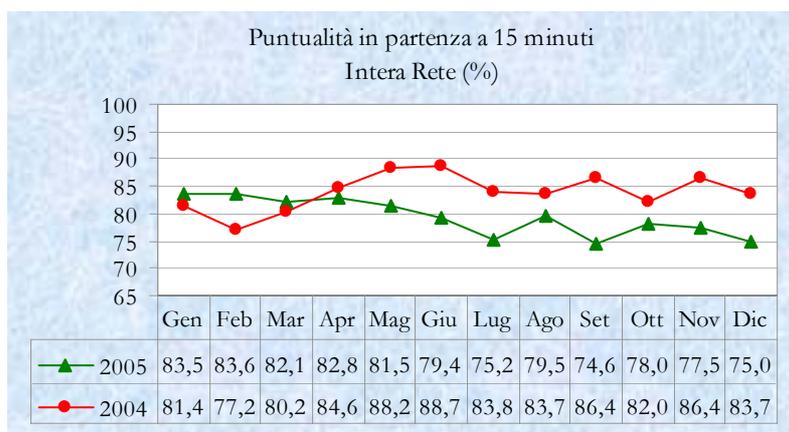
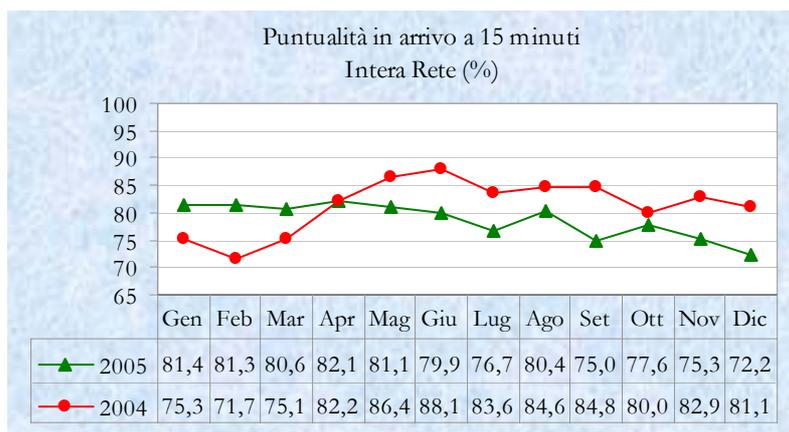
La puntualità in arrivo (entro 15 minuti) si è attestata nel 2005 al 78,6% con un decremento di -2,8 punti percentuali rispetto a quanto registrato nel 2004, andamento peraltro da correlarsi con quanto analogamente consuntivato per la puntualità in partenza (entro 15 minuti), il cui coefficiente è risultato pari al 79,3%, con una diminuzione di -4,6 punti percentuali.

La negativa *performance*, alla luce della progressiva messa a punto da parte del Gruppo Alitalia di opportuni strumenti di analisi che, tramite un attento monitoraggio di tutte le variabili che concorrono alla formazione dei tempi di volo, consentono l'introduzione delle corrispondenti ottimizzazioni operative (rimodulazione di alcuni tempi di volo finalizzata alla riduzione dei ritardi consequenziali, incremento degli atterraggi orari sugli *hub*, studio dei flussi passeggeri e degli orari, questi ultimi in particolare mirati alla riduzione delle criticità connesse alla congestione del traffico aereo, oltre che all'armonizzazione delle connessioni di feederaggio), risulta sostanzialmente da attribuirsi a fattori

esogeni non rientranti nell'ambito governabile di Alitalia, quali le attività di controllo del traffico aereo, con l'aumento dei ritardi consequenziali e la perdita degli *slot*, e le operazioni di assistenza aeroportuale.

Si segnala, in particolare, una forte congestione del traffico sugli *hub* di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, con rallentamenti dovuti, oltre che alle cause sopra menzionate, anche ai processi di *check in* e di riconsegna bagagli nonché ai controlli di sicurezza.

Entrambi gli indici di puntualità di cui sopra vengono rappresentati nei grafici sottostanti, dove sono posti a confronto con i corrispondenti dati del 2004.



Analogamente a quanto in precedenza effettuato in termini di regolarità dei voli, si fa rilevare, a solo fine comparativo, come a livello AEA la puntualità in arrivo si sia attestata al 79,7% sui collegamenti a breve/medio raggio (80,7% quella in partenza) ed al 68,9% sulle tratte a lungo raggio (70,8% quella in partenza).

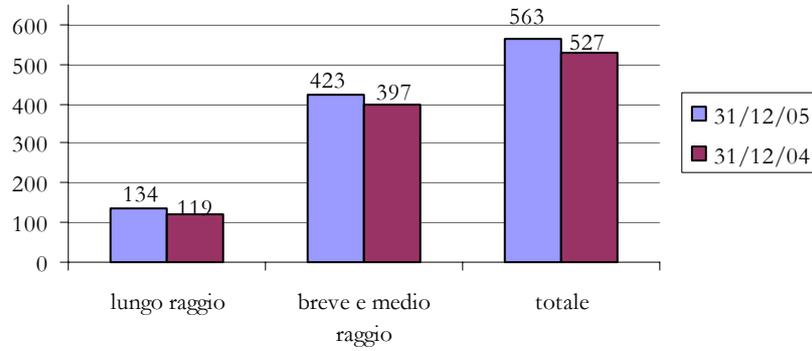
L'andamento del coefficiente di puntualità in arrivo a 15 minuti sul prodotto Roma – Milano (e viceversa), con una diminuzione di 1,9 punti percentuali, ha fatto registrare al termine del 2005 un valore pari all'84,5%; quello in partenza, con una flessione di 2,8 punti percentuali, si è invece attestato all'84,5%.

Entrambi i valori si appalesano tuttavia nel periodo nettamente superiori a quanto consuntivato a livello intera rete, a conferma dell'attenzione prestata dalla Compagnia alla clientela.

Per ciò che concerne gli aspetti quantitativi dell'operativo, l'attività di volo nel corso dell'esercizio è aumentata nel complesso del 6,8% (dalle 527.106 ore del 2004 alle 563.070 dell'anno seguente),

principalmente per effetto di un forte incremento di ore volo sul lungo raggio (+12,6%) e di un più contenuto aumento sul breve e medio raggio (+6,5%), come rappresentato nel grafico sottostante.

ORE VOLO GRUPPO ALITALIA e NOLEGGI WET
(migliaia)



Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia

	2002	2003	2004	2005	Var.05/04	Var.05/03	Var. 05/02
PASSEGGERI							
Passeggeri Trasportati (000)	22.205	22.482	22.178	23.914	7,8%	6,4%	7,7%
Posti KM offerti (000)	42.389.657	44.174.848	48.698.333	53.108.384	9,1%	20,2%	25,3%
Passeggeri KM trasportati (000)	30.024.919	31.625.545	34.670.667	37.969.313	9,5%	20,1%	26,5%
Tonnellate Kilometro offerte (000)	4.196.576	4.373.310	4.821.135	5.257.730	9,1%	20,2%	25,3%
Tonnellate Kilometro trasportate (000)	2.972.467	3.130.929	3.432.396	3.758.962	9,5%	20,1%	26,5%
Coefficiente di utilizzazione posti(%)	70,8	71,6	71,2	71,5	0,3	(0,1)	0,7
MERCI E POSTA							
Tonnellate Kilometro offerte (000)	2.055.441	2.059.361	2.093.739	2.142.865	2,3%	4,1%	4,3%
Tonnellate Kilometro trasportate (000)	1.378.255	1.373.467	1.422.645	1.361.443	-4,3%	-0,9%	-1,2%
Coefficiente di utilizzazione posti(%)	67,1	66,7	67,9	63,5	(4,4)	(3,2)	(3,5)
TOTALE ATTIVITA' DI LINEA							
Tonnellate Kilometro offerte (000)	6.252.017	6.432.671	6.914.874	7.400.595	7,0%	15,0%	18,4%
Tonnellate Kilometro trasportate (000)	4.350.722	4.504.396	4.855.041	5.120.405	5,5%	13,7%	17,7%
Coefficiente di utilizzazione posti(%)	69,6	70,0	70,2	69,2	-1,0	(0,8)	(0,4)
ORE DI VOLO GRUPPO ALITALIA (000)	478	508	516	558	8,1%	9,8%	16,7%
Ore di volo noleggi wet	7	7	11	5	-54,2%	-32,6%	-27,1%
Ore di volo block space ed altri accordi	54	61	68	64	-6,4%	4,6%	17,5%
ORE DI VOLO TOTALI (000)	539	577	595	627	5,3%	8,7%	16,2%
ATTIVITA' CHARTER							
ORE VOLO (000)	20	0	0	0	n.s.	n.s.	n.s.

Il traffico passeggeri

Nel seguito vengono delineati i principali tratti distintivi che hanno caratterizzato nel 2005 l'andamento del traffico passeggeri Alitalia, il cui profilo d'insieme è stato rappresentato nel paragrafo dedicato all'analisi della situazione del Gruppo, cui si rinvia per una disamina di tale fattispecie.

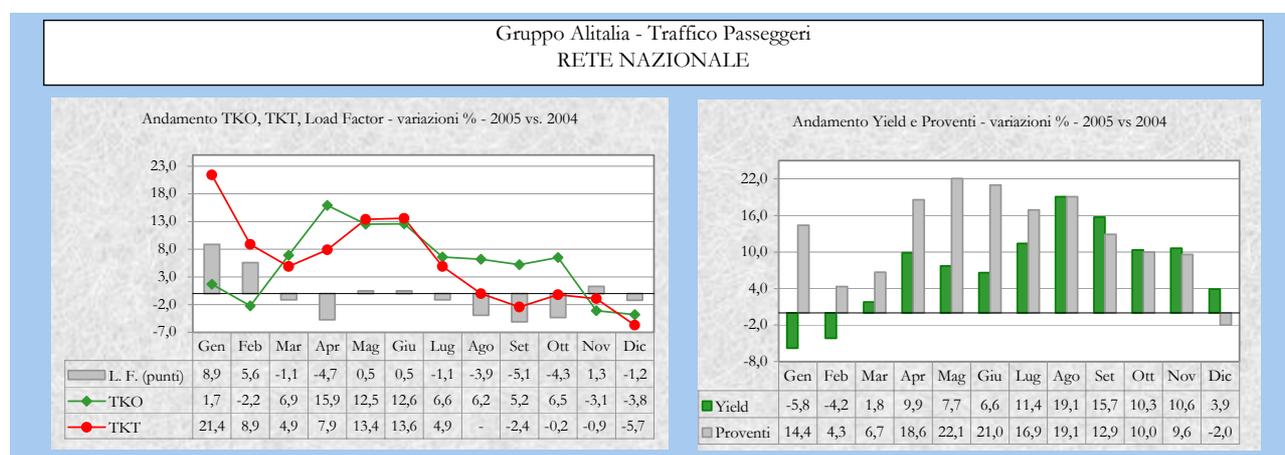
Settore Nazionale

A livello industria, è stata osservata nel 2005 sul comparto domestico una complessiva flessione di capacità offerta pari al -2,2% in termini di posti disponibili, cui ha corrisposto un decremento del numero di passeggeri trasportati meno che proporzionale, pari al -1,3%.

Entro tale quadro, i singoli vettori hanno tuttavia fatto riscontrare andamenti anche fortemente divergenti, tendenzialmente comunque maggiormente "premiati" per le compagnie "low cost".

Nel contesto di intensificata pressione competitiva determinata anche dall'ingresso sul mercato, nel corso dell'anno, di tre nuovi operatori (alcuni dei quali inseritisi sulla direttrice Roma - Milano), Alitalia ha inteso mantenere ed implementare, alla luce degli interventi d'efficientamento declinati dal Piano Industriale 2005-2008, un orientamento strategico finalizzato all'ottimizzazione selettiva della propria rete nazionale, anche in termini di miglioramento della connettività con quella internazionale.

Nel fare ciò, ha quindi cercato di conciliare obiettivi di sviluppo con esigenze di stabilizzazione di un equilibrio sostenibile e coerente con l'evoluzione del mercato tra le dinamiche dell'offerta e la finalità di difesa dei ricavi unitari, in parallelo salvaguardando altresì la propria connotazione di vettore "full service" ad elevata qualità.



Ancorché attestatosi ad un livello inferiore alle iniziali previsioni, quanto sopra espresso si è tradotto in una crescita della capacità offerta pari al + 5,2%, avvenuta sia tramite l'apertura di nuovi collegamenti (quali la rotta Fiumicino - Bergamo, Venezia - Cagliari e Linate - Cagliari) sia, soprattutto, attraverso l'aumento del numero delle tratte giornaliere sulle principali direttrici domestiche.

Giova altresì ricordare, sotto il profilo dell'investimento in capacità operato dal Gruppo come nel corso del 2005 Alitalia abbia perseguito una strategia di ampliamento del proprio portafogli di *partners* commerciali, sia implementando nuovi accordi con i vettori Air Alps ed Alpi Eagles, sia partecipando al bando per l'assegnazione del complesso industriale rinveniente dalla procedura concorsuale afferente Volare.

Al sopra rappresentato andamento in termini di capacità offerta sul settore nazionale ha corrisposto un incremento del traffico pari al +4,9%, ed una conseguente lieve diminuzione (-0,2 punti percentuali) del coefficiente di occupazione, attestatosi al 62,0%.

Va qui rilevato, sotto il profilo della complessiva evoluzione del traffico, sul comparto domestico, come, stante il rappresentato andamento dell'offerta, la crescita della domanda sui collegamenti nazionali, ancorché significativa, non abbia potuto tuttavia ancora cogliere appieno gli obiettivi di consolidamento della posizione del Gruppo sul comparto, portando la Compagnia ad un positivo recupero della quota di mercato pari a circa 2 punti percentuali, cui corrisponde un livello in media ancora lievemente inferiore al 50%. Posizione, pertanto, tuttora consistentemente distante da quella di preminenza propria riscontrata nei mercati di tutti i maggiori vettori "di bandiera" europei.

Al delineato andamento del traffico si segnala altresì, in linea con le previsioni a suo tempo formulate, una crescita dei proventi unitari pari al +7,4% , determinando un complessivo incremento del valore assoluto dei ricavi sul settore passeggeri nazionale pari al +12,7%.

Contestualmente, il RATK risulta aumentato del +7,1%.

Per quanto, più in particolare, concerne le singole piattaforme servite si segnala:

sulle linee da/per Malpensa è stata registrata una flessione della capacità offerta rispetto al precedente esercizio pari al -1,3%, cui ha fatto riscontro un decremento del traffico del -2,3%, con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 63% (-0,7 punti percentuali);

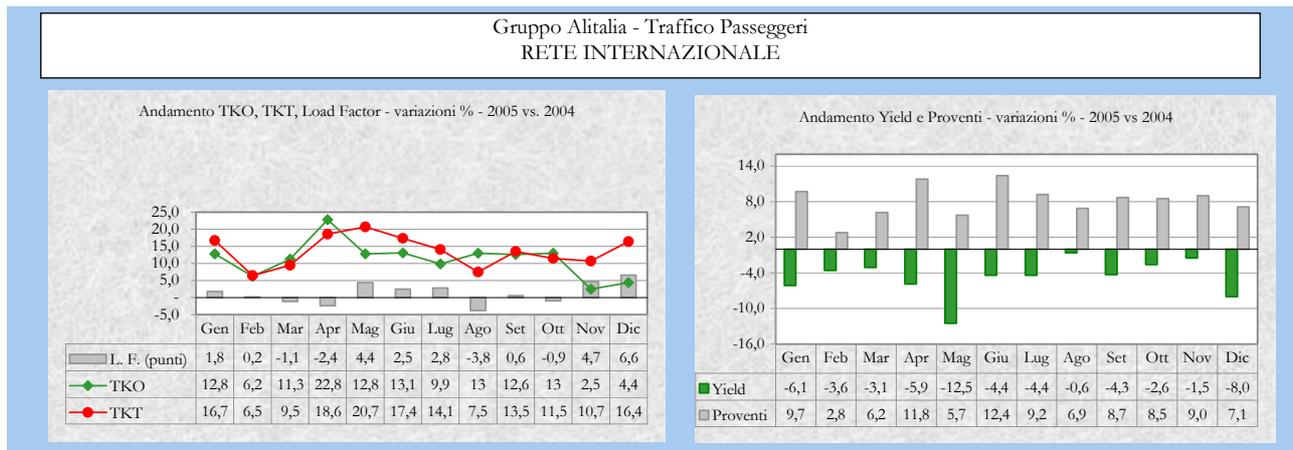
per quanto concerne i voli da/per Fiumicino è stata consuntivata una immissione di capacità pari al +2,7%, cui si è tuttavia associato un aumento della domanda sostanzialmente in linea con il precedente esercizio (+0,3%). Il coefficiente di occupazione si è pertanto posizionato al 61,8%, con una flessione di -1,4 punti percentuali rispetto al 2004;

sulle rotte da/per Linate, ad un investimento in capacità offerta pari al +9%, ha fatto seguito un incremento del trasportato pari al +10,6%, con una crescita del coefficiente di occupazione di +0,9 punti percentuali (dal 59,3% al 60,2%);

per quanto riguarda, invece, le rotte c.d. "By-pass", gli interventi di razionalizzazione effettuati sulla capacità offerta, ne hanno contenuto l'immissione addizionale al 5,3%; il traffico, per contro, ha evidenziato un consistente incremento, pari al 26,3%, determinando al contempo un considerevole miglioramento, pari a +8,8 punti percentuali, del coefficiente di occupazione, attestatosi al 52,6%;

i passeggeri trasportati sono stati per il 36,5% in prosecuzione verso altre destinazioni, mentre per la maggior parte (63,5%) di tipo "punto a punto".

Settore Internazionale (Europa e bacino del Mediterraneo)



Anche sul comparto internazionale, il Gruppo Alitalia ha inteso sviluppare nel corso del 2005 una strategia di tipo espansivo, orientata principalmente al rafforzamento del posizionamento competitivo su aree geografiche considerate prioritarie sia per il forte tasso di crescita della domanda stante una espressa previsione di sbocchi commerciali particolarmente favorevoli, sia per l'ubicazione, tale da consentirne l'individuazione quali mercati "naturali" rispetto alla capacità di competere con successo di Alitalia.

Come meglio dettagliato nel prosieguo di questo stesso paragrafo, quanto sopra rappresentato ha trovato riflesso, principalmente, in un significativo sviluppo del Gruppo sull'Europa orientale, in termini sia di nuovi collegamenti aperti sia di crescita della frequenza su scali già serviti.

In parallelo, l'espansione su tali mercati è stata accompagnata da interventi di incremento delle connessioni sulle principali tratte di tipo *business* da Roma e Milano verso le principali destinazioni dell'Europa occidentale e settentrionale, del Medio Oriente e del Nord Africa.

A livello complessivo è stato consuntivato un aumento della capacità offerta sul settore internazionale pari al +11,2%, cui ha fatto riscontro una crescita del trasportato del 13,6%, con conseguente incremento del coefficiente di occupazione, attestatosi al 67,2%, di 1,4 punti percentuali.

Al soddisfacente andamento dei volumi del traffico, tuttavia posizionatisi su livelli inferiori rispetto alle previsioni iniziali, si è per altro verso associato, in nesso con il progressivo, ulteriore inasprimento dello scenario competitivo primariamente collegato all'espansione dei vettori "*low cost*" che ha continuato a generare tensioni sul versante della tenuta del livello dei proventi unitari, con una flessione dello *yield* pari al -4,7%.

Quanto rappresentato, ha trovato riflesso in un aumento del valore assoluto dei proventi pari al +8,3% nei confronti del precedente esercizio, contestuale tuttavia ad un peggioramento del RATK del 2,6%.

Per ciò che concerne le singole piattaforme servite, può inoltre osservarsi quanto segue:

su Malpensa, ad un incremento della capacità offerta del +16,7% ha fatto riscontro un aumento del traffico pari al +19,8, con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 68,2% (+1,8 punti percentuali);

su Fiumicino, la capacità immessa sull'*bub*, pari al +7%, è risultata totalmente onorata dall'andamento del traffico, cresciuto del +7,8%, determinando un incremento del coefficiente di occupazione, attestatosi al 65,1%, di +0,5 punti percentuali rispetto al precedente esercizio;

su Linate, ad un aumento dell'offerta pari al +3,3% ha corrisposto una rilevante crescita del numero dei passeggeri trasportati (+13,9%). Il coefficiente di occupazione, pari al 57,5%, ha pertanto fatto registrare un incremento di 5,4 punti percentuali.

Per quanto concerne la composizione del traffico internazionale di Alitalia, questo è risultato per il 53,9% di tipo *local* e per il 46,1% in prosecuzione, concentrato ovviamente sugli *hub* di Fiumicino e Malpensa, con un aumento del “*beyond*” di 6 punti percentuali.

In maggior dettaglio:

Europa settentrionale ed occidentale – Ad una immissione di capacità pari al +3,7% (realizzata essenzialmente mediante incremento delle frequenze sulle tratte Malpensa-Francoforte/Istanbul e sulle rotte Fiumicino-Barcellona/Valencia/Vienna/Parigi a partire dalla stagione estiva, sulla connessione Fiumicino-Atene nel mese di agosto nonché attraverso l'apertura del nuovo volo Malpensa-Strasburgo), ha corrisposto un aumento del traffico, più che proporzionale e pari al +7,6%, con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 67,5% (+2,4 punti percentuali).

Il delineato andamento della domanda ha trainato la crescita del valore assoluto dei proventi, tuttavia limitata al +3,5%, in quanto negativamente impattata da un decremento dello *yield* pari al -3,8%.

Il RATK, in parallelo, ha fatto registrare una flessione del -0,2%.

Si segnala altresì che Alitalia ha siglato nel corso del 2005 accordi di “*code share free flow*” con altri vettori quali Portugalia Airlines sulle tratte Malpensa-Lisbona, Malpensa-Oporto e Bologna-Lisbona; Luxair sulle rotte Malpensa/Fiumicino/Torino da e verso Lussemburgo (quest'ultima operativa da gennaio 2006); Alpi Eagles sui voli Napoli-Nizza e Venezia-Tirana.

Europa Orientale - La politica di forte investimento sul settore si è tradotta in un incremento di capacità offerta pari al +44,3%, ottenuto mediante un aumento delle frequenze dalla stagione estiva sui collegamenti da e verso la Romania (Malpensa-Timisoara), l'Ungheria (Malpensa-Budapest), la Bulgaria (Fiumicino-Sofia) e la Serbia (Malpensa-Belgrado) e dalla stagione invernale sulle tratte Fiumicino-Bucarest, Malpensa-Praga/Zagabria/Sofia/Skopje, nonché attraverso nuovi voli sulla Russia (Malpensa-Mosca), operati dal 1 giugno mediante un *code share* con Aeroflot, sulla Bosnia Erzegovina (Malpensa-Sarajevo) e sulla Polonia (Malpensa-Cracovia) dalla stagione estiva e sull'Ucraina (Malpensa-Kiev) da novembre.

Favorevole la risposta della domanda del settore che, in crescita del +46,6%, ha consentito al coefficiente di occupazione, incrementatosi di un punto percentuale, di attestarsi al 63,7%.

Sospinti dal descritto andamento del traffico, i proventi, per altro verso sfavorevolmente condizionati da un depauperamento dello *yield* pari al -10,5%, hanno consuntivato un aumento del +31,1%.

Parallelamente, il RATK è diminuito del -9,1%.

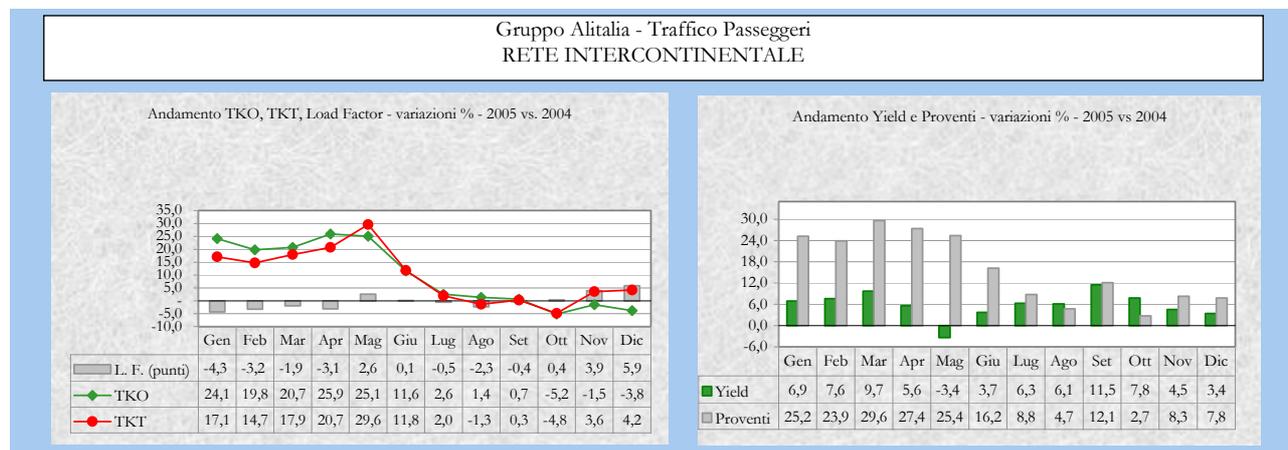
Medio Oriente – Ad un incremento di capacità offerta del +16,7%, ottenuto essenzialmente mediante un aumento delle frequenze sul Libano ed un differente utilizzo degli aeromobili, ha corrisposto una più che proporzionale crescita, pari al +20,2%, del traffico, con conseguente incremento di 2,1 punti percentuali del coefficiente di occupazione, attestatosi al 72,8%.

Il valore assoluto dei proventi solo parzialmente risentendo della moderata flessione dello *yield* (-0,9%), ha consuntivato una crescita del +19,1%.

Il RATK, parallelamente, è aumentato del 2,1%.

Nord Africa – L'incremento di capacità offerta, pari al +14,4%, non ha trovato riscontro in un andamento di corrispondente entità del traffico, cresciuto solamente del +7,6%. Il coefficiente di occupazione ha conseguentemente registrato una flessione di -4 punti percentuali (da 68,1% al 64,1%). I proventi, sorretti da uno *yield* in crescita del +2,3%, sono aumentati del 10,1%. Il RATK ha subito un decremento del -3,8%.

Settore Intercontinentale



Sempre in linea con gli orientamenti strategici declinati dal Piano Industriale 2005-2008, il settore intercontinentale del Gruppo ha rappresentato il settore di rete sul quale Alitalia ha concentrato i maggiori sforzi di crescita miranti al recupero del posizionamento competitivo dopo un periodo di progressiva marginalizzazione iniziato a ridosso dei tragici eventi del 2001.

Come già segnalato in precedenti informative, il delineato percorso di sviluppo è stato prevalentemente focalizzato su mercati nei quali i tassi di espansione attesi della domanda sono particolarmente elevati, quali in particolare la Cina e l'India, le cui relazioni con l'Italia, ove Alitalia intende rappresentare il vettore di riferimento, e l'Europa denotano forti segnali di amplificazione.

La capacità offerta sui collegamenti verso il Nord Atlantico, il principale comparto del settore, si è invece attestata su livelli sostanzialmente in linea con quelli del precedente esercizio, a fronte di immissioni incrementali effettuate invece sulle altre aree geografiche servite dal Gruppo.

In termini complessivi, si rileva come Alitalia abbia dato corso nel 2005 ad una consistente introduzione, pari al +9,1%, di capacità addizionale, sulle proprie linee intercontinentali, tuttavia d'intensità minore rispetto alle previsioni inizialmente formulate.

A tale politica espansiva ha corrisposto un soddisfacente, ancorché lievemente inferiore, incremento del trasportato, pari al +8,5%, a prima ratifica dei favorevoli esiti emergenti dal processo di reingegnerizzazione dell'architettura della rete di connettività.

In conseguenza di quanto esposto, il coefficiente di occupazione ha registrato una moderata flessione pari a 0,4 punti percentuali, attestandosi al 78,3%.

Sorretti anche dalla positiva evoluzione dello *yield*, complessivamente incrementatosi del +5,4%, i proventi del traffico hanno evidenziato un aumento del 14,4%. Il RATK, in parallelo, è cresciuto del +4,9%.

In maggior dettaglio, per quanto concerne le singole piattaforme servite, può osservarsi quanto segue:

ad una capacità offerta su Fiumicino sostanzialmente invariata rispetto al 2004 (-0,8%), ha fatto riscontro un moderato decremento della domanda (-2,9%). Il coefficiente di occupazione è quindi diminuito di -1,7 punti percentuali, attestandosi all'80,6%;

per quanto concerne Malpensa, l'aumento delle frequenze e l'immissione di nuovi collegamenti hanno determinato in un +11,9% l'immissione di capacità addizionale, quasi totalmente onorata da un incremento di traffico del +11,5%. Il coefficiente di occupazione ha evidenziato una flessione di 0,3 punti percentuali, attestandosi al 77,2%.

Relativamente alla composizione del traffico, i passeggeri in prosecuzione verso altre destinazioni hanno rappresentato il 57,8% del totale trasportato, mentre quelli *local* il restante 42,2%.

Per quanto più in particolare afferisce i singoli settori, si rileva quanto segue:

Nord America – Come già in precedenza segnalato, nel 2005 la capacità offerta sul settore nord americano è rimasta invariata nei confronti del precedente esercizio.

L'avvio anticipato corrispondente al periodo del 2004 dei voli stagionali Roma-Toronto e Roma-Boston è risultato difatti in parte compensato da una riduzione delle frequenze, da novembre 2005, sulle rotte che collegano Milano con le medesime destinazioni.

Analogamente, sul fascio Washington è stato registrato un aumento di capacità, riconducibile sostanzialmente all'assenza del collegamento da Milano nei primi mesi del 2004, parzialmente controbilanciato da una riduzione delle frequenze sulla medesima tratta da novembre 2005.

Il fascio New York è stato invece caratterizzato da una riduzione dell'offerta, essenzialmente attribuibile alla mancata introduzione, nella stagione estiva 2005, del secondo volo sulla rotta Roma-New York JFK, nonché alla riduzione delle frequenze, da Novembre 2005, sui collegamenti tra Milano e Roma con New York EWR, cui l'aumento di capacità unitaria dovuto all'utilizzo di un aeromobile B777 in luogo di un B767 ha portato solo una limitata compensazione.

Per quanto concerne la concorrenza, fortemente presente sul settore, si evidenzia il reinserimento da parte di Air Canada del collegamento Roma-Toronto sospeso a novembre 2003, il raddoppio delle connessioni sulla tratta Roma-Atlanta da parte di Delta nel periodo maggio-settembre, il nuovo operativo Eurofly da Bologna, Napoli, Palermo per New York JFK da giugno ad agosto, il nuovo volo giornaliero co-terminalizzato Venezia-Philadelphia-Boston di U.S. Airways operativo da maggio a ottobre e l'ingresso di Air Transat sui collegamenti Italia-Canada con due voli settimanali Roma-Montreal operativi da maggio ad ottobre.

In tale contesto di mercato, nel quale si fa altresì rilevare una riduzione di 4,2 punti percentuali della quota di mercato di Alitalia relativa alle sole destinazioni servite da/per Roma e Milano, il traffico ha evidenziato una flessione pari al -1,5%, con conseguente posizionamento del coefficiente di occupazione, ridottosi di 1,2 punti percentuali, al 79,4%.

La negativa evoluzione del trasportato non si è tuttavia tradotta in un minor livello del valore assoluto dei proventi del traffico che, invece, sostenuti da un miglioramento dello *yield* pari al 7,1%, hanno consuntivato un incremento del 5,5%.

Parallelamente, il RATK è aumentato del 5,5%.

Estremo Oriente – Il consistente investimento del Gruppo sul mercato dell'Estremo Oriente in termini di capacità immessa sul settore, pari al +28,8%, è risultato prevalentemente concentrato: sul fascio India, mediante l'utilizzazione di un diverso *mix* di aeromobili a maggiore capacità unitaria sulla direttrice Milano-Delhi; sul fascio Giappone tramite un incremento delle frequenze ed una diversa articolazione del prodotto su Osaka; sul fascio Cina mediante l'aumento dei collegamenti sul volo Milano-Shanghai,

nonché attraverso il nuovo “*code share soft block*” stipulato con Air China che ha previsto, a partire da agosto, l'apposizione del codice Alitalia sui voli Roma-Pechino operati dalla compagnia cinese e di quello Air China sui voli Alitalia diretti a Shangai.

Va peraltro anche in tale sede rilevato come la capacità addizionale immessa, ancorché su livelli quantitativi di significativa evidenza, sia risultata tuttavia inferiore rispetto alle originarie previsioni. Comunque molto positiva e diffusa su tutti i mercati si è rilevata la dinamica evolutiva del trasporto, complessivamente attestatosi al +31,3%, con conseguente miglioramento di 1,5 punti percentuali del coefficiente di occupazione (dal 74,2% del 2004 al 75,7% del 2005).

Si segnala altresì, relativamente alle sole destinazioni servite da Alitalia da/per Roma e Milano, come la quota di mercato del Gruppo, sulla relazione Italia – Estremo Oriente, sia aumentata del 9,2% nel corso del 2005.

Quale riflesso del delineato andamento della domanda, i proventi del traffico, anche sorretti da una crescita dello *yield* pari al +1,9%, hanno evidenziato un incremento del 33,8.

Il RATK, in parallelo è aumentato del 3,9%.

Per quanto concerne la concorrenza, si rileva la cancellazione da settembre dell'operativo Milano-Venezia-Shangai operato da Blue Panorama.

Si ricorda inoltre che Alitalia, sui fasci Giappone e India verso l'Italia, è *market leader* anche in forza dell'accordo con la giapponese Jal sul Giappone.

Centro America – L'incremento delle frequenze sulla rotta Milano-Caracas ha determinato un aumento di capacità offerta pari al +4,6%, cui ha corrisposto una crescita del traffico del +5,5%.

Il coefficiente di occupazione, attestatosi al 78,7%, ha conseguentemente registrato un aumento di +0,7 punti percentuali.

Sostenuti anche dalla favorevole dinamica dello *yield*, aumentato del 4,3%, i proventi del traffico hanno fatto registrare una crescita complessiva del +10%.

Contestualmente, è stato rilevato un incremento del RATK pari al +5,2%.

Sud America – Ad un aumento della capacità offerta pari al +6,7%, da attribuire essenzialmente alle maggiori frequenze introdotte sul fascio Argentina, ha fatto riscontro una crescita del traffico più che proporzionale sia sui collegamenti brasiliani sia sulle destinazioni argentine e complessivamente pari al +8,2% con conseguente incremento di 1,1 punti percentuali del coefficiente di occupazione attestatosi all'82,6%.

Con riferimento ai flussi di domanda sulle due direttrici Argentina e Brasile e, limitatamente alle sole destinazioni servite dal Gruppo da/per Roma e Milano, si rileva altresì un aumento della quota di mercato di Alitalia pari a 2,4 punti percentuali.

La rappresentata evoluzione del traffico, associandosi alla favorevole dinamica dello *yield*, cresciuto del 3,9%, si è inoltre riflessa in un incremento del valore assoluto dei proventi pari al +12,3%.

In parallelo, il RATK è aumentato del +5,3%.

Africa Occidentale – La consistente immissione di offerta addizionale sul comparto (+14,4%), essenzialmente riconducibile all'aumento della frequenza sulla direttrice Milano – Lagos – Accra (essendo stato l'incremento dei collegamenti sulla Milano – Dakar completamente assorbito da una contestuale riduzione della capacità unitaria, da attribuirsi alla diversa tipologia di aeromobili impiegati), non è stata accompagnata da una crescita del traffico (+4,4%) di pari entità, decisamente inferiore all'offerta particolarmente sulle destinazioni da/verso la Nigeria ed il Ghana.

In conseguenza di quanto esposto, il coefficiente di occupazione si è attestato ad un valore pari al 65,3%, facendo rilevare una flessione di 6,3 punti percentuali .
La quota di mercato si è in parallelo ridotta di 8,4 punti percentuali.
I proventi, solo limitatamente impattati dal lieve calo dello *yield* (-0,8%), hanno presentato un aumento del +3,6%.
Il RATK è diminuito del -9,5%.

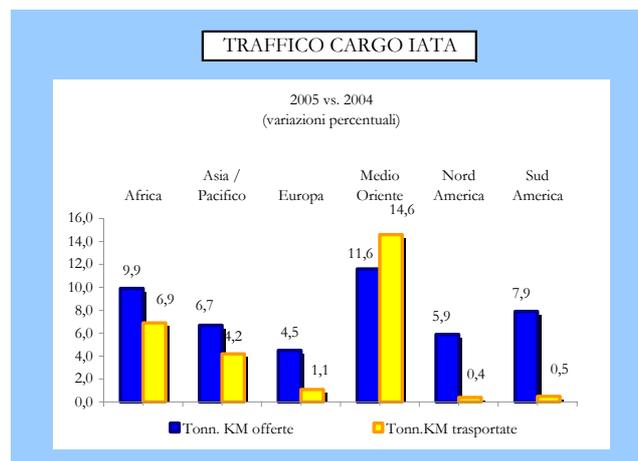
Il traffico merci e posta

Nel corso dell'esercizio 2005, il traffico merci internazionale ha evidenziato a livello IATA una crescita del +3,2%, notevolmente inferiore alle attese di inizio anno e sostanzialmente concentrata sull'Estremo Oriente.

Debole, per contro, lo sviluppo dell'interscambio commerciale sull'Europa e sul Nord America, ancorché su quest'ultimo comparto siano emersi nell'ultimo scorcio di esercizio incoraggianti segnali di ripresa.

Sui mercati invece meno rilevanti in termini di volumi di traffico espressi (Medio Oriente ed Africa), sono stati all'opposto consuntivati significativi tassi di crescita.

Nel grafico sottostante viene evidenziato l'andamento delle singole aree geografiche in termini di variazioni percentuali rispetto al precedente esercizio.



Per il 2006 le più recenti stime disponibili a livello IATA prevedono una espansione del commercio mondiale nell'ordine del +6%, "agganciata" pertanto al trend ascendente riscontratosi già dal mese di dicembre 2005, in crescita del +5,5% rispetto all'analogo periodo del 2004.

I mercati maggiormente attrattivi per dimensioni e tassi di crescita continuano ad essere quello tra Asia ed Europa, che costituisce circa il 21% del traffico merci mondiale, e tra Asia e Nord America, che ne rappresenta circa un terzo.

Di importanza strategica per Alitalia anche i flussi tra Europa e Nord America, pari ad oltre il 10% degli scambi commerciali globali.

Venendo all'analisi a livello AEA, si rileva come l'interscambio delle merci, incrementatosi del +2,3%, abbia evidenziato andamenti sostanzialmente coerenti con quanto già esposto a livello IATA.

Al forte sviluppo in termini di volumi riscontratosi sul comparto Estremo Orientale (+6%), si è difatti contrapposta, da un lato la modesta crescita del settore europeo (+3%) e, dall'altro, addirittura la contrazione (-0,3%), seppur lieve, di quello nordamericano.

Interessanti sviluppi sono stati in parallelo riscontrati sulle aree nordafricane (+14,8%) e sub sahariane (+7,6%), mercati tuttavia allo stato ancora marginali rispetto a quelli precedentemente citati.

A livello europeo, la quota di mercato di Alitalia, pari al 3,9% (-0,1 punti percentuali rispetto al 2004), si colloca al sesto posto, fortemente distanziata, tuttavia, da quelle ben più consistenti dei maggiori operatori del settore, quali Lufthansa (21,4%), Air France (15,4%), Cargolux (15,2%), KLM (13,5%) e British Airways (13,4%), significativamente e strutturalmente presenti nel *business cargo*.

Dall'analisi del settore merci del Gruppo Alitalia si rileva come l'esercizio 2005 abbia costituito una fase di transizione nello sviluppo del comparto, essenzialmente caratterizzata, in linea con gli orientamenti strategici declinati dal Piano Industriale 2005-2008, dall'implementazione della conversione di 5 aeromobili MD11 da "combi" ad *all-cargo* (alla data del 31 dicembre 2005 ne risultavano operativi 3), a fronte della definitiva estromissione dei velivoli B747 *all-cargo*.

Ciò ha trovato riflesso in un incremento limitato al +2,1%, della capacità complessivamente offerta da Alitalia nell'anno, quale risultante di significative immissioni addizionali (+16,2%) sugli aeromobili "misti", che hanno beneficiato del consistente sviluppo impresso ai collegamenti intercontinentali passeggeri del Gruppo, cui si è contrapposta invece la flessione (-12,8%) sul comparto *all-cargo*.

Quest'ultimo, si rileva, è risultato anche negativamente impattato dai ritardi nelle consegne dei primi due esemplari convertiti oltre che dall'indisponibilità delle dotazioni per cause tecniche (sia relativamente agli MD11, fenomeno peraltro usuale nell'avvio a regime di nuove linee di produzione, sia in ordine al 74F Atlas noleggiato), che hanno causato tuttavia interruzioni nell'operativo anche in periodi di picco della domanda.

Si evidenzia comunque come le richiamate penalizzazioni nella disponibilità delle dotazioni di aeromobili siano in corso di normalizzazione.

Al rappresentato incremento complessivo di capacità offerta, ha fatto peraltro riscontro una flessione del traffico pari al -1,6%, quale risultante di un'ampia divaricazione tra il comparto misti (+11,2%) e quello *all-cargo* (-11,4%).

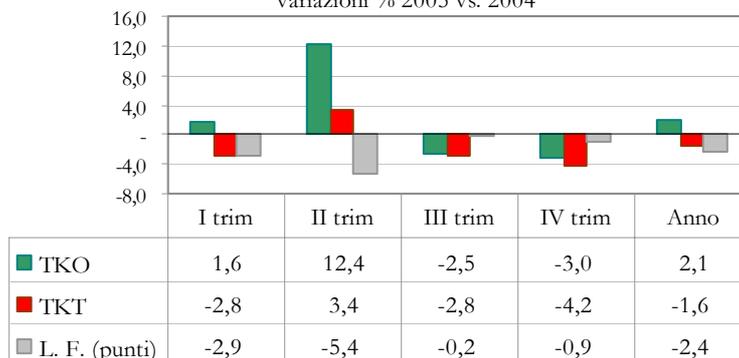
In termini complessivi, oltre alla già riscontrata indeterminatezza degli operativi che ha fortemente impattato i flussi di trasporto su aeromobili Alitalia, ulteriori fattori che hanno sfavorevolmente inciso sull'andamento del traffico possono essere riscontrati nella sostanziale stasi della domanda in Europa ed in Italia, anche sfavorita dall'evoluzione della parità cambiaria euro/dollaro e, limitatamente alla prima parte dell'anno, la forte flessione delle importazioni giapponesi dall'Italia e le temporanee criticità intervenute sul mercato cinese.

In conseguenza di quanto esposto, il coefficiente di riempimento, ha presentato un decremento di 2,4 punti percentuali, attestandosi al 63,9%.

Quanto descritto in termini di volumi di traffico, viene rappresentato nel grafico sottostante:

GRUPPO ALITALIA - Traffico Merci
 INTERA RETE

Andamento TKO, TKT, Load Factor
 variazioni % 2005 vs. 2004



Il delineato andamento della domanda è risultato inoltre associato ad un inasprimento delle tensioni competitive sulle tariffe sia sul nord Atlantico sia sull'Estremo Oriente, comparto quest'ultimo, sul quale è stato altresì registrato l'ingresso di nuovi vettori altamente concorrenziali, la cui presenza ha contribuito a diluire ulteriormente i livelli dello *yield*.

Da notare, altresì, come su tale settore le rotte a maggiore intensità di volumi (p.e. quelle verso l'India), si profilano anche come quelle dotate di ridotte possibilità di sviluppo di proventi unitari elevati.

Pur entro tale contesto di elevata criticità in termini di pressione sugli *yield*, l'applicazione di *fuel surcharge* ha consentito tuttavia di far riscontrare un aumento dei ricavi unitari del traffico pari al +5,7%.

Da ciò è conseguita una crescita del valore assoluto dei proventi pari al +4%.

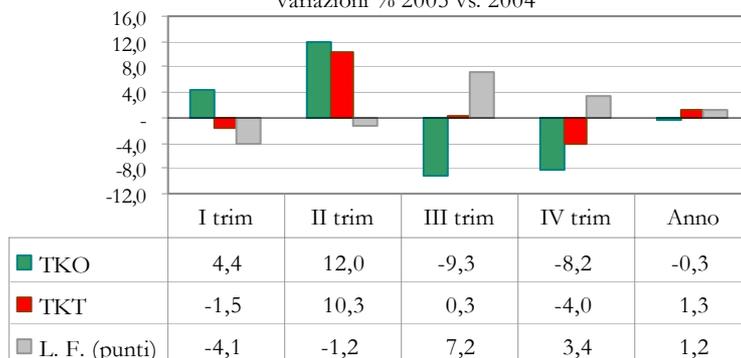
In maggior dettaglio, per quanto concerne i principali settori (Estremo Oriente e Nord America) nei quali si articola il sistema di rete del Gruppo, può osservarsi quanto segue:

Estremo Oriente – Ad una capacità offerta sul comparto sostanzialmente allineata a quella dello scorso esercizio (-0,3%), ha corrisposto un moderato incremento del traffico (+1,3%), con conseguente attestazione del coefficiente di riempimento al 73,2% (+1,2 punti percentuali).

Va tuttavia segnalata la differente articolazione tra il settore “misti”, dove è stata immessa capacità addizionale pari al +50,3%, più che onorata da un aumento del trasportato del +59,8% (con conseguente crescita di 3,7 punti percentuali del *load factor* attestatosi al 63,2%) e quello *all-cargo*, dove ad una riduzione di offerta pari al -16% ha fatto riscontro un decremento del traffico del 12,8% (con una coerente flessione di 2,8 punti percentuali del coefficiente di riempimento, posizionatosi al 78,7%).

Quanto descritto in termini di volumi di traffico, viene rappresentato nel grafico sottostante:

GRUPPO ALITALIA - Traffico Merci
ESTREMO ORIENTE
Andamento TKO, TKT, Load Factor
variazioni % 2005 vs. 2004

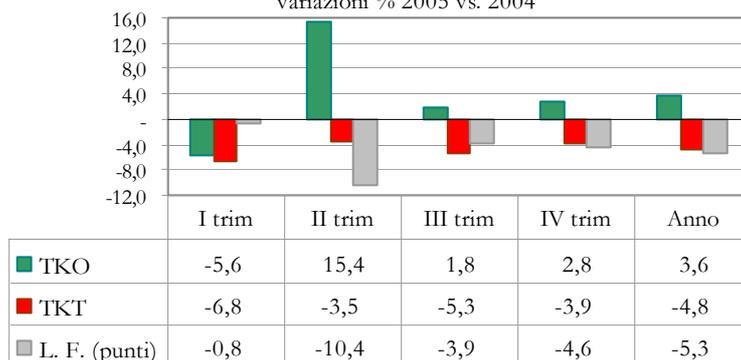


Per quanto concerne invece l'andamento dei proventi, penalizzati da un decremento dello *yield* pari al -2% (-18% per gli aeromobili misti; -1,2% per gli *all-cargo*), ne è stata consuntivata una riduzione limitata al -0,7% (+31% per i misti; -13,9% per quelli *all-cargo*).

Nord America – Ad una immissione di capacità addizionale sul mercato pari al +3,6%, sostanzialmente effettuata sul comparto misti (+6,8%) e parzialmente controbilanciata dalla diminuzione riscontratasi invece sugli *all-cargo* (-2,3%), ha corrisposto un decremento del traffico del -4,8%, diffuso su entrambi i comparti (misti -3,2%; *all-cargo* -6,9%). Conseguentemente, il coefficiente di occupazione, attestatosi al 59,1%, è diminuito di 5,3 punti percentuali.

Quanto delineato in termini di volumi di traffico, viene rappresentato nel grafico sottostante:

GRUPPO ALITALIA - Traffico Merci
NORD ATLANTICO
Andamento TKO, TKT, Load Factor
variazioni % 2005 vs. 2004



Alla negativa *performance* del traffico, è venuta tuttavia ad affiancarsi una crescita dello *yield* del 17,6% (+18,4% sul comparto misti; +16,2 su quello *all-cargo*), che ha determinato un corrispondente aumento del valore assoluto dei proventi pari al +11,9% (+14,6% per i velivoli misti; +8,2% per gli aeromobili completamente dedicati alle merci).

Traffico posta

Durante l'esercizio 2005 il *business* dei Voli Postali Notturni è stato sottoposto ad un processo di reingegnerizzazione prevalentemente finalizzato al recupero dell'efficiamento operativo e della remuneratività delle operazioni.

Tra i principali interventi si ricordano la sostituzione, sulla rotta Linate-Fiumicino, di un aeromobile MD80 con un aeromobile B737 *all-cargo* "containerizzato", in grado di garantire una migliore capacità di carico, la conferma di un servizio dedicato sulla tratta Napoli-Fiumicino, nonché l'implementazione, da Aprile 2005, di una linea coterminalizzata Bari-Napoli-Fiumicino e vice versa operante solo nei fine settimana.

A tali ottimizzazioni si sono per contro contrapposte una serie di penalizzazioni di carattere organizzativo e tecnico, che hanno portato ad una flessione dei parametri di servizio, tuttavia costantemente ed attentamente monitorati al fine di ricondurli, a breve, in linea con quanto previsto dai contratti vigenti.

Non ne è risultata tuttavia penalizzata l'operatività del servizio, che ha fatto registrare un andamento della regolarità sostanzialmente in linea con il precedente esercizio ed un incremento degli indici di puntualità.

Per quanto concerne invece l'attività di posta di linea è stata consuntivata una riduzione dei proventi pari al -10% circa, sostanzialmente determinata dalla riduzione dei volumi trattati con il principale cliente Poste Italiane, nonché dalla riduzione della capacità di carico sul breve e medio raggio per un crescente utilizzo di flotta *regional* ed implementazione di accordi di *code share*.

Altre informazioni

Le relazioni industriali

Per quanto concerne in particolare il clima delle relazioni industriali, oltre a quanto già portato a conoscenza nelle pagine precedenti, si segnala altresì che all'approssimarsi della fine dell'anno ed in coincidenza, da una parte con il deconsolidamento di Alitalia Servizi a seguito dell'ingresso nel capitale sociale della stessa di Fintecna e dall'altra con l'avvio ed il completamento del processo di aumento del capitale sociale di Alitalia che, com'è noto, ha determinato la riduzione della partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze al di sotto del 50%, il clima sindacale ha subito un progressivo deterioramento che è sfociato, da ultimo, in nuove proclamazioni di sciopero da parte dell'Unione Piloti e della Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti ed Ugl Trasporti.

Le AA.PP./OO.SS. rappresentative del personale navigante, ad eccezione dell'ANPAC, dell'ANPAV e dell'AVIA, oltre ad aderire a tali azioni hanno altresì attivato ulteriori proclamazioni di sciopero su tematiche specifiche inerenti la normativa di impiego che, a loro avviso, l'Azienda avrebbe applicato in violazione degli accordi in essere.

Le suddette AA.PP./OO.SS. infatti, nel denunciare il presunto mancato rispetto delle intese sottoscritte in sede governativa, con particolare riferimento al mantenimento del controllo – da parte di Alitalia – della Società Alitalia Servizi per tutto l'arco di Piano (e cioè sino a tutto il 2008), hanno richiesto una immediata convocazione da parte del Governo. Le OO.SS. hanno respinto – da ultimo - la disponibilità manifestata dall'Azienda ad attivare tavoli specifici per affrontare le diverse tematiche, tra cui quella inerente l'adeguamento inflattivo delle retribuzioni per il Personale di Terra (a seguito della scadenza del primo biennio economico del relativo contratto collettivo di lavoro), ribadendo a più riprese la necessità di una preventiva indispensabile verifica con il Governo sullo stato dell'arte dell'applicazione degli accordi di Palazzo Chigi ed hanno proclamato una prima iniziativa di sciopero prevista per il 19 gennaio 2006 per tutti i dipendenti del Gruppo, relativamente alla quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto con ordinanza il differimento ad altra data in ragione della sovrapposizione con un'ulteriore azione di sciopero degli Assistenti di Volo Alitalia, prevista per lo stesso giorno 19 Gennaio 2006 e proclamata dal SULT T.A.

Nonostante il provvedimento ministeriale di cui sopra, le OO.SS./AA.PP. proclamanti, dopo aver indetto assemblee del personale nella fasce orarie 7.00 – 10.00 e 14.00 – 17.00, trasformatesi in alcuni casi anche in iniziative di "picchettaggio" presso i varchi di accesso ai luoghi di lavoro, hanno riconfermato l'azione di sciopero in parola, che ha quindi provocato – insieme al citato sciopero del personale navigante di cabina – la cancellazione di oltre cento voli nella sola giornata del 19 Gennaio. Le medesime Organizzazioni Sindacali/Associazioni Professionali hanno poi indetto – a valle della conclusione dello sciopero – un'assemblea generale permanente per i lavoratori del Gruppo Alitalia dalle ore 18,00 del giorno 19 gennaio 2006 alle ore 24,00 del giorno 20 gennaio 2006 che ha dato luogo – così come del resto quella delle prime ore della giornata – ad ulteriori azioni di "picchettaggio" e presidio, relative, in particolar modo, alle aree tecniche di Fiumicino; nel contempo le medesime sigle sindacali hanno proclamato per la giornata del 23 gennaio '06 una ulteriore azione di sciopero della durata di 24 ore per tutto il personale dipendente dalle società del Gruppo Alitalia. Intervenuta la convocazione del Governo, a far data dal 26 gennaio, sono cessate le agitazioni.

Ulteriori incontri tra Governo, Azienda ed Organizzazioni Sindacali sono previsti alla data di redazione della presente.

Alleanze ed accordi intercompagnie

Nel *business* del trasporto aereo, è sempre più in atto quel processo di consolidamento in da parte di tutti i vettori internazionali atto a far conseguire a mezzo dello sviluppo di alleanze, essenzialmente, la generazione di proventi incrementali, l'ottimizzazione dei costi e l'offerta ai clienti di un prodotto sempre migliore, integrato e riconoscibile.

In tale contesto Alitalia si è da tempo inserita nell'alleanza Sky Team che, giunta al suo quinto anno di vita, comprende i seguenti nove membri:

AeroMexico
Air France
Alitalia
Continental
CSA Czech Airlines
Delta
KLM
Korean Air
Northwest

Nell'ottica di una sempre maggiore espansione, nel 2004 l'Alleanza ha inoltre siglato accordi preliminari con Aeroflot e China Southern al fine di concedere loro l'ingresso in SkyTeam in qualità di membri, subordinatamente alla verifica, tuttora in fase di implementazione, dei requisiti previsti.

Attualmente l'Alleanza è in grado di offrire:

15.207 partenze giornaliere
684 destinazioni
133 Paesi serviti
a circa 343,6 milioni di passeggeri all'anno tramite 2.069 aeromobili.

Si ricordano di seguito i principali eventi, per ordine di data, che hanno caratterizzato l'esercizio appena trascorso:

Il **9 giugno**, in occasione dell'incontro del *Governing Board* di SkyTeam tenutosi ad Amsterdam, è stato annunciato l'avvio del programma *Associate*, tramite il quale, tra l'altro, i vettori affiliati, aderendo al sistema *frequent flyer* di uno dei membri potranno offrirne i benefici (accumulo e consumo di miglia premio, nonché accesso alle *lounge*) ai clienti dell'Alleanza. I primi candidati a partecipare al progetto sono stati Air Europa, Copa Airlines, Kenya Airways e Tarom, che tuttavia potranno fare il loro ingresso ufficiale nell'Alleanza solo dopo un *audit* finalizzato a verificare il possesso dei requisiti necessari.

Il **16 agosto** è stato annunciato il lancio di un nuovo programma di viaggi *corporate* rivolto ad aziende globali, che offre in un singolo contratto soluzioni personalizzate ed estremamente competitive su gran parte del *network* dell'alleanza, insieme ad una armonizzazione degli sconti e degli obiettivi nonché una fatturazione unica.

Dal **15 ottobre** ai passeggeri SkyTeam che si recano in Asia attraverso un viaggio intercontinentale è possibile acquistare un "*Asia Pass*", che consente loro di esplorare fino ad otto città della regione con un significativo risparmio.

Dal **30 ottobre** SkyTeam sta rafforzando la propria posizione competitiva sull'India, mediante nuovi collegamenti (Air France da Parigi a Bangalore; KLM da Amsterdam a Hyderabad; Northwest da Amsterdam a Bangalore; Continental, dall'1 novembre, il primo *non-stop* dagli Stati Uniti all'India - da Newark a Delhi), venutisi a sommare al servizio, fornito da Delta Air Lines in collaborazione, su alcuni voli, con Air France, con destinazione Chennai, via Parigi, inaugurato nel mese di maggio, nonché ai collegamenti già esistenti serviti dalle altre compagnie dell'alleanza tra cui l'Alitalia.

Il **6 gennaio 2006** SkyTeam è stata nominata "Migliore alleanza di compagnie aeree del 2005" dalla rivista americana Global Traveller, quale risultato del sondaggio annuale condotto fra i propri lettori.

Per quanto concerne il settore merci, si segnala come Alitalia Cargo abbia firmato, il **2 febbraio 2005**, un accordo per l'ingresso nella Cargo US joint venture di SkyTeam, con sede ad Atlanta (Georgia), modello industriale innovativo che offre al mercato statunitense un unico punto di contatto commerciale.

Sulla base di tale intesa, dal primo giugno 2005 i voli merci Alitalia in partenza da Miami vengono commercializzati attraverso il *call center* e gli uffici vendite, distribuiti in varie aree degli States, della US joint venture. Nel prosieguo tutti i voli di Alitalia Cargo dagli Stati Uniti saranno analogamente gestiti.

Oltre alle attività di rilevanza SkyTeam, nel corso dell'anno sono stati raggiunti da Alitalia ulteriori accordi di tipo commerciale tra i quali si segnalano:

- l'avvio di una collaborazione con Alpi Eagles su una serie di punti domestici ed internazionali operati da entrambi i vettori;
- la partnership con KLM su destinazioni in prosecuzione dai rispettivi hubs;
- la partnership con Aeroflot sulla rotta Milano-Mosca;
- la definizione di un *code share* con Air China, dal primo agosto, sulle rotte per Pechino e Shanghai operate sia da Alitalia sia dal vettore cinese;
- il riassetto della *partnership* con Air Alps teso ad una decisa rifocalizzazione della rete di tale compagnia nel sistema Alitalia;
- l'avvio della cooperazione con Portugalia sui servizi in *code share* tra l'Italia ed il Portogallo;
- l'avvio di un *code share* con Jat per i collegamenti da e verso la Serbia ed il Montenegro.

Sono altresì in via di definizione i contatti con Kuwait Airways e Cathay per la conclusione di accordi di *partnership* su Kuwait City e Hong Kong.

Le cooperazioni con COPA su Panama City e con Continental, pianificate per la seconda metà del 2005, hanno subito un rallentamento rispettivamente da parte panamense ed americana. Se ne prevede l'avvio nel corso del 2006.

Scenario normativo nazionale e comunitario

Lo scenario normativo dell'esercizio 2005 ha visto il protrarsi di un'ampia ridefinizione dell'assetto regolamentare applicabile al settore del trasporto aereo, i cui riflessi hanno rivestito notevole interesse per Alitalia.

In ambito nazionale, relativamente alla normativa riguardante la navigazione aerea, è proseguito l'iter parlamentare inerente la modifica nonché integrazione del Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n. 96 emanato dal Consiglio dei Ministri avente a riguardo la revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2 della Legge 265 del 9 novembre 2004, mirante ad adeguare l'ordinamento interno alle prescrizioni dettate dal Regolamento quadro del Parlamento e del Consiglio europeo (Regolamento – EEC- No 549/2004 del 10 marzo 2004).

Si ricorda come queste ultime abbiano stabilito i principi generali per la creazione del "cielo unico europeo" disponendo al contempo che ogni Stato membro individui al proprio interno un'autorità nazionale di vigilanza indipendente dai fornitori di servizi, che rafforzi il livello di sicurezza e di efficienza globale del traffico aereo.

Il Parlamento Italiano, in relazione all'assunzione, da parte dell'ENAC, del ruolo di unica autorità di regolazione e certificazione del settore dovrà stabilire modalità e tempi per il trasferimento ad essa delle funzioni attualmente in capo all'Enav.

A mezzo del decreto legislativo n. 13 del 17 gennaio 2005, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 39 del 17 febbraio 2005, è stata recepita nell'ordinamento giuridico italiano la Direttiva 2002/30/CE, che stabilisce i criteri e le modalità per l'adozione di restrizioni operative totali o parziali all'accesso degli aeromobili in determinati aeroporti; le misure sono finalizzate alla riduzione dell'inquinamento acustico e si rapportano alle prestazioni dei velivoli. E' altresì prevista l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un apposito comitato tecnico consultivo che definisca le specifiche linee di indirizzo, coerentemente agli obiettivi di cui sopra.

Alitalia ha altresì recepito integralmente e quindi applicato, con decorrenza 1° aprile 2005, la normativa emanata dall'ENAC il 26 gennaio 2005 (ENAC FTL) relativa ai limiti di volo e di servizio del personale navigante che ha aggiornato, in un'ottica europea, il precedente Doc. 4123100.

E' stato inoltre pubblicato, nella Gazzetta Ufficiale n. 220 del 21 settembre 2005, il decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 185, noto quale "Attuazione della direttiva 2000/79/CE relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile".

Il provvedimento introduce le definizioni di "Orario di lavoro" e "Tempo di volo", fissandone i limiti annui (rispettivamente 2000 e 900 ore), inerenti l'impiego del "Personale di Volo dell'aviazione civile".

Viene altresì articolata, in relazione a detta categoria, una apposita disciplina in materia di ferie e di riposi che prevede, principalmente, almeno quattro settimane retribuite di ferie l'anno ed almeno 7 giorni al mese di assoluta libertà da ogni tipo di servizio e di riserva. Specifiche misure sono previste per la valutazione dello stato di salute, gli obblighi del datore di lavoro ed il lavoro notturno.

In tale scenario giuridico di riferimento, fortemente innovativo, è di recente intervenuto anche il decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, definitivamente approvato con legge n. 248 del 2 dicembre 2005, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 281 del 2 dicembre 2005 - Supplemento Ordinario n. 195.

Alcuni articoli di tale legge (dall' art.11 sexies all'art.11 terdecies) prevedono interventi atti a contrastare gli evidenti svantaggi delle compagnie di trasporto aereo italiane, onde adeguatamente redistribuire i margini economici tra tutti i soggetti operanti nel settore aeronautico, interamente quindi a sostegno di quelle criticità di recente acuitesi anche a seguito degli aumenti del prezzo del carburante. Vengono così

introdotti provvedimenti e meccanismi atti a consentire un riequilibrio sostanziale, sia nell'immediato (alcuni benefici si dispiegano già dal 2005), sia nel medio-lungo periodo della cosiddetta "catena di valore" del trasporto aereo, riequilibrando la situazione assai critica dei vettori operanti in Italia.

Per ulteriori dettagli su tale specifica fattispecie, si fa comunque rinvio anche a quanto contenuto nel paragrafo dedicato all'analisi della Situazione del Gruppo Alitalia.

Si segnala inoltre la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale italiana n. 8 dell'11 gennaio 2006 di due decreti del 29 dicembre 2005 riguardanti il regime di continuità territoriale da/per la Sardegna. Il primo concerne le tratte Cagliari, Alghero, Olbia da e verso Roma e Milano ed afferma la non debenza di alcuna compensazione per il vettore che accetti di operare nel pieno rispetto degli oneri previsti, facendosi quindi carico dei costi della continuità territoriale.

Il secondo riguarda invece dieci rotte "periferiche" (da Alghero verso Bologna e Torino e v.v., e da Cagliari verso Bologna, Torino, Firenze, Verona, Napoli, Palermo, Bologna e Verona e v.v.), relativamente alle quali, in assenza di vettori interessati, sono previste della gare a livello comunitario con possibili interventi ai fini di una compensazione finanziaria.

I due decreti entreranno in vigore il 31 marzo 2006 ed avranno validità fino al 2009. Si attende a breve la loro pubblicazione, con relativo bando di gara, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

In materia di oneri di servizio pubblico, Alitalia ha partecipato alla gara d'appalto, bandita dalla Francia (2005/C149/12), ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, relativa all'imposizione di oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Strasburgo da un lato ed Amsterdam, Milano e Monaco di Baviera dall'altro, aggiudicandosi il diritto esclusivo di operare la rotta Strasburgo – Milano (Malpensa), a mezzo di compensazione finanziaria, per il periodo dal 17 ottobre 2005 al 24 marzo 2007.

In ambito comunitario invece la politica sviluppata dalla Commissione europea per le relazioni esterne nel settore dal 2003, è stata volta a sostituire gradualmente gli accordi aerei bilaterali in vigore fra Stati membri dell'Unione Europea e Paesi terzi, ed ha visto compiere significativi progressi, in particolare con gli Stati Uniti.

A tal riguardo in occasione dell'ultimo incontro negoziale, tenutosi a Washington nel corso del mese di novembre, le parti sono riuscite a definire un progetto di accordo aereo innovativo, volto ad istituire la prima tappa di un "Open Aviation Area" fra la Comunità europea e gli Stati Uniti. La formalizzazione dell'intesa resta tuttavia subordinata all'attuazione, da parte degli Stati Uniti, di una sostanziale apertura in materia di regime applicabile alla proprietà ed al controllo dei vettori americani; attualmente infatti, diversamente da quanto avviene in ambito comunitario, negli USA esistono forti limitazioni all'investimento da parte di soggetti esteri nei capitali di vettori statunitensi.

Per quanto riguarda i rapporti con altri Paesi terzi, sulla base dei mandati ad essa conferiti dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea, nel corso del mese di dicembre 2004, la Commissione Europea ha formalmente avviato negoziazioni con il Marocco, la Romania ed i paesi balcanici (Bulgaria, Macedonia, Croazia, Bosnia-Herzegovina, Kosovo, Serbia-Montenegro ed Albania) atte a consentire a questi paesi il libero accesso al mercato europeo e ad estendere, il più possibile, il quadro regolamentare comunitario esistente.

In materia di diritti dei passeggeri, il 19 gennaio 2006 il Governo Italiano ha approvato il decreto legislativo che introduce nell'ordinamento italiano sanzioni (per l'applicazione delle quali è responsabile l'ENAC), particolarmente onerose, anche rispetto agli altri Stati Membri, a quei vettori che risultino inadempienti al regolamento comunitario 261/2004, entrato in vigore il 17 febbraio 2005 (recante

nuove regole in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato).

Dette disposizioni, numerose ed articolate, comportano, nei confronti dei trasgressori, ulteriori e sostanziali oneri economici, sia sotto il profilo delle compatibilità operative, sia sotto quello del livello delle compensazioni finanziarie da erogare. La IATA ha presentato un ricorso legale sulla validità del regolamento stesso, che è stato tuttavia respinto dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea il 10 gennaio 2006.

La Commissione Europea ha altresì adottato, il 16 febbraio 2005, una proposta di Regolamento relativo ai diritti delle persone a ridotta mobilità, limitandosi però unicamente a sancire il passaggio ad una gestione centralizzata del servizio, da affidare ad un unico organismo aeroportuale che ne ridistribuisca i costi tra i vettori interessati, sulla base del numero totale dei passeggeri trasportati.

Nel mese di dicembre tale proposta è stata approvata dal Parlamento Europeo, che ne ha tuttavia parzialmente modificato il testo, recependo i suggerimenti dei vettori europei avanzati in sede AEA.

In particolare è stato stabilito che l'organismo aeroportuale preposto possa stipulare contratti di gestione del servizio con i singoli vettori aerei, giustificando per iscritto un eventuale rifiuto al trasferimento a terzi della prestazione di assistenza, il tutto in regime di assoluta trasparenza dei costi.

Sempre in ambito comunitario, si segnala l'entrata in vigore, il 30 aprile, del Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, che prevede un livello minimo di copertura assicurativa per la responsabilità dei vettori aerei verso passeggeri, bagagli, merci e terzi.

In tema di sicurezza il 14 dicembre 2005, è stato infine approvato il Regolamento (CE) N. 2111/2005 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ed un relativo obbligo informativo ai passeggeri interessati.

In base a tale Regolamento, ciascun Stato Membro, decorso un mese dall'entrata in vigore delle nuove disposizioni, dovrà comunicare alla Commissione Europea l'identità dei vettori aerei soggetti a divieto operativo nel proprio territorio; quest'ultima, entro un mese dal ricevimento di tale informazione, procederà, sulla base di criteri comuni, alla stesura di un elenco comunitario di compagnie aeree soggette a divieto operativo all'interno della Comunità. Ogni tre mesi, o più frequentemente, la Commissione provvederà ad aggiornare la lista, includendo nuovi vettori o rimuovendo dalla stessa quelli che risultino aver sanato le proprie carenze in materia di sicurezza. L'elenco e le eventuali modifiche dovranno essere pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea onde garantire un'adeguata pubblicità.

Il Regolamento (CE) n. 2111/2005 rafforza, inoltre, il diritto all'informazione dei passeggeri circa l'identità del vettore operativo che dovrà essere fornita dal vettore commerciale al momento della prenotazione o, comunque, non appena questa sia nota. Qualora il vettore dovesse essere incluso nella lista in questione, i passeggeri avranno il diritto al rimborso e/o ad un volo alternativo.

Il Regolamento, entrato in vigore in data 16 gennaio 2006, prevede per gli articoli 10 ("Ambito di applicazione"), 11 ("Informazione sull'identità del vettore aereo effettivo") e 12 ("Diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo") decorrenza dal 16 luglio 2006 mentre per l'articolo 13 ("Sanzioni"), il 16 gennaio 2007.

A livello internazionale, lo scenario normativo di settore continua ad interessare essenzialmente il tema della sicurezza.

E' proseguita infatti nell'arco del 2005 un'intensa attività a livello regolamentare e diplomatico sui conflitti di legge derivanti, da un lato, dalle richieste degli Stati Uniti, del Canada, e recentemente anche

dell'India, di accesso ai sistemi di prenotazione dei vettori europei, e, dall'altro, dalla necessità di tutelare in ambito comunitario ed italiano, la protezione dei dati personali sensibili.

Il 3 ottobre l'Unione europea ed il Canada hanno sottoscritto un accordo che consente il trasferimento alle autorità canadesi dei dati personali dei passeggeri diretti verso il Canada. L'intesa dovrebbe entrare in vigore allorché il Canada completi, nei prossimi mesi, l'espletamento delle procedure legislative interne.

Il 4 ottobre sono entrate invece in vigore le disposizioni contenute nell' "Apis final rule" statunitense, che impongono ai vettori l'invio di dati aggiuntivi rispetto a quelli attualmente trasmessi alle autorità americane, presenti sul passaporto e leggibili elettronicamente; la misura comporta oneri aggiuntivi operativi ed economici non indifferenti per le compagnie europee.

Si rammenta inoltre come, da gennaio 2004, gli Stati Uniti inviino ai vettori che operano da e verso il loro territorio liste di passeggeri definiti potenzialmente pericolosi (*selectee*) o non autorizzati a volare (*no fly*), al fine di consentire ai vettori interessati, dopo attenta analisi, l'evidenza, in fase di *check-in*, dei nominativi segnalati e la possibilità di porre in essere i necessari preventivi controlli.

Al di là dell'impatto operativo ed economico di queste disposizioni, una notevole criticità è emersa a livello giuridico stante la non esistenza in Italia di una adeguata normativa a supporto di una fattispecie quale il rifiuto all'imbarco (misura estrema da adottare), da parte del vettore, di passeggeri in possesso di regolare documentazione ma presenti nelle liste "no fly" e quindi ritenuti soggetti indesiderati all'atto dell'arrivo sul territorio statunitense.

A seguito di accordi diretti con le Autorità di sicurezza, ai passeggeri diretti verso destinazioni statunitensi i cui nominativi risultino nelle liste "no fly" viene, al momento, negato l'imbarco sulla base delle disposizioni contenute nelle Condizioni generali di trasporto e richiesto di rivolgersi direttamente alle autorità americane che ne hanno sancito il divieto di ingresso nel proprio territorio.

Conto Economico Consolidato

importi in migliaia di euro

	2005	2004
Attività in funzionamento		
Ricavi del traffico	(1) 4.216.662	3.763.537
Altri ricavi operativi	(2) 579.932	535.029
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(3) (1.044.694)	(762.389)
Spese per servizi	(4) (2.408.273)	(2.296.288)
Costi del personale	(5) (982.368)	(1.409.793)
Ammortamenti e svalutazioni	(6) (306.748)	(377.837)
Altre spese operative	(7) <u>(102.004)</u>	<u>(205.685)</u>
Risultato operativo	(47.494)	(753.425)
Quota dei proventi (oneri) derivanti dalla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto di partecipazioni	(8) 3.132	(1.029)
Proventi da attività di investimento	1.580	2.287
Proventi (Oneri) finanziari	(9) (99.694)	(58.711)
Altri Proventi (Oneri)	(10) <u>(1.765)</u>	<u>1.248</u>
Risultato prima delle imposte	(144.241)	(809.631)
Imposte dell'esercizio	(11) <u>(23.537)</u>	<u>(33.468)</u>
Risultato dell'esercizio da attività di funzionamento	(167.778)	(843.099)
Risultato delle attività cessate	<u>-</u>	<u>-</u>
Risultato dell'esercizio	(167.778)	(843.099)
Utile (perdita) di competenza di terzi azionisti	<u>(216)</u>	<u>806</u>
Risultato netto di competenza del Gruppo	<u>(167.562)</u>	<u>(843.905)</u>

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

importi in migliaia di euro

ATTIVITA'	31/12/2005	31/12/2004
Attività non correnti		
Terreni e fabbricati	7.020	66.854
Flotta	12) 2.660.055	3.016.460
Altre immobilizzazioni materiali	22.270	153.861
Beni in locazione finanziaria	5.314	21.713
Avviamento	13) 6.000	6.000
Altre attività immateriali	14) 20.358	52.001
Partecipazioni	15) 97.367	4.714
Attività disponibili per la vendita	16) 84.568	64.240
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	17) 118.988	153.550
Titoli diversi dalle partecipazioni	16) 109	109
Attività per imposte anticipate	34) 15.234	18.378
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	3.037.285	3.557.880
Attività correnti		
Rimanenze	18) 34.772	162.144
Crediti commerciali	19) 122.426	161.829
Crediti vari e altre attività correnti	537.818	587.918
Attività finanziarie possedute per la negoziazione	16) 0	15
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	20) 55.517	7.941
Strumenti finanziari derivati	38) 110.337	
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	20) 1.064.155	85.163
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	1.925.025	1.005.009
Attività classificate come detenute per la vendita		
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
Totale attività	4.962.310	4.562.889
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>

	31/12/2005	31/12/2004
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		
Capitale e Riserve		
Capitale Sociale	21) 1.297.294	1.433.258
Riserve di capitale	22) 125.650	235.260
Riserve di rivalutazione	23) 25.000	-
Riserve di copertura e traduzione	24) 719	24
Risultati portati a nuovo	25) 41.929	(266.350)
Risultato di periodo	26) (167.562)	(843.905)
Perdita ripianata in corso d'anno	139.882	
	<hr/>	<hr/>
Patrimonio netto attribuibile agli azionisti della controllante	1.462.912	558.288
Interessenze di minoranza	27) (216)	15.958
	<hr/>	<hr/>
Totale patrimonio netto	1.462.696	574.246
	<hr/>	<hr/>
Passività a medio lungo termine		
Indebitamento a medio lungo termine	28) 1.241.015	1.142.536
Prestito obbligazionario Convertibile	29) 688.200	729.807
Passività per locazioni finanziarie	30) 5.156	38.525
Altre passività finanziarie	3.229	373
TFR e altri benefit ai dipendenti		
TFR	31) 147.171	320.062
Fondo sconto su biglietti	32) 15.415	16.115
Altri benefici definiti	33) 22.034	21.417
Fondo imposte	34) 648	1.300
Accantonamenti	35) 235.166	619.657
	<hr/>	<hr/>
	2.358.035	2.889.793
	<hr/>	<hr/>
Passività correnti		
Debiti Finanziari	28) 11.948	4.401
Passività per locazioni finanziarie	30) 320	1.439
Debiti commerciali	36) 471.370	439.788
Debiti vari e altre passività	597.886	618.073
Debiti per imposte correnti	37) 25.881	35.149
Strumenti finanziari derivati	38) 34.176	0
	<hr/>	<hr/>
	1.141.580	1.098.850
	<hr/>	<hr/>
Passività direttamente associate alle attività classificate come detenute per la vendita		
	<hr/>	<hr/>
Totale passività	3.499.614	3.988.643
	<hr/>	<hr/>
Totale patrimonio netto e passività	4.962.310	4.562.889
	<hr/>	<hr/>

RENDICONTO FINANZIARIO

importi in migliaia di euro

	2005	2004
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	93.119	549.404
Attività operativa:		
Risultato di periodo del gruppo	(167.778)	(843.099)
Ammortamenti	299.029	350.995
(Plusvalenza) o minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(7.451)	(22.777)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	918	3.465
Variazione del capitale di esercizio	(239.160)	303.952
Variazione netta dei benefici ai dipendenti	(172.973)	(21.163)
	<u>(287.415)</u>	<u>(228.626)</u>
Attività di investimento:		
Investimenti in immobilizzazioni:		
.immateriali	(10.651)	(15.919)
.materiali	(77.298)	(127.900)
.finanziarie	(7.154)	(34.271)
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni	321.188	80.160
Variazione dell'area di consolidamento	(1.130)	5
	<u>224.956</u>	<u>(97.925)</u>
Attività di finanziamento:		
.Nuovi finanziamenti	660.658	100.000
.Conferimenti dei soci	975.131	114
.Rimborsi di finanziamenti	(604.222)	(197.572)
.Altre variazioni del capitale proprio	(17.081)	(116)
.Incremento(decremento) indebitamento a breve	7.547	(30.137)
.Pagamento per locazioni finanziarie	(34.489)	3.999
.Riserve di Patrimonio ai sensi IAS 32-39	98.178	
.Altre variazioni di finanziamento	3.290	(6.022)
	<u>1.089.013</u>	<u>(129.735)</u>
Distribuzione di utili	-	-
Flusso monetario del periodo	<u>1.026.554</u>	<u>(456.285)</u>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al termine del periodo	<u>1.119.673</u>	<u>93.119</u>

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2005

	Capitale Sociale	Riserve	Utili e perdite portate a nuovo	Utili e perdite esercizio	Perdita ripianata in corso anno	Riserva first time adoption	Riserva da hedge accounting	Riserva POC	Riserva per attività disponibili alla vendita	Interessenze dei terzi	Totale
Saldo al 1 gennaio 2004	1.433.144	235.297	100.125	(519.687)		152.945				15.522	1.417.347
Sottoscrizione dei soci											0
Riclassifiche da conversione	114										114
Ripartizione utili e perdite			(519.687)	519.687							0
Altri incrementi e decrementi		17	237							436	690
Risultato di periodo				(843.905)							(843.905)
Saldo al 31 dicembre 2004	1.433.258	235.314	(419.325)	(843.905)	0	152.945				15.958	574.246
Effetti derivanti dalla applicazione IAS 32 e 39			(843.905)	843.905		(50.934)	(6.456)	124.130	7.109		73.849
Saldo al 1 gennaio 2005	1.433.258	235.314	(1.263.230)	0	0	102.011	(6.456)	124.130	7.109	15.958	648.095
Sottoscrizione dei soci	1.006.050		(32.396)								973.654
Riclassifiche da conversione	32	48									80
Ripartizione utili e perdite	(1.142.046)	(235.261)	1.237.425		139.882						0
Altri incrementi e decrementi		1.373	(1.912)				7.175	75	17.891	(16.174)	8.428
Risultato di periodo				(167.562)							(167.562)
Saldo al 31 dicembre 2005	1.297.294	1.474	(60.113)	(167.562)	139.882	102.011	719	124.205	25.000	(216)	1.462.695

*Note esplicative al bilancio consolidato dell'esercizio
chiuso al 31 dicembre 2005*

Parte Generale

L'Alitalia – Linee Aeree Italiane - S.p.A. è una società costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle imprese di Roma. L'indirizzo della sede legale riportato nella prima pagina del fascicolo di bilancio è in Roma – Via Alessandro Marchetti 111.

Le principali attività della società e delle sue controllate (il Gruppo), nonché l'indicazione delle località in cui esse sono condotte, vengono descritte nella Relazione sulla gestione nel paragrafo “Il Gruppo Alitalia”.

Il presente bilancio è espresso in euro, valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni del Gruppo (valuta funzionale del Gruppo). Le attività estere sono incluse nel bilancio consolidato secondo i principi indicati nelle note che seguono.

Adozione di nuovi Principi Contabili

Nel corso dell'esercizio 2005, il Gruppo ha adottato i principi contabili internazionali emessi dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) e omologati dall'Unione Europea. Per IAS/IFRS si intendono gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS) e gli *International Accounting Standard* (IAS) rivisti, nonché tutte le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretation Committee* (SIC).

Principi generali

Il bilancio consolidato è stato redatto al 31 dicembre 2005 per la prima volta in conformità agli IAS/IFRS. Si evidenzia come i principi contabili IAS 32 e 39 vengano applicati a partire dal 1° gennaio 2005 e pertanto non si sia proceduto nel rispetto delle norme alla redazione di situazioni comparative relativamente al 2004.

Il bilancio è stato redatto sulla base del principio del costo storico, fatta eccezione per le rivalutazioni di terreni e fabbricati e di alcuni strumenti finanziari. I principali principi contabili adottati vengono di seguito esposti.

Criteri di consolidamento

Il presente bilancio consolidato include il bilancio della società Capogruppo Alitalia – Linee Aeree Italiane – S.p.A. e delle imprese da essa controllate redatti al 31 dicembre 2005. Si evidenzia come si abbia il controllo su un'impresa quando la società controllante possa determinare le politiche finanziarie e operative della controllata in modo tale da ottenere benefici dalla sua attività.

I risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data di acquisizione fino all'effettiva data di cessione.

Qualora necessario, sono effettuate rettifiche ai bilanci delle imprese controllate per allineare i criteri contabili utilizzati dalle stesse a quelli adottati dal Gruppo.

I bilanci di ciascuna società appartenente al Gruppo vengono preparati nella valuta dell' “ambiente economico primario” in cui essa opera (valuta funzionale).

Ai fini del bilancio consolidato, i bilanci espressi in moneta estera sono convertiti in euro applicando i cambi di fine periodo 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 periodo vengono imputate alla

riserva di traduzione. Tale riserva è rilevata nel conto economico come provento o come onere nel periodo in cui la relativa impresa controllata è ceduta.

I bilanci delle imprese incluse nel perimetro di consolidamento sono consolidate 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.

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate, ad eccezione della Odino Valperga Italeuropa General Cargo che è iscritta al costo, vengono valutate a patrimonio netto.

Area di consolidamento

Relativamente al perimetro di consolidamento, si segnalano, rispetto al 31 dicembre 2004, le seguenti variazioni:

- l'esclusione, con effetto dal 1° gennaio 2005, della società Alinsurance, quale conseguenza dell'intervenuta messa in liquidazione della stessa da parte dell'Assemblea dei soci;
- l'esclusione, con effetto dal 10 novembre 2005, della società Alitalia Servizi e delle sue controllate Alitalia Airport, Alitalia Maintenance Systems e Atitech, quale conseguenza della sottoscrizione da parte di Fintecna dell'intero aumento di capitale sociale della prima e della contestuale concessione in usufrutto, alla stessa Fintecna, di un ammontare di azioni che, sommandosi alle precedenti, consentisse a quest'ultima di detenere il 51% delle azioni di Alitalia Servizi con diritto di voto; il concretizzarsi della rappresentata fattispecie ha conseguentemente determinato il deconsolidamento del Gruppo Alitalia Servizi;
- l'esclusione, con effetto contabile dal 31 dicembre 2005, delle società G.A. 2000 Travel Service e Global Executive Travel Selections, in nesso alla cessazione delle attività delle stesse;

Non sono inoltre inserite nel predetto perimetro di consolidamento la società Sisam, posta in liquidazione, e la società Odino Valperga Italeuropa General Cargo, soggetta a procedura fallimentare.

Sono stati pertanto consolidati, oltre a quello della Capogruppo, il bilancio delle seguenti partecipate:

Partecipata	Partecipante	
Alitalia Express S.p.A. – Roma Capitale Sociale: €/mgl 23.400 interamente versato	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%

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

Partecipazioni in imprese collegate

Si considera collegata un'impresa nella quale il Gruppo è in grado di esercitare un'influenza significativa, ma non il controllo né il controllo congiunto, attraverso la partecipazione alle decisioni sulle politiche finanziarie e operative della partecipata.

Le partecipazioni in imprese collegate vengono valutate a patrimonio netto.

Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese, fatta eccezione per quella in Air France, coerentemente con le prescrizioni dello IAS 39 relativo alle attività finanziarie "Disponibili per la vendita", sono esposte al costo, rettificato onde tener conto delle eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse, laddove il *fair value* non risulti attendibilmente determinabile.

La partecipazione nella società Air France viene invece valutata al *fair value*, con imputazione degli effetti da valutazione (fino al realizzo dell'attività stessa) ad apposita riserva di patrimonio netto.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi per servizi di trasporto aereo vengono iscritti a Conto Economico nel momento in cui avviene il trasporto di passeggeri o merci. I debiti per "biglietti prepagati" rappresentano l'esposizione del Gruppo nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo venduti ma ancora da effettuare.

I ricavi di vendita sono riconosciuti quando i beni sono spediti e il Gruppo ha trasferito all'acquirente i rischi e i benefici significativi connessi alla proprietà dei beni.

Gli interessi attivi sono rilevati in applicazione del principio della competenza temporale, sulla base dell'importo finanziato e del tasso di interesse effettivo applicabile, rappresentante il tasso che sconta gli incassi futuri stimati lungo la vita attesa dell'attività finanziaria onde riportare il tutto al valore di carico contabile dell'attività stessa.

I dividendi sono rilevati allorché venga stabilito il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Leasing

I contratti di locazione sono classificati come locazioni finanziarie laddove i termini del contratto risultino tali da trasferire sostanzialmente tutti i rischi e i benefici della proprietà al locatario. Tutte le altre locazioni

sono invece considerate operative.

Il Gruppo come locatario

Le attività in locazione finanziaria sono iscritte nell'attivo dello Stato Patrimoniale al *fair value* alla data di stipulazione del contratto, oppure, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing* e vengono sistematicamente ammortizzate in funzione della relativa vita economico-tecnica.

Il corrispondente debito verso il locatore è incluso nello stato patrimoniale come passività per locazioni finanziarie e viene progressivamente ridotto in base al piano di rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti.

La quota interessi viene direttamente imputata al conto economico dell'esercizio.

I costi per canoni di locazione operativa sono iscritti a conto economico. Eventuali benefici ricevuti o da ricevere a titolo di incentivo per l'ingresso in contratti di locazione operativa sono iscritti a Conto Economico a quote costanti per la durata del contratto.

Operazioni in valuta estera

Nella preparazione dei bilanci delle singole entità, le operazioni in valuta estera sono inizialmente rilevate ai cambi vigenti al momento in cui sono compiute le operazioni.

Alla data di bilancio le attività e le passività in valuta estera sono convertite ai cambi correnti a tale data. Le attività non monetarie espresse a *fair value* e denominate in valuta estera sono convertite ai cambi in essere alla data in cui furono determinati i *fair value*.

Le differenze di cambio emergenti dalla regolazione delle poste monetarie e dalla riesposizione delle stesse ai cambi correnti alla fine dell'esercizio sono imputate al conto economico dell'esercizio, ad eccezione delle differenze cambio su attività non monetarie espresse a *fair value*, le cui variazioni in termini di *fair value* sono iscritte direttamente a patrimonio netto, così come la componente cambi.

Per coprire la propria esposizione al rischio cambi, il Gruppo ha stipulato alcune operazioni finanziarie derivate su valute (si veda nel seguito per le politiche contabili di Gruppo relativamente a tali strumenti derivati).

Costi relativi all'assunzione di prestiti

I costi relativi all'assunzione di prestiti direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività che richiedono necessariamente un significativo lasso temporale prima di essere pronte per l'uso o la vendita, sono inclusi nel costo di tali attività.

Tutti gli altri oneri riferibili a tale tipo di operazioni sono imputati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Benefici ai dipendenti

I pagamenti per piani a contributi definiti sono imputati al conto economico nel periodo in cui essi sono dovuti.

Per il TFR, qualificato come piano a benefici definiti, il relativo costo è determinato utilizzando il metodo

della proiezione dell'unità di credito (*Projected Unit Credit Method*), effettuando le valutazioni attuariali alla fine di ogni esercizio.

Attraverso la valutazione attuariale si imputano a conto economico il *current service cost*, che definisce l'ammontare dei diritti maturati nell'esercizio dai dipendenti, e l'*interest cost*, che costituisce l'onere figurativo che l'impresa dovrebbe sostenere chiedendo al mercato un finanziamento di importo pari al TFR. Gli utili e le perdite attuariali che riflettono gli effetti derivanti da variazioni delle ipotesi attuariali utilizzate sono rilevati pro-quota a conto economico per la rimanente vita lavorativa media dei dipendenti, nei limiti in cui il loro valore non rilevato al termine del periodo ecceda il 10% della passività (cosiddetto metodo del corridoio).

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro trascorse è rilevato immediatamente nella misura in cui i benefici sono già maturati o altrimenti viene ammortizzato a quote costanti entro il periodo medio nel quale si prevede che i benefici matureranno.

In base allo IAS 19, il diritto attribuito ai dipendenti ed agli ex dipendenti di acquistare un biglietto aereo con uno sconto del 50% rispetto al valore di listino rappresenta un altro beneficio a lungo termine, da valutare con appropriate tecniche attuariali. Il fondo appositamente costituito viene rilasciato periodicamente ad incremento del valore dei ricavi da vendita di biglietti ordinari.

Imposte

Le imposte dell'esercizio rappresentano la somma delle imposte correnti e differite delle società incluse nell'area di consolidamento.

Le imposte correnti sono basate sul risultato imponibile dell'esercizio. Il reddito imponibile differisce dal risultato riportato nel conto economico poiché esclude componenti positivi e negativi che saranno tassabili o deducibili in altri esercizi e esclude inoltre voci che non saranno mai tassabili o deducibili. La passività per imposte correnti è calcolata utilizzando le aliquote vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono le imposte che le società prevedono di pagare o di recuperare sulle differenze temporanee fra il valore contabile delle attività e delle passività di bilancio e il corrispondente valore fiscale utilizzato nel calcolo dell'imponibile fiscale. Le passività fiscali differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili, mentre le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui si ritenga probabile che verranno in futuro a determinarsi risultati fiscali imponibili tali da consentire l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Le passività fiscali differite sono rilevate sulle differenze temporanee imponibili relative a partecipazioni in imprese controllate, collegate ed a controllo congiunto, ad eccezione dei casi in cui il Gruppo sia in grado di controllare l'annullamento di tali differenze temporanee e sia probabile che queste ultime non si annulleranno nel prevedibile futuro.

Le imposte differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale prevista al momento del realizzo dell'attività o dell'estinzione della passività. Le imposte differite sono imputate direttamente al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente a patrimonio netto, nel qual caso anche le relative imposte differite sono imputate al patrimonio netto.

Le attività e le passività fiscali differite sono compensate quando vi è un diritto legale a compensare le imposte correnti attive e passive e quando si riferiscono ad imposte dovute alla medesima autorità fiscale e

il Gruppo intende liquidare le attività e le passività fiscali correnti su base netta.

Fabbricati, impianti e macchinari

Le attività materiali sono iscritte al costo, eventualmente rivalutato in applicazione di norme speciali di legge, al netto di eventuali svalutazioni per perdite di valore. Il costo comprende gli oneri di smantellamento e rimozione del bene, i costi di bonifica del sito su cui insiste l'attività (se rispondenti alle previsioni dello IAS 37), gli oneri accessori di diretta imputazione, le spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni nonché gli 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.

Le attività materiali sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

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, MD11)	20 anni	5%
aeromobili di breve-medio raggio (A321, A320, A319, MD80, ERJ145)	18 anni	5,5%
aeromobili turboprop (ATR 72)	14 anni	7,14%

La recuperabilità del valore delle attività materiali è verificata secondo i criteri previsti dallo IAS 36 illustrati nel successivo paragrafo "Perdita di valore delle attività".

Il valore ammortizzabile di un'attività materiale è costituito dal suo valore di iscrizione iniziale al netto del valore residuo. Quest'ultimo è definito dallo IAS 16 come la stima dell'ammontare che l'impresa ritiene di recuperare dalla cessione del bene, al netto dei costi di alienazione, ipotizzando che il bene stesso si trovi già nell'anzianità e nelle condizioni attese al termine della sua vita utile.

Il gruppo Alitalia ha adottato come valore residuo degli aeromobili un importo pari ad una percentuale del costo storico iniziale e precisamente:

10%	per B777, B767, MD11, A321, A320, A319, ERJ145
5%	per MD80, ATR72
0	per ATR42

Per vita utile si intende il periodo di tempo nel quale si suppone che un bene sia disponibile per l'uso dall'impresa. Il Gruppo Alitalia estende, in modo prospettico, la vita utile di quegli aeromobili che, avendo già sostenuto la terza *heavy maintenance*, presentano un disallineamento tra i periodi di ammortamento degli aeromobili e quelli delle relative revisioni cicliche.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico.

Gli oneri relativi alle *heavy maintenance* (revisione D e ispezione II) degli aeromobili vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni.

I costi capitalizzati su beni di terzi sono attribuiti alle classi di cespiti cui si riferiscono e ammortizzati al minore tra la durata residua del contratto di locazione e la vita utile residua della natura di cespiti cui la miglioria è relativa.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, esse sono rilevate separatamente onde essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*"). In particolare, gli aeromobili, tipico "macchinario" complesso, sono stati scomposti nelle seguenti componenti:

heavy maintenance (i.e. D-check, ispezione IL);
cellula (*airframe*);
motore.

Sempre in base al criterio del *component approach*, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento.

Le attività detenute riconnesse a contratti di locazione finanziaria sono ammortizzate in base alla loro stimata vita utile, analogamente alle attività detenute in proprietà.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Attività immateriali generate internamente – costi di ricerca e sviluppo

I costi di ricerca sono imputati al conto economico nel periodo in cui sono sostenuti.

Le attività immateriali internamente generate derivanti da un'attività di sviluppo sono iscritte nell'attivo, solo se tutte le seguenti condizioni sono rispettate:

L'attività è identificabile;
il Gruppo ha il controllo sull'attività;
è probabile che l'attività creata genererà benefici economici futuri;
i costi di sviluppo dell'attività possono essere misurati attendibilmente.

Tali attività immateriali sono ammortizzate su base lineare lungo le relative vite utili.

Quando le attività internamente generate non rispondono ai requisiti di patrimonializzazione, i costi di sviluppo sono imputati al conto economico dell'esercizio nel quale sono sostenuti.

Marchi e brevetti

I marchi e i brevetti sono rilevati inizialmente al costo di acquisto e sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

Avviamento

L'avviamento e le altre attività aventi vita utile indefinita non sono assoggettate ad ammortamento sistematico ma sottoposte a verifica annuale di recuperabilità (*impairment test*) condotta a livello della *Cash Generating Unit* alla quale viene imputato l'avviamento (o l'attività) stesso. Eventuali svalutazioni non sono oggetto di successivi ripristini di valore.

Perdite di valore ("*Impairment*")

Ad ogni data di bilancio, il Gruppo rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni circa eventuali perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'eventuale importo della svalutazione. Nel caso in cui non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, il Gruppo effettua la stima del valore recuperabile della unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene (CGU *cash generating unit*).

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso. Nella determinazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti di mercato del valore del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di una attività (o di una CGU) è stimato inferiore rispetto al relativo valore contabile, esso è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore è rilevata nel conto economico immediatamente, a meno che l'attività sia rappresentata da terreni o fabbricati rilevati a valori rivalutati, nel qual caso la perdita è imputata alla rispettiva riserva di rivalutazione.

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o della CGU), ad eccezione dell'avviamento, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato al conto economico immediatamente, a meno che l'attività sia valutata a valore rivalutato, nel cui caso il ripristino di valore è imputato alla riserva di rivalutazione.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dai materiali tecnici ed altri di consumo e dai materiali in corso di costruzione e di lavorazione, sono valutate al minore fra costo e valore netto di realizzo. Il costo è calcolato utilizzando il metodo del costo medio ponderato e comprende i materiali diretti e, ove applicabile, la mano d'opera diretta, le spese generali di produzione e gli altri oneri che sono sostenuti per portare le rimanenze nel luogo e nelle condizioni attuali. Il valore netto di realizzo rappresenta il prezzo di vendita stimato al netto di eventuali costi necessari al completamento o alla realizzazione della vendita.

Strumenti finanziari

Le attività e le passività finanziarie sono rilevate in bilancio nel momento in cui il Gruppo diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento.

Crediti commerciali

I crediti commerciali sono iscritti inizialmente al valore nominale e sono successivamente valutati al costo ammortizzato secondo il metodo del tasso di interesse effettivo. Appropriate svalutazioni per stimare gli ammontari non recuperabili sono iscritte a conto economico quando vi sia evidenza oggettiva circa l'esistenza di una perdita di valore.

Attività finanziarie

Le attività finanziarie sono rilevate e stornate dal bilancio sulla base della data di negoziazione e sono inizialmente valutate al costo, inclusivo degli oneri direttamente connessi con l'acquisizione.

Alle date di bilancio successive, le attività finanziarie che il Gruppo ha l'intenzione e la capacità di detenere fino alla scadenza (titoli detenuti fino alla scadenza) sono rilevate al costo ammortizzato secondo il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle svalutazioni effettuate per rifletterne le perdite di valore.

Le attività finanziarie diverse da quelle detenute fino alla scadenza sono classificate come detenute per la negoziazione o disponibili per la vendita, e sono valutate ad ogni fine periodo al *fair value*. Quando le attività finanziarie sono detenute per la negoziazione, gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni nel *fair value* sono imputati al conto economico del periodo; per le attività finanziarie disponibili per la vendita, gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni del *fair value* sono imputati direttamente al patrimonio netto fintanto non siano cedute o abbiano subito una perdita di valore; in tale momento, gli utili o le perdite complessivi precedentemente rilevati nel patrimonio netto sono imputati al conto economico del periodo.

Cassa e mezzi equivalenti

Sono valutati al loro valore nominale. 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.

Strumenti rappresentativi di patrimonio netto

Gli strumenti rappresentativi di patrimonio netto emessi dalle società del Gruppo, definiti come quei contratti che danno diritto a beneficiare degli interessi residui nelle attività del Gruppo dopo aver dedotto le relative passività, sono rilevati in base all'importo incassato, al netto dei costi diretti di emissione.

Passività finanziarie non correnti

Le passività finanziarie, classificate secondo la sostanza degli accordi contrattuali che le hanno generate, sono rilevate al costo ammortizzato. In particolare, i costi sostenuti per l'acquisizione dei finanziamenti (spese di transazione) sono portati a diretta rettifica del valore nominale del finanziamento. Sono poi rideterminati gli oneri finanziari netti sulla base del metodo del tasso effettivo d'interesse.

Obbligazioni convertibili

Le obbligazioni convertibili sono strumenti finanziari composti da una componente di passività e una componente di patrimonio netto. Alla data di emissione, il *fair value* della componente di passività è stimato utilizzando il tasso di interesse corrente sul mercato per obbligazioni similari non convertibili. La differenza fra l'importo netto ricavato dall'emissione e il *fair value* assegnato alla componente di passività, che rappresenta l'opzione implicita di convertire le obbligazioni in azioni del Gruppo, è inclusa nel patrimonio netto come riserva di capitale.

La componente di passività viene successivamente trattata secondo il criterio del costo ammortizzato.

Debiti commerciali

I debiti commerciali sono rilevati al valore nominale.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Le attività del Gruppo sono esposte a rischi finanziari, generati da variazioni nei tassi di cambio e nei tassi

di interesse, e rischi di prezzo, essenzialmente del carburante. Il Gruppo utilizza strumenti derivati (principalmente contratti a termine su valute) per coprire i rischi derivanti da variazioni delle valute estere in certi impegni irrevocabili e in operazioni future previste. I rischi su tassi di interesse derivano da finanziamenti a medio lungo termine; per coprire tali rischi il Gruppo converte una parte dei suoi debiti a base variabile in tasso fisso (*cash flow hedge*) e una parte dei suoi debiti a tasso fisso in tasso variabile (*fair value hedge*).

Il Gruppo utilizza inoltre opzioni per coprire i rischi derivanti dall'aumento delle quotazione petrolifere. L'uso di tali strumenti è regolato da politiche di Gruppo approvate dal Consiglio di Amministrazione, che ha stabilito procedure scritte sull'utilizzo dei derivati coerentemente con le strategie di *risk management* del Gruppo.

La decisione di ricorrere a politiche di copertura è stata indotta dalla valutazione "asimmetrica" del rischio, assumendo come base di riferimento la maggiore insostenibilità di eventuali andamenti peggiorativi dei risultati programmati rispetto ai vantaggi che, al contrario, si potrebbero conseguire nel caso di andamenti migliorativi.

Al fine di conseguire opportuna protezione contro lo sfavorevole evento di un aumento non preventivato dell'attività sottostante (cosiddetto "principio dell'assicurazione"), l'attività di *hedging* si rende necessaria per stabilizzare variabili di costo che potrebbero determinare impatti particolarmente sfavorevoli sulle performance economico-finanziarie programmate (piano pluriennale, budget annuale, previsioni fine anno, ecc.).

Pertanto si persegue il sistematico controllo non solo dell'esposizione ai rischi finanziari (cambio, tasso e prezzo carburanti avio), ma anche delle controparti, che devono avere un merito creditizio in linea con le migliori prassi di mercato.

In considerazione anche del comportamento dei principali concorrenti europei e con il supporto e riscontro da parte di primari istituti specializzati, è stato individuato, in condizioni di mercato "normale", un profilo di copertura fino ad un massimo del 50-60% del rischio globale: tale profilo è considerato come un 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.

Per le operazioni in cambi, considerate le *best practices*, la volatilità e la liquidità dei mercati di riferimento, si è ritenuto coerente individuare in "24-36 mesi *rolling*" l'orizzonte temporale di riferimento operativo, anche in considerazione degli strumenti a disposizione (piano, budget, aggiornamento delle previsioni, consuntivi anni precedenti) valutati sufficienti per impostare e, quindi, progressivamente definire strategie che, pur nella volatilità strutturale dei mercati, possano minimizzare i connessi rischi. Tuttavia, in presenza di circostanze particolari quali flussi certi legati ad impegni contrattuali, l'orizzonte temporale può essere adeguato alle scadenze di tali flussi, previa specifica autorizzazione al riguardo.

Per le operazioni in tassi di interesse, l'orizzonte temporale può coincidere con la durata dell'operazione sottostante (indebitamento) oggetto della copertura.

In funzione delle condizioni di mercato di volta in volta vigenti e delle relative aspettative circa le possibili evoluzioni dei mercati, si ricorre a strumenti "rigidi" (es. swap, irs e forward) che fissano a termine il valore del bene di riferimento e per i quali è possibile che si sostengano costi "impliciti" (il cosiddetto costo-opportunità), ovvero a 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 è necessario sostenere un

costo “esplicito” (pagamento del premio); operativamente è possibile anche individuare una combinazione degli strumenti citati in relazione alle specifiche condizioni dei mercati.

Il Gruppo non utilizza strumenti derivati con scopi di negoziazione.

Gli strumenti derivati sono inizialmente rilevati al costo, e adeguati al *fair value* alle successive date di chiusura.

Le variazioni nel *fair value* degli strumenti derivati che sono designati, e si rivelano efficaci, per la copertura dei flussi di cassa futuri (*cash flow hedge*) relativi ad impegni contrattuali della Società e ad operazioni previste, sono rilevate direttamente nel patrimonio netto, mentre la porzione inefficace viene iscritta immediatamente a conto economico.

Per le coperture efficaci di un'esposizione a variazioni di *fair value* (*fair value hedge*), la voce coperta è rettificata dalle variazioni di *fair value* attribuibili al rischio coperto con contropartita di conto economico. Gli utili e le perdite derivanti dalla valutazione del derivato sono iscritti anch'essi a conto economico.

Le variazioni nel *fair value* degli strumenti derivati che non sono qualificati di copertura sono rilevate nel conto economico del periodo in cui si verificano.

Il metodo contabile della copertura viene abbandonato quando lo strumento di copertura giunge a scadenza, viene venduto, termina, o viene esercitato, oppure quando non è più qualificato come di copertura. In tale momento, gli utili o le perdite accumulati dello strumento di copertura rilevati direttamente nel patrimonio netto sono mantenuti nello stesso fino al momento in cui l'operazione prevista si verifica effettivamente. Se l'operazione oggetto di copertura si prevede non si verificherà, gli utili o le perdite accumulati rilevati direttamente nel patrimonio netto sono trasferiti nel conto economico del periodo.

I derivati impliciti inclusi in altri strumenti finanziari o in altri contratti sono trattati come derivati separati, quando i loro rischi e caratteristiche non sono strettamente correlati a quelli dei contratti che li ospitano e questi ultimi non sono valutati a *fair value* con iscrizione dei relativi utili e perdite a conto economico.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi sono stanziati in bilancio quando il Gruppo ha un'obbligazione presente quale risultato di un evento passato ed è probabile che verrà richiesto l'adempimento dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'impresa dovrebbe pagare per estinguere l'obbligazione; quando significativo ed ove le date di pagamento siano attendibilmente stimabili, l'accantonamento è rilevato in bilancio a valori attuali, con imputazione a conto economico nella voce “Proventi e oneri finanziari” degli oneri derivanti dal trascorrere del tempo.

Note esplicative al Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005

- (1) I **ricavi del traffico**, sono risultati pari a €/mgl 4.216.662 e hanno presentato un incremento di €/mgl 453.125. L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	2005	2004	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	3.663.314	3.233.719	429.595
Merci	462.266	445.587	16.679
Posta	11.609	13.692	(2.083)
Altri ricavi del traffico	79.472	70.539	8.934
Totale ricavi del traffico	4.216.662	3.763.537	453.125

In particolare, l'incremento della componente passeggeri risulta essenzialmente ascrivibile, così come dettagliatamente illustrato nel paragrafo dedicato all'andamento del traffico, all'espansione dell'attività, nonché, in misura maggiormente contenuta, al miglioramento dello *yield*, principalmente sorretto dall'applicazione di *fuel surcharge* intese a limitare le penalizzazioni rivenienti dall'ascesa del prezzo del carburante.

Si fa rilevare come a far data dal presente esercizio la voce in oggetto includa anche quanto emergente dalla valorizzazione del fondo per concorsi ed operazioni a premi (accantonamento: €/mgl 29.857; assorbimento: €/mgl 20.849), le cui componenti erano invece precedentemente appostate nelle voci "Altri ricavi operativi" (€/mgl 19.142 nel 2004) ed "Altre spese operative" (€/mgl 37.345 nel 2004).

Le nuove modalità di rappresentazione si ritiene riflettano con maggiore aderenza alla sostanza dei fatti gli effetti della citata operazione sul volato sociale.

Si segnala inoltre che nell'esercizio si è provveduto ad assorbire un importo di €/mgl 39.966, principalmente afferente le migliaia decadute accumulate nelle operazioni susseguitesi fino a tutto il 31 dicembre 2002.

Per quanto concerne invece la componente merci l'aumento dei ricavi del traffico è risultato totalmente riconducibile all'incremento dei proventi unitari.

- (2) Gli **altri ricavi operativi**, pari a 579.932 hanno presentato un aumento di €/mgl 44.903 e sono risultati articolati come segue:

	2005	2004	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	91.640	75.980	15.660
Noleggi attivi	2.655	11.420	(8.765)
Handling	31.993	40.468	(8.476)
Manutenzioni	67.870	103.981	(36.111)
Altre prestazioni	56.501	44.311	12.190
Ricavi di vendita	11.166	14.226	(3.060)
Incrementi per lavori interni	43.042	44.341	(1.299)
Utili da alienazione flotta	5.282	15.247	(9.965)
Altre plusvalenze	1.275	191	1.085
Assorbimento fondo ristrutturazione	47.705		47.705
Altri assorbimenti fondi	13.413	10.759	2.654
Eccedenze di precedenti accantonamenti	76.025	82.042	(6.016)
Differenze attive da traffico passeggeri	50.107	20.000	30.107
Altri	81.257	72.063	9.195
Totale ricavi del traffico	579.932	535.029	44.903

In ordine alle principali differenze nei confronti del precedente esercizio si fa rilevare:

- tra quelle in aumento, oltre l'assorbimento, pari a €/mgl 47.705, di quanto di competenza del fondo di ristrutturazione stanziato al 31 dicembre 2004 ai fini dell'operazione Alitalia Servizi (attuata, come detto, il 1 maggio 2005), la variazione delle differenze attive da traffico passeggeri accolte nell'esercizio 2005 sulla base di puntuali elaborazioni statistiche;
- tra quelle in diminuzione, le riduzioni ascrivibili primariamente alle minori attività manutentive effettuate verso terzi, oltre alla flessione dei noleggi attivi.

(3) I **consumi**, pari a €/mgl 1.044.694, hanno presentato un incremento di €/mgl 282.305 e sono risultati così costituiti:

	2005	2004	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	864.696	580.904	283.791
Altri Consumi	179.998	181.485	(1.486)
Totale consumi	1.044.694	762.389	282.305

La variazione in aumento accoglie, tra l'altro, minori proventi derivanti dalle operazioni finanziarie derivate su carburante chiuse nell'esercizio (-€/mgl 22.007), nonché la variazione negativa del *fair value* dei contratti derivati su carburante in essere al 31.12.2005, la cui copertura è risultata non efficace (-€/mgl 1.408).

Al netto di dette nuove poste, iscritte in aderenza ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, l'incremento dei consumi si riduce a €/mgl 258.890 ed è quasi esclusivamente ascrivibile all'eccezionale ascesa del prezzo del greggio, che ha negativamente impattato le risultanze gestionali per circa 233 milioni di euro, nonché, per la quota residuale, alla più elevata attività di volo effettuata nell'esercizio.

- (4) Le **spese per servizi**, pari a €/mln 2.408.273, hanno presentato un aumento di €/mgl 111.985. In maggior dettaglio:

	2005	2004	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	576.888	585.933	(9.046)
Spese di traffico e scalo	838.743	785.116	53.627
Manutenzione e revisione flotta	244.814	196.106	48.708
Altre prestazioni	410.592	408.482	2.110
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	337.236	320.651	16.585
Totale servizi	2.408.273	2.296.288	111.985

Il rappresentato incremento dei costi in esame risulta essenzialmente riconducibile ai maggiori oneri di traffico e scalo, quale effetto dei più elevati livelli di attività e del rialzo dei prezzi per assistenza radiometeo, alle maggiori spese di manutenzione e revisione flotta, in nesso al più elevato numero di interventi manutentivi effettuati da terzi ed ai maggiori noleggi passivi, essenzialmente quale conseguenza del minor assorbimento di quanto stanziato in precedenti esercizi a fronte dei costi connessi all'eccessiva onerosità dei contratti di locazione degli aeromobili B767.

Parziale compensazione si è registrata per effetto della realizzazione di ulteriori progressi nelle avviate azioni di efficientamento dirette ad incidere la struttura dei costi unitari di beni e servizi, che hanno riguardato in particolar modo le spese di vendita, il *catering*, le prestazioni per il personale, le assicurazioni e le manutenzioni degli impianti.

- (5) I **costi del personale**, pari a €/mgl 982.368, hanno presentato una riduzione di €/mgl 427.425.

Va tuttavia segnalato che l'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS ha comportato, con riferimento al periodo a raffronto, l'appostazione nella voce in esame degli oneri scaturenti dal nuovo Piano Industriale 2005-2008 e connessi alla gestione degli esuberi, che, si ricorda, pari a €/mgl 221.200, erano stati invece inclusi, in applicazione dei principi contabili italiani, tra le partite straordinarie.

Si rappresenta inoltre che la voce in esame, nell'esercizio 2005, ha beneficiato per un importo pari a €/mgl 93.423, dell'assorbimento del fondo costituito nel 1997 per gli oneri sostenuti in merito al pensionamento anticipato di dipendenti effettuato sulla base della Legge 20 dicembre 1996, n. 640.

L'ammontare relativo al fondo si era di fatto già reso disponibile nel corso del 2003.

E' stato successivamente promosso un tavolo di approfondimento con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la definizione dell'intera partita.

Dagli approfondimenti effettuati non è emersa alcuna criticità al riguardo e quindi si è determinato il venir meno della giustificazione dell'appostazione operata, che non può più essere mantenuta in bilancio.

Un ulteriore beneficio, per €/mgl 6.930, è scaturito dalla riduzione di quanto valorizzato in ordine ai benefici ai dipendenti.

Al netto delle nuove poste iscritte in aderenza ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, la positiva variazione del costo del lavoro si riduce a €/mgl 114.491 e risulta sostanzialmente riconducibile alle azioni declinate ed introdotte dal Piano Industriale 2005 – 2008 in tema di contenimento degli oneri per il personale contestuale ad un deciso incremento della produttività.

Si segnala altresì che nell'arco nell'esercizio è stata osservata una flessione degli organici di forza media retribuita pari a 2.818 risorse, ai cui benefici in termine di costo del lavoro sono venuti a coniugarsi quelli emergenti, per il personale navigante, dalla nuova piattaforma contrattuale sotto il profilo del contenimento dei costi unitari e delle diarie; sempre in ordine alle risorse di volo si segnala tuttavia che parziale compensazione è stata tratta dall'introduzione dell'istituto dell'indennità di volo giornaliera, collegato ad incentivare la produttività degli organici tramite un ampliamento della parte variabile della retribuzione.

- (6) Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mgl 306.748, hanno presentato un decremento di €/mgl 71.089.
- (7) Le **altre spese operative**, pari a €/mgl 102.004, hanno presentato un decremento di €/mgl 103.680.

Va tuttavia segnalato che l'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS ha comportato, con riferimento al periodo a raffronto, l'appostazione nella voce in esame degli oneri scaturenti dal nuovo Piano Industriale 2005-2008 e connessi al differenziale negativo tra il valore economico emerso per l'investitore in Alitalia Servizi ed il valore contabile riconosciuto in occasione del conferimento, che, si ricorda, pari a €/mgl 122.000, erano stati inclusi, in applicazione dei principi contabili italiani, tra le partite straordinarie.

Al netto di tale posta iscritta in aderenza ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, la variazione viene a commutarsi in un incremento di €/mgl 14.838 e risulta essenzialmente ascrivibile ai maggiori costi da riaddebitare a società collegate (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri ricavi operativi) ed alle più elevate differenze negative emergenti da accantonamenti effettuati in precedenti esercizi, parzialmente compensati dai minori accantonamenti a fondi rischi ed oneri.

Per le dinamiche sopra esposte il **risultato operativo** ha presentato un valore negativo di €/mgl 47.494 rispetto alla perdita di €/mgl 753.425 del precedente esercizio.

- (8) Gli **oneri netti derivanti dalla valutazione ad equity delle partecipazioni** hanno presentato un saldo positivo pari a €/mgl 3.132 con un miglioramento di €/mgl 4.161.
In particolare sono riferiti alle seguenti società:

Alinsurance	734
Sisam	24
Alitalia Servizi	2.298
Italiatour	(200)
Ales	(7)
Alicos	283
	3.132

- (9) Gli **oneri finanziari netti** hanno presentato un valore di €/mgl 99.694, con un peggioramento di €/mgl 40.983 nei confronti del precedente esercizio, da attribuirsi essenzialmente all'incremento degli interessi passivi conseguente la ristrutturazione del prestito obbligazionario e l'accensione, dallo scorcio finale del precedente esercizio, del cosiddetto prestito ponte.
- Si ricorda altresì che la variazione delle partite finanziarie riflette l'applicazione, dal 1° gennaio 2005, degli IAS 32 e 39, in particolare per quanto riguarda l'ammontare degli interessi passivi ricalcolati secondo il tasso effettivo di interesse. In maggior dettaglio:

	2005	2004	variazioni
Proventi finanziari:			
Interessi attivi	12.216	12.747	(532)
Proventi operazioni finanziarie derivate	10.945	13.077	(2.132)
Altri proventi finanziari	809	813	(4)
Totale proventi finanziari	23.970	26.637	(2.667)
Oneri finanziari:			
Interessi passivi su finanziamenti a m/l termine	(37.331)	(29.163)	(8.167)
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(54.014)	(20.715)	(33.299)
Altri interessi passivi e commissioni	(8.171)	(1.005)	(7.166)
Oneri operazioni finanziarie derivate	(16.651)	(50.123)	33.472
Oneri per attualizzazione fondi	(7.931)		(7.931)
Altri oneri finanziari	(1.603)	(1.872)	269
Totale oneri finanziari	(125.701)	(102.879)	(22.822)
Proventi (oneri) di cambio	2.036	17.531	(15.494)
Totale proventi ed oneri finanziari	(99.694)	(58.711)	(40.983)

(10) Gli **altri oneri netti** hanno presentato un valore di €/mgl 1.765, evidenziando un peggioramento di €/mgl 3.013 rispetto allo scorso esercizio, e sono riferiti alle svalutazioni nette di crediti iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie.

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mgl 144.241, minore di €/mgl 665.389 rispetto a quello rilevato lo scorso esercizio.

(11) Le **imposte sul reddito dell'esercizio** sono risultate pari a €/mgl 23.537 e rappresentano il carico fiscale del Gruppo di competenza dell'esercizio.

In dettaglio, la voce accoglie:

- imposte correnti, quasi esclusivamente riferite ad IRAP, per €/mgl 16.726. Si rappresenta che il saldo accoglie sopravvenienze attive nette relative alla conclusiva definizione di un contenzioso instaurato con l'Amministrazione Finanziaria inerente l'ILOR del periodo d'imposta 1987.
- imposte anticipate, per €/mgl 1.201;
- utilizzi di imposte anticipate relative ad esercizi pregressi per €/mgl 8.102;
- utilizzi di imposte differite per €/mgl 90.

L'accantonamento per imposte dell'anno può essere riconciliato con il risultato dell'esercizio esposto in bilancio come segue:

Imposte sul reddito

	Attività in funzionamento	Attività in funzionamento
	<u>31-dic-05</u>	<u>31-dic-04</u>
Imposte correnti	(16.726)	(27.585)
Imposte differite	<u>(6.811)</u>	<u>(5.883)</u>
Imposte dell'esercizio	<u>(23.537)</u>	<u>(33.468)</u>

<u>I.R.A.P.</u>	Esercizio chiuso al 31/12/2005		Esercizio chiuso al 31/12/2004	
Valore della produzione	(231.217)	%	(508.563)	%
Effetto fiscale di costi non deducibili	1.118.690		1.273.855	
	<u>887.473</u>		<u>765.291</u>	
Imposta all'aliquota nazionale	(39.049)	4,40	(34.362)	4,49
Effetto fiscale di costi dedotti e non nella determinazione Irap	2.197	0,25	(784)	0,10
Effetto fiscale di quote di risultato di società collegate	0		0	
Effetto delle differenti aliquote d'imposta relative a controllate operanti in altre giurisdizioni	0		0	
Imposte sul reddito dell'esercizio e aliquota fiscale effettiva	<u>(36.852)</u>	<u>4,15</u>	<u>(35.145)</u>	<u>4,59</u>

<u>I.R.E.S.</u>	Esercizio chiuso al 31/12/2005		Esercizio chiuso al 31/12/2004	
Utile/Perdita ante imposte:		%		%
Attività in funzionamento	(126.924)		(777.936)	
Attività cessate	<u>0</u>		<u>0</u>	
Perdita civilistica consolidata	(126.924)		(777.936)	
Imponibile delle società consolidate	5.914		24.522	
Imposta all'aliquota nazionale	(1.951)	33,00	(8.092)	33,00
Effetto fiscale di costi dedotti nella determinazione Ires	413	(0,07)	867	(0,04)
Effetto fiscale derivante da perdite fiscali di consolidato	1.991	(32,93)	8.280	(32,96)
Effetto derivante dall'adeguamento ai principi contabili internazionali IAS/IFRS	12.862		623	
Imposte sul reddito dell'esercizio e aliquota fiscale effettiva	<u>13.315</u>	<u>0,00</u>	<u>1.677</u>	<u>0,00</u>

Il **Risultato dell'esercizio** ha presentato una perdita netta di €/mgl 167.778, a fronte di quella pari ad €/mgl 843.905 consuntivata nel 2004, e così ripartita:

Quota di competenza del Gruppo	€/mgl 167.562
Quota di competenza di terzi	€/mgl 216

ATTIVO:

- 12) Le **attività materiali**, costituite da immobili, impianti, macchinari e beni in locazione finanziaria, hanno presentato un valore di €/mgl 2.694.660 evidenziando un decremento di €/mgl 564.228 essenzialmente da attribuire a quanto conferito alla società Alitalia Servizi nella già citata operazione di conferimento di ramo d'azienda.

L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	Terreni e Fabbricati	Flotta	Altre materiali	Beni in locazione finanziaria	Totali
ATTIVITA' MATERIALI					
Al 1° gennaio 2004	59.867	3.170.446	245.323	25.108	3.500.744
Incrementi	10.376	135.792	(28.110)		118.058
Decrementi	(12)	(33.008)	(27.385)		(60.405)
Rivalutazioni (Svalutazioni)		15.333	(67)		15.266
Ammortamenti	(3.377)	(272.104)	(35.901)	(3.395)	(314.777)
Valore netto contabile al 31/12/2004	66.854	3.016.459	153.861	21.713	3.258.888
Incrementi	344	53.739	8.274		62.357
Decrementi	(56.105)	(221.183)	(108.213)		(385.401)
Rivalutazioni (Svalutazioni)	286	44.770			45.056
Riscatto leasing finanziari		16.178		(16.178)	-
Ammortamenti	(4.359)	(249.908)	(31.651)	(221)	(286.139)
Valore netto contabile al 31/12/2005	7.020	2.660.055	22.270	5.314	2.694.660

Le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio hanno riguardato:

- incrementi per €/mgl 62.357, essenzialmente riferiti a *heavy maintenance*, modifiche su aeromobili ed acquisti di materiale di rotazione;
- decrementi per €/mgl 385.401, principalmente riferiti al citato conferimento ad Alitalia Servizi e alle alienazioni di flotta avvenute nell'esercizio;
- utilizzo, per €/mgl 45.056, delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti e relative a motori conferiti ad Alitalia Servizi ed aeromobili MD11 oggetto di un'operazione di vendita e retrolocazione;
- ammortamenti per €/mgl 286.139.

- 13) L'avviamento, pari a €/mgl 6.000 e relativo all'acquisizione del ramo d'azienda Gandalf, non ha subito perdite di valore nel corso dell'esercizio e corrisponde al valore risultante alla data di transizione.
- 14) Le **altre attività immateriali**, pari a €/mgl 20.358, hanno presentato un decremento di €/mgl 31.642 da attribuire essenzialmente all'applicazione, come detto dal 1 gennaio 2005, degli IAS 32 e 39 che prescrivono che le spese di transazione sui finanziamenti vengano portate a diretta rettifica del valore nominale dell'indebitamento a medio lungo termine.
L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	Diritti di brevetto industriale	altre immobilizzazioni	totale
ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI			
Al 1° gennaio 2004	22.595	41.142	63.737
Incrementi	6.071	3.368	9.439
Decrementi	0		0
Ammortamenti	(10.641)	(10.534)	(21.175)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2004	18.025	33.976	52.001
Rettifiche IAS 32-39		(21.318)	(21.318)
Incrementi	8.132	3.490	11.622
Decrementi	(2.849)	(4.984)	(7.833)
Ammortamenti	(9.485)	(4.629)	(14.114)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2005	13.823	6.535	20.358

Tra le altre variazioni significative si segnalano:

- incrementi per €/mgl 11.622 essenzialmente per gli oneri sostenuti per acquisire la titolarità di programmi di software;
- decrementi per €/mgl 7.833 principalmente per quanto conferito ad Alitalia Servizi;
- ammortamenti per €/mgl 14.114;

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 per la determinazione di possibili perdite di valore delle attività (cosiddetto "*impairment*") il Gruppo Alitalia ha identificato le unità generatrici di flussi finanziari (*cash generating unit*) che rappresentano il più piccolo gruppo identificabile di attività in grado di generare flussi di cassa ampiamente indipendenti all'interno del bilancio consolidato. Il livello massimo di

aggregazione delle *cash generating unit* è rappresentato dal segmento primario come disposto dallo IAS 14 – *Segment Reporting*.

La recuperabilità dei valori iscritti è stata verificata confrontando il valore netto contabile delle singole *cash generating unit* con il valore recuperabile. Tale valore recuperabile è rappresentato dal valore attuale dei flussi finanziari futuri che si stimano deriveranno dall'uso continuativo dei beni riferiti alla *cash generating unit* e dalla dismissione degli stessi al termine della loro vita utile (*disposal value*).

La recuperabilità dell'avviamento (€/mgl 6.000 al 31.12.2005, e allocato alla *cash generating unit* "breve raggio") e delle immobilizzazioni immateriali non ancora pronte per l'uso (€/mgl 2.799 al 31.12.2005 e allocate alle *cash generating unit* in base a specifici *driver*) è verificata almeno una volta l'anno anche in assenza di indicatori di perdita di valore.

Le principali ipotesi utilizzate per il calcolo del valore recuperabile (valore in uso) riguardano il tasso di sconto, l'utilizzo dei più recenti budget/previsioni approvati dal Consiglio di Amministrazione e l'utilizzo del tasso di crescita.

Nell'attualizzazione dei flussi di cassa il Gruppo Alitalia ha adottato un tasso di sconto che riflette le correnti valutazioni di mercato del costo del denaro e del rischio specifico connesso alle *cash generating unit*. Il tasso di sconto che è stato utilizzato è stato pari al 8,2%.

La determinazione dei flussi di cassa relativi alle *cash generating unit* è stata basata sui più recenti budget/previsioni approvati dal Consiglio di Amministrazione. Tali previsioni coprono i prossimi 3 anni. Il tasso di crescita utilizzato per proiettare i flussi di cassa eccedenti tale orizzonte temporale è stato determinato nella misura, costante, del 2% (rappresentativo dell'effetto inflattivo).

Il valore contabile sottoposto al test di *impairment* al 31.12.2005 risulta essere di €/mgl 2.721.018 (€/mgl 3.316.889 nel 2004) rappresentativo delle immobilizzazioni materiali e immateriali del Gruppo.

15) Le **partecipazioni** valutate ad *equity*, pari a €/mgl 97.367, hanno presentato un aumento di €/mgl 92.653 essenzialmente per la variazione dell'area di consolidamento, precedentemente commentata, e relativa alle società appartenenti al Gruppo Alitalia Servizi.

	31.12.2005	31.12.2004
Costo di acquisto	99.409	4.611
Quota parte degli utili post acquisizione	(2.042)	103
Valore a bilancio	97.367	4.714

In maggior dettaglio esse sono costituite da:

Partecipazioni in imprese collegate:

Denominazione	Gruppo Alitalia Servizi	Alicos	Italiatour	Sasco	Verona Cargo Center	Totale
Sede	Roma	Palermo	Roma	Firenze	Verona	
Percentuale di possesso	49%	40%	20%	25%	40%	
31/12/2004		1.006	200	71	457	1.895
Riclassifiche	94.392					
Alienazioni						
Rivalutazioni (Svalutazioni)	(2.979)	283	(200)			
31/12/2005	91.413	1.289	0	71	457	93.231

Partecipazioni in imprese controllate, non consolidate in quanto poste in stato di liquidazione:

Denominazione	Alinsurance	Sisam	Totale
Sede	Roma	Roma	
Percentuale di possesso	94%	100%	
Valore al 31.12.2004		2.819	2.819
Variazione dell'area di consolidamento	559		559
Rivalutazioni (Svalutazioni)	734	24	758
Valore al 31.12.2005	1.293	2.843	4.136

16) Gli investimenti in attività finanziarie

Le **attività disponibili per la vendita**, pari a €/mgl 84.568 hanno presentato un incremento di €/mgl 20.327 principalmente per la valutazione al *fair value*, dal 1° gennaio 2005, della partecipazione in Air France. In dettaglio:

	31/12/2004	Acquisizioni	Riclassifiche	Alienazioni	Rivalutazioni (Svalutazioni)	31/12/2005
- Aeron. Radio of Thailand	1					1
- Belac Llc	511			(511)		0
- Consorzio Cies	103					103
- Consorzio Consaer	52			(52)		0
- Eas	163					163
- Emittenti Titoli S.P.A.	27					27
- Consorzio E.T.L.	10					10
- Air France	54.517				25.000	79.517
- Lybian Italian Joint Co.	9					9
- Oposto Ltd	3.010					3.010
- Sasa	4.609			(4.609)		0
- U.S. Cargo	0	167	194			361
- S.I.T.A Inc. Foundation	1.177	1.340		(1.177)		1.340
- S.I.T.A SC	0,3					0,3
- Consorzio Turistel	26					26
Totale Attività disponibili per la vendita	64.240	1.507	194	(6.375)	25.000	84.568

Denominazione	Sede	% Partecipazione
. Aeron. Radio of Thailand	Bangkok	0,01
. Air France (*)	Parigi	2,00
. Consorzio Cies	Rende (CS)	-
. Consorzio E.T.L.	Roma	-
. Consorzio Turistel	Roma	-
. Eas	Il Cairo	7,00
. Emittenti Titoli S.p.a.	Milano	0,63
. Lybian Italian Joint Co.	Tripoli	0,26
. Oposto Ltd	Londra	4,08
. Sita sc	Bruxelles	2,10
. Sita Inc. Foundation	Amsterdam	1,03
. U.S. Cargo	Atlanta	10,00

Per i titoli quotati (Air France) il *fair value* è stato determinato considerando le quotazioni di mercato di fine esercizio. Le altre partecipazioni sono state esposte al costo, rettificato per tener conto delle

eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse, in quanto il *fair value* non risulta attendibilmente determinabile.

Le **attività disponibili per la negoziazione**, costituiti da CCT il cui *fair value* è risultato sostanzialmente allineato al costo, sono risultati pari a €/mgl 109 e non hanno subito variazioni rispetto al periodo a confronto;

17) I crediti finanziari e le altre attività finanziari non correnti, pari a €/mgl 118.988 hanno presentato un decremento di €/mgl 34.562. Le principali variazioni hanno riguardato:

- le nuove erogazioni intervenute nel corso dell'esercizio (€/mgl 5.647) ed essenzialmente riferite alla cauzione relativa alla vendita (con contestuale retrolocazione operativa) di tre aeromobili MD11 (€/mgl 3.458);
- l'incremento delle partite in valuta estera a seguito dell'allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo (€/mgl 8.283);
- i rimborsi effettuati nel periodo (€/mgl 42.097) principalmente inerenti la restituzione delle cauzioni versate da Alitalia ad alcuni intermediari finanziari, in relazione alle operazioni poste in essere su alcuni mercati esteri, nonché ad altri rimborsi in massima parte riferibili alle Società Galileo e Russott Finance;
- la prudenziale riclassifica al fondo svalutazione crediti di quota parte di quanto riconducibile alla Società Gemini (€/mgl 7.342).

18) Le Rimanenze, pari a €/mgl 34.772, hanno presentato un decremento di €/mgl 127.371 da attribuire a quanto conferito ad Alitalia Servizi nella citata operazione di conferimento di ramo d'azienda;

19) Gli investimenti in attività finanziarie

I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 122.426, hanno presentato una flessione di €/mgl 39.403, essenzialmente riconducibile all'ottimizzazione degli incassi per vendite contro carte di credito.

In maggior dettaglio:

	2005	2004	variazioni
Clienti	85.096	137.207	(52.111)
Pubbliche Amministrazioni	33.906	24.322	9.585
Società controllate	916	0	916
Società collegate	2.508	300	2.208
Totale	122.426	161.829	(39.403)

I **crediti vari e le altre attività correnti**, pari a €/mgl 537.818, hanno presentato un decremento di €/mgl 50.100.

In maggior dettaglio:

	2005	2004	variazioni
Compagnie di navigazione aerea	46.782	50.701	(3.919)
Agenti di viaggio	256.592	249.227	7.365
Debitori diversi	106.426	167.826	(61.400)
Erario	75.565	81.081	(5.516)
Anticipi a fornitori	52.454	39.083	13.370
Totale	537.818	587.918	(50.100)

A fronte dei crediti ritenuti inesigibili si è proceduto ad accantonare un fondo per un ammontare pari a €/mgl 85.110 (€/mgl 94.270 al 31 dicembre 2004). Il predetto fondo è stato determinato sulla base di dati storici relativi alle perdite su crediti.

La Direzione ritiene che il valore contabile dei crediti commerciali e degli altri crediti approssimi il loro *fair value*.

Si segnala inoltre che non si è proceduto ad effettuare alcuna attualizzazione perché i suesposti crediti non eccedono i normali termini di pagamento.

- 20) Le **disponibilità e i crediti finanziari a breve**, pari a €/mgl 1.119.672, hanno presentato un incremento di €/mgl 1.026.568 quale conseguenza delle maggiori disponibilità emergenti dall'operazione di aumento di capitale sociale. In maggior dettaglio:

	2005	2004	Variazioni
Depositi bancari e postali	1.053.083	76.384	976.699
Assegni	-	13	(13)
Denaro e valori in cassa e in viaggio	11.072	8.766	2.306
Depositi bancari soggetti a restrizioni	20.096	7.823	12.273
Crediti finanziari a breve	35.421	118	35.303
	1.119.672	93.104	1.026.568

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':

Il **patrimonio netto**, costituito dalla quota di spettanza della Capogruppo (€/mgl 1.462.912) e dei terzi (-€/mgl 216) è risultato pari a €/mgl 1.462.696 ed è costituito da:

- 21) **Capitale Sociale** che, interamente versato e pari a €/mgl 1.297.294, al 31 dicembre 2005 era rappresentato da n. 1.386.691.606 azioni, detenute per il 49,9% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La variazione rispetto all'importo di €/mgl 1.433.258 in essere al 31 dicembre 2004 è articolata come segue:

Capitale al 31 dicembre 2004	1.433.258
da esercizio del diritto di conversione del prestito obbligazionario (primo semestre)	20
capitale al 30 giugno 2005	1.433.278
a copertura perdite, come da delibera assembleare del 29 luglio 2005	(1.142.046)
da operazione di aumento di capitale sociale	1.006.050
da esercizio del diritto di conversione del prestito obbligazionario (secondo semestre)	12
Capitale al 31 dicembre 2005	1.297.294

- 22) Le **Riserve di capitale**, pari a €/mgl 125.650, hanno presentato una riduzione di €/mgl 109.611 e sono costituite da:

- a) La **riserva da sovrapprezzo delle azioni** che, pari a €/mgl 1.445, ha subito una riduzione di €/mgl 226.462, articolata come segue:

saldo al 31 dicembre 2004	227.907
a copertura perdite, come da delibera assembleare del 27 giugno 2005	(227.907)
saldo al 30 giugno 2005	0
da diritti inoptati su operazione di aumento capitale sociale	1.397
da eccedenza del valore delle obbligazioni convertite rispetto alle azioni emesse	48
saldo al 31 dicembre 2005	1.445

- b) La **riserva legale** che, ha presentato valore zero, diminuendo di €/mgl 4.740 a seguito della destinazione di tale ammontare a parziale copertura della perdita dell'esercizio 2004, così come disposto dalla delibera assembleare del 27 giugno 2005.
- c) La **riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c.** che, ha presentato valore zero, diminuendo di €/mgl 1.182 a seguito della destinazione di un importo di pari entità a parziale copertura della perdita dell'esercizio 2004, così come disposto dalla delibera assembleare del 27 giugno 2005.
- d) La **riserva da riduzione del capitale sociale** che, che, costituita nel 2002 per accogliere la differenza generata dagli arrotondamenti derivanti dalla variazione del valore nominale delle azioni, ha consuntivato valore zero, contraendosi di €/mgl 1.432, a seguito della destinazione di un importo di pari entità a parziale copertura della perdita dell'esercizio 2004, così come disposto dalla delibera assembleare del 27 giugno 2005.
- e) La **riserva prestito obbligazionario convertibile** che, pari a €/mgl 124.205, accoglie la componente di patrimonio netto del prestito obbligazionario convertibile. Si ricorda che tale riserva è stata costituita in data 1° gennaio 2005, attraverso una riclassifica dalla riserva *first time adoption*;
- 23) le **riserve di rivalutazione**, esclusivamente composte dalla “Riserva per attività disponibili alla vendita” che accoglie gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni del *fair value* delle attività disponibili alla vendita fintanto tali attività non siano cedute o abbiano subito una perdita di valore, hanno presentato un valore di €/mgl 25.000 in nesso alla variazione del *fair value* della partecipazione in Air France.
- 24) Le **riserve di copertura e traduzione**, pari a €/mgl 719 hanno presentato un incremento di €/mgl 695 e sono costituite da:
- f) La **riserva da hedge accounting**, positiva per €/mgl 719, accoglie le variazioni del *fair value* degli strumenti derivati che sono designati, e si rivelano efficaci, per la copertura dei flussi di cassa futuri (*cash flow hedge*).
- g) La **riserva da differenze di traduzione** che, pari a zero, ha presentato una flessione di €/mgl 24 rispetto al valore evidenziato al termine dello scorso esercizio, in seguito alla fuoriuscita dal perimetro di consolidamento delle società G.A. 2000 e Global Executive Selections.
- 25) I **risultati portati a nuovo**, positivi per €/mgl 41.929, hanno presentato un aumento di €/mgl 308.279 e sono costituiti da:
- h) le **riserve di consolidamento** che, pari a €/mgl 29, non hanno presentato variazioni rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2004.
- i) la **riserva first time adoption** che, costituita per un importo pari a €/mgl 152.945 alla data di transizione, ha accolto gli effetti dell'adeguamento agli IAS/IFRS. Tale riserva ha presentato una riduzione di €/mgl 50.934 in seguito all'iscrizione, al 1° gennaio 2005, degli effetti derivanti dall'applicazioni degli IAS 32 e 39.
- l) le **perdite portate a nuovo** che, pari a €/mgl 60.113, hanno presentato la seguente articolazione:

saldo al 31 dicembre 2004	(419.325)
perdita esercizio 2004	(843.904)
copertura perdite	1.237.425
scritture di consolidamento	(1.912)
spese di transazione su aumento capitale sociale	(32.396)
saldo al 31 dicembre 2005	(60.112)

- 26) **La perdita di periodo** è risultata pari a €/mgl 167.562, di cui €/mgl 139.882 già ripianati in corso d'anno attraverso la riduzione del Capitale Sociale, così come disposto dall'assemblea del 29 luglio 2005.
- 27) Le **interessenze di minoranza**, negative per €/mgl 216, e rappresentative del risultato di periodo di competenza di terzi azionisti, hanno presentato una riduzione di €/mgl 16.174 in seguito alla fuoriuscita dal perimetro di consolidamento del Gruppo Alitalia Servizi.
- 28) L'**indebitamento bancario e verso altri finanziatori**, pari a €/mgl 1.252.962, ha presentato un incremento di €/mgl 106.026. Le principali variazioni hanno riguardato:
- l'incremento netto di €/mln 673 dovuto all'accensione di nuovi finanziamenti per €/mln 300, interamente riferiti al completo utilizzo del cosiddetto "prestito-ponte", nonché per €/mln 373 al finanziamento GE Corporate Banking Europe;
 - il consolidamento a medio-lungo termine di una posizione debitoria di €/mln 40 nei confronti della società Alitalia Airport, operazione finalizzata nell'ambito dell'avvenuto deconsolidamento dell'Alitalia Servizi;
 - i rimborsi effettuati nel periodo per €/mln 605 inclusivi della completa rifusione del citato prestito ponte;

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine è passato dal 2,9% dell'anno 2004 al 3,82% del 2005.

Il tasso di gestione dell'indebitamento a breve termine risulta sostanzialmente allineato al precedente esercizio (2,04% nel 2005 rispetto al 2,01% del 2004).

Le quote nominali correnti dell'indebitamento a medio lungo termine sono state pari a €/mgl 190.946.

Finanziamenti per €/mln 1.185 sono a tasso variabile, esponendo il Gruppo al rischio di *cash flow* del tasso di interesse; gli altri sono a tasso fisso, esponendo il Gruppo al rischio di *fair value* del debito.

Al 31 dicembre 2005 i finanziamenti bancari a medio lungo assistiti da garanzia reale ammontavano a €/mln 1.197.

- 29) Il **prestito obbligazionario convertibile** è riferito a nr. 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. Si ricorda che in data 29 luglio 2005 è stata approvata dall'Assemblea degli Obbligazionisti e dall'Assemblea degli Azionisti la proposta di ristrutturazione di detto prestito

essenzialmente consistente nel differimento della scadenza al luglio 2010 e nell'aumento del tasso di interesse annuo dal 2,9% al 7,5% a decorrere dal 4 agosto 2005.

L'introito netto incassato attraverso l'emissione del prestito obbligazionario è stato suddiviso per separare la componente di debito rispetto a quella di patrimonio netto, rappresentata dal *fair value* dell'opzione incorporata nel prestito convertibile in azioni della società, come segue:

	€/mgl
Valore nominale del prestito obbligazionario emesso	715.843
Componente di patrimonio netto	(122.800)
Componente di debito alla data di emissione	593.043
Rettifica per valutazione al 1.1.2005	(62.012)
Componente di debito all'1.1.2005	655.054
Ratei al 31/12/2005	13.472
Interessi contabilizzati	53.889
Interessi pagati	(34.216)
Componente di debito al 31/12/2005	688.200

Gli interessi contabilizzati nell'anno sono stati calcolati sulla base del tasso di interesse effettivo del 7,35% per i primi sette mesi dell'anno e del 9,34% per la restante parte dell'esercizio.

L'esposizione della componente di debito del prestito obbligazionario convertibile al 31 dicembre 2005 approssima il *fair value*.

- 30) Le **passività per locazioni finanziarie**, pari a €/mgl 5.476, hanno presentato un decremento di €/mgl 34.489 in seguito al riscatto, avvenuto nell'esercizio, di 4 aeromobili ATR72.
- 31) Il **trattamento di fine rapporto**, pari a €/mgl 147.171, ha presentato una diminuzione di €/mgl 172.891 da attribuirsi essenzialmente all'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo Alitalia Servizi. In maggior dettaglio, la voce in oggetto riflette l'indennità riconosciuta in Italia ai dipendenti nel corso della vita lavorativa e liquidata al momento dell'uscita del dipendente. In presenza di specifiche condizioni, può essere parzialmente anticipata al dipendente nel corso delle vita lavorativa.

Il TFR è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2005
Tasso annuo di attualizzazione	4,00%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%
Tasso annuo incremento salariale: Dirigenti e Piloti	4,50%
Impiegati, quadri, Assistenti di volo e Operai	3,00%

- 32) Il **Fondo sconti su biglietti**, pari a €/mgl 15.415 ha presentato una flessione di €/mgl 700 così rappresentabile:

Passività al 31.12.2004	16.115
<i>Service Cost</i>	345
<i>Interest Cost</i>	776
<i>Benefit paid</i>	(2.319)
Perdite attuariali eccedenti il corridoio	498
Passività al 31.12.2005	15.415

Il fondo sconti su biglietti è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2005
Tasso annuo di attualizzazione	4,00%
Tasso annuo di inflazione	2,00%

- 33) Gli **altri benefici definiti**, pari a €/mgl 22.034, sono risultati sostanzialmente in linea al precedente esercizio e sono riferiti alla passività nei confronti dei dipendenti di Alitalia nel Regno Unito, relativamente ad uno schema pensionistico.
- 34) Il **fondo per imposte** che, costituito a copertura del prevedibile fabbisogno per oneri fiscali e per imposte differite, è risultato pari a €/mgl 648 e ha presentato un decremento di €/mgl 652.

Le **Attività per imposte anticipate**, pari a €/mgl 15.234 hanno manifestato una flessione di €/mgl 3.144, dovuta alla “caduta“ di quota parte del credito degli anni pregressi, parzialmente compensata dalla rilevazione delle imposte anticipate IRAP del periodo;

Al 31 dicembre 2005, la capogruppo riporta a nuovo perdite fiscali per €/mln 824 mentre, relativamente al Gruppo, a seguito dell'applicazione del nuovo istituto del consolidato fiscale, si rilevano perdite fiscali da riportare a nuovo per €/mln 948.

Le società del Gruppo presentano fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti (differenze temporali attive) ai fini IRES, pari nel complesso ad un importo netto già assoggettato a tassazione di circa €/mln 421.

35) Gli accantonamenti, pari a €/mgl 235.166 hanno presentato una riduzione di €/mgl 384.490.

In maggior dettaglio:

a) Il **fondo concorsi ed operazioni a premi** che, pari a €/mgl 70.141, ha manifestato rispetto all'esercizio 2004 una riduzione di €/mgl 30.957, da riferirsi all'esposizione corrente per l'operazione a premi.

Si ricorda altresì che la manifestazione attualmente in vigore è valida per il quinquennio 2003 – 2007 e consentirà agli aventi diritto, entro il 30 giugno 2008, di conseguire i relativi premi.

b) Il **fondo ristrutturazione** che, pari a €/mgl 58.928, ha registrato una flessione di €/mgl 245.601 ascrivibile per €/mgl 130.456 all'uscita dall'area di consolidamento di Alitalia Servizi, per €/mgl 75.377 agli esodi del personale avvenuti nel periodo e per €/mgl 47.698 all'assorbimento di quanto di competenza stanziato al 31 dicembre 2004 ai fini dell'operazione Alitalia Servizi attivata, come detto, in data 1° maggio 2005. Il rilascio di oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ha comportato, rispetto al 31.12.2004, un incremento di €/mgl 7.931.

Si ricorda a tale proposito che nel bilancio al 31 dicembre 2004 si era provveduto ad appostare in un apposito fondo del passivo, per un importo complessivamente pari a €/mln 315, gli oneri di ristrutturazione afferenti quanto scaturito dalla conclusiva definizione del Piano Industriale 2005-2008.

Tale ammontare si componeva per €/mln 193 di quanto stimato occorrente ad incentivare gli esodi del personale, nonché porre in cassa integrazione / mobilità le risorse interessate e per €/mln 122 del differenziale negativo tra il valore economico emerso dalla valutazione per l'investitore in Alitalia Servizi ed il relativo valore contabile, riconosciuto peraltro in occasione del conferimento avvenuto in data 1° maggio ed in coerenza con la valutazione espressa al riguardo dai periti incaricati ai sensi dell'art. 2343 c.c..

L'articolazione di detto fondo in ragione del riferimento alle diverse compagini societarie del Gruppo interessate era, al 31 dicembre 2004, la seguente:

	<u>Alitalia</u>	<u>Alitalia Servizi</u>	<u>Totale</u>
personale	118	75	193
efficienze	-	122	122
totale	118	197	315

A causa dello slittamento della data del conferimento dal 1° gennaio al 30 aprile 2005, Alitalia ha sia assorbito €/mln 28 afferenti la quota parte dei progetti d'efficientamento sostenuti nei primi quattro mesi dell'anno, sia utilizzato €/mln 11 per gli esodi del personale dell'Alitalia Servizi incentivati nel periodo gennaio-aprile.

Il residuo di pertinenza di Alitalia Servizi, pari a €/mln 158, è stato a quest'ultima conferito con efficacia 1° maggio.

Nel corso dell'anno la Capogruppo ha inoltre utilizzato €/mln 56 a fronte degli incentivi agli esodi corrisposti e di propria competenza.

Nel periodo 1 maggio – 10 novembre, data del deconsolidamento di Alitalia Servizi, sono inoltre risultati pari a €/mln 19 gli ulteriore assorbimenti da quest'ultima effettuati in ordine ai progetti d'efficientamento da essa sostenuti.

In conseguenza di quanto esposto, il fondo di ristrutturazione ammonta al 31 dicembre 2005, al netto del rilascio degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo, a €/mln 59, da utilizzare esclusivamente per i restanti incentivi all'esodo da corrispondere in attuazione delle misure del Piano Industriale.

- c) Il **fondo per prepensionamenti** che, al 31 dicembre 2005 risultava pari a zero, ha presentato una flessione di €/mgl 93.424. da ascrivere al totale assorbimento del fondo costituito nel 1997 per gli oneri sostenuti in merito al pensionamento anticipato di dipendenti effettuato sulla base della Legge 20 dicembre 1996, n. 640.

L'ammontare relativo al fondo si era di fatto già reso disponibile nel corso del 2003.

E' stato successivamente promosso un tavolo di approfondimento con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la definizione dell'intera partita.

Dagli approfondimenti effettuati non è emersa alcuna criticità al riguardo e quindi si è determinato il venir meno della giustificazione dell'appostazione operata, che non può più essere mantenuta in bilancio.

- d) Il **fondo oneri futuri B767** che, costituito nell'esercizio 2001, accoglieva lo stanziamento resosi necessario a fronte dell'onerosità dei contratti di locazione di aeromobili B767 in essere.

Al 31 dicembre 2005 esso risultava pari a zero, con una flessione di €/mgl 4.149 corrispondente all'assorbimento effettuato nell'esercizio;

- e) Il **fondo per rischi vari**, che pari a €/mgl 75.797, ha evidenziato un riduzione netta di €/mgl 870, principalmente a seguito:

- degli stanziamenti effettuati nel periodo (€/mgl 15.496) a fronte di controversie legali e commerciali e dei rischi connessi a giacenze monetarie in paesi esteri soggette a processi restrittivi di trasferimento;
- degli assorbimenti (€/mgl 8.746) afferenti il venir meno di potenziali controversie previdenziali e legali, nonché alla positiva definizione di una controversa questione di carattere fiscale intervenuta all'estero;
- della riclassifica effettuata al fondo svalutazione crediti per una controversia relativa alla Società Gemini.

- f) Il **fondo adeguamento area tecnica** che accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate, è risultato pari a €/mgl 29.462 ed ha evidenziato una diminuzione di 4.665.

- g) Gli **altri fondi**, pari a €/mgl 841 hanno presentato una flessione di €/mgl 4.824.

36) Altre passività finanziarie

I **debiti commerciali**, pari a €/mgl 471.370 hanno presentato un incremento di €/mgl 31.581. In maggior dettaglio essi sono articolati in:

	2005	2004	variazioni
Debiti verso fornitori	446.462	438.912	7.550
Debiti verso imprese controllate	133	83	50
Debiti verso imprese collegate	24.775	794	23.981
	471.370	439.788	31.581

I **debiti vari e le altre passività**, pari a €/mgl 597.886, hanno presentato una flessione pari a €/mgl 20.188. In maggior dettaglio essi sono costituiti da:

	2005	2004	variazioni
Debiti verso istituti di previdenza	23.329	46.714	(23.384)
Biglietti prepagati	232.612	225.515	7.097
Compagnie di navigazione aerea	100.150	70.471	29.678
Agenti di viaggio	68.766	54.735	14.031
Depositi cauzionali di terzi	869	889	(20)
Creditori diversi	172.160	219.750	(47.590)
	597.886	618.073	(20.188)

Il *management* stima che il valore contabile dei debiti approssimi il loro *fair value*.

- 37) I **debiti per imposte correnti**, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono risultati pari a €/mgl 25.881 e hanno presentato un decremento netto di €/mgl 9.268.
- 38) Gli **strumenti finanziari derivati** iscritti al fair value dal 1° gennaio 2005 in aderenza agli IAS 32 e 39, sono costituiti da:

Strumenti finanziari derivati passivi:

Operazioni di acquisto e vendita valuta a termine	33.460
IRS su indebitamento a m/l termine	717
	34.176

Strumenti finanziari derivati attivi:

Operazioni di acquisto e vendita valuta a termine	33.493
IRS su indebitamento a m/l termine	185
Capped swap su carburanti	212
Opzioni su carburante	76.448
	110.337

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SU FINANZIAMENTI E MUTUI A M/L

SITUAZIONE AL 31.12.2005

CONTROPARTE OPERAZIONE ORIGINARIA	OPERAZIONE ORIGINARIA TIPO - OGGETTO	CONTROPARTE OP. DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA E TASSO FINALE	DATA DECORRENZA	DATA SCADENZA FINALE	IMPORTO AL 31.12.2005	NOTE
BEI-ATI II G	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	29-mag-1997	10-feb-2007	2.275.572,62	(1)
BEI-ATI II E	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	16-giu-1997	15-dic-2005		(1)
BEI-ATI II A	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	30-mag-1997	15-mar-2005		(1)
BEI-ATI II H	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	29-mag-1997	10-feb-2007	3.066.989,34	(1)
BANCA POP. MILANO	FIN.TO IPOTECARIO MD-80 I-DATJ/DATK/DATL	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	07-dic-2000	07-set-2008	19.367.133,00	(1)
UNICREDITO	FIN.TO B-767 I-DEIL	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	22-dic-2000	22-giu-2005		(1)
BANCA DI ROMA	FIN.TO B-767 I-DEIG	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	11-gen-2001	11-apr-2005		(1)
BARCLAYS BANK	FIN.TO IPOTECARIO 4 MD-82	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	15-mag-2003	15-ago-2005		(1)
								24.709.694,96	

NOTE : ALLOCAZIONE POSTE IN BILANCIO

COFIRISIM ora BANCA DI ROMA

(1) CONTI D'ORDINE/ALTRI CONTI D'ORDINE - OPERAZIONI FINANZIARIE DERIVATE

LEGGENDA

IRS INTEREST RATE SWAP (SCAMBIO DI FLUSSI DI INTERESSI)
 FRA FORWARD RATE AGREEMENT (FISSAZIONE A TERMINE TASSI INTERESSE)
 CCIS CROSS CURRENCY AND INTEREST SWAP (SCAMBIO DI VALUTE E DI FLUSSI DI INTERESSI)

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SU LEASING F./LOCAZIONI

SITUAZIONE AL 31.12.2005

CONTROPARTE OPERAZIONE ORIGINARIA	OPERAZIONE ORIGINARIA	CONTROPARTE OP. DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA FINALE	DECORRENZA	SCADENZA	IMPORTO AL 31.12.2005 (x1000)	ALLOCAZIONE POSTE DI BILANCIO
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	19.676	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN EURO A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	3.431	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXM	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	17.278	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN EURO 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	4.607	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXQ	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	16.157	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN EURO 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	4.904	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 EURO A321 I-BIXP	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	6.744	"
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 EURO A321 I-BIXS	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1997	2007	4.614	"
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXL	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	4.760	Conti d'ord./altri conti d'ord.-op. fin. Derivate
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXM	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	5.521	
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXN	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	6.156	
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXP	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	7.590	
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXQ	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	6.946	
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXR	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	5.123	
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXS	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	7.547	

IRS INTEREST RATE SWAP (SCAMBIO DI FLUSSI DI INTERESSI)
 FWD ACQUISTO O VENDITA A TERMINE DI VALUTA
 COFIRISIM ora BANCA DI ROMA
 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

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SUL PREZZO DEL CARBURANTE

SITUAZIONE AL 31.12.2005

CONTROPARTE OP. DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA	DECORRENZA	SCADENZA	IMPORTO PREMIO AL 31.12.2005 (x1000)
DEUTSCHE Bank	OPT con CAP	PREZZO	USD	2006	2008	76.134

39) Contratti di leasing operativi

	2005	2004
Importi dei canoni corrisposti durante l'esercizio	337.236	320.651

Tali contratti di leasing operativo riguardano essenzialmente le locazioni di flotta e gli affitti di immobili.

In particolare relativamente a tali contratti, alla data di bilancio, l'ammontare dei canoni ancora dovuti dal Gruppo è il seguente:

Entro un anno	179.669
Oltre il secondo ed entro il quinto anno compresi	571.449
Dopo il quinto anno	301.785
	1.052.904

40) Operazioni con entità correlate

I saldi patrimoniali esposti nel bilancio al 31 dicembre 2005 nei confronti delle società collegate sono i seguenti:

Società collegate	Saldo a credito Gruppo Alitalia	Saldo a debito Gruppo Alitalia
Alitalia Servizi		21.739
Alicos		2.712
Atitech	618	
Alitalia Airport	1.180	
Alitalia Maintenance Systems	422	
Ales		36

Circa i movimenti a debito si segnalano, soprattutto le transazioni intercorse con la società Atitech, Alitalia Maintenance, Systems, Alitalia Airport ed Alitalia Servizi che forniscono alla capogruppo e ad altre società del Gruppo, prestazioni di manutenzione, assistenza aeroportuale e servizi condivisi in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

In particolare, si segnala che a partire dal 1 maggio 2005, con l'avvio di Alitalia Servizi ed il conseguente riassetto operativo delle due distinte compagini aziendali, quest'ultima fornisce al Gruppo prestazioni manutentive, assistenza di scalo, servizi di supporto tecnico, amministrativo e contabile, nonché servizi informatici.

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.

41) Compensi ad amministratori e sindaci

I compensi corrisposti durante l'esercizio agli amministratori e sindaci sono i seguenti:

	2005	2004
Compensi ad amministratori e sindaci	2.143	2.697
Benefici non monetari	6	23
Altri compensi	1.589	2.224
	3.738	4.944

42) Approvazione del bilancio

Il bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione il 27 febbraio 2006.

43) Informazioni per settori di attività e aree geografiche

Ai fini della reportistica direzionale il Gruppo è organizzato in due diversi settori:

- misti;
- *all cargo*;

Tale suddivisione costituisce la base su cui il Gruppo riporta le informazioni di settore secondo lo schema primario.

In particolare nel settore "misti" confluiscono le partite economiche e patrimoniali relative al trasporto passeggeri e al trasporto merci effettuato con aeromobili "*all pax*" e "combi". Nel settore "*all cargo*" confluiscono invece le partite economiche e patrimoniali relative al trasporto effettuato su aeromobili adibiti esclusivamente al trasporto delle merci.

Le componenti reddituali e gli elementi patrimoniali riconducibili ad attività di *handling* e di manutenzione, non rappresentando settori di attività strategici, sono allocati interamente ai due settori di attività in base alle logiche di imputazione utilizzate nella produzione della reportistica interna.

Di seguito sono esposti gli schemi di presentazione primaria adottati dal Gruppo Alitalia:

2005	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Conto economico			
Ricavi del traffico	3.980.363	236.299	4.216.662
Altri ricavi operativi	429.465	10.583	440.048
Risultato di settore	294.980	(8.723)	286.258
Altri ricavi non allocati			139.884
Costi comuni non allocati			(473.635)
Risultato operativo			(47.494)
Quota di risultato di soc. valutate a p.n.			3.132
Proventi (oneri) finanziari operativi	(37.150)		(37.150)
Proventi (oneri) finanziari non allocati			(62.729)
Risultato ante imposte			(144.241)
Imposte sul reddito dell'esercizio			(23.537)
Risultato netto			(167.778)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza di terzi			(216)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza del Gruppo			(167.562)

2005	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Altre informazioni			
Incrementi in immobilizzazioni	61.438	13.372	74.811
Incrementi in immobilizzazioni non allocati			13.138
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali	278.746	1.351	280.097
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali non allocati			18.932
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento	58.305	1.986	60.291
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento non allocati			42.269

31.12.2005	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Stato Patrimoniale			
Attività di settore	3.191.599	37.230	3.228.829
Investimenti in soc. valutate a p.n.			97.367
Attività non allocate			1.636.114
Totale attività			4.962.310
Passività di settore	2.129.485	25.441	2.154.926
Passività non allocate			2.807.384
Totale passività			4.962.310

2004	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Conto economico			
Ricavi del traffico	3.504.149	259.388	3.763.537
Altri ricavi operativi	445.754	16.635	462.390
Risultato di settore	(1.751)	(23.729)	(25.480)
Altri ricavi non allocati			72.640
Costi comuni non allocati			(800.585)
Risultato operativo			(753.425)
Quota di risultato di soc. valutate a p.n.			(1.029)
Proventi (oneri) finanziari operativi	(28.925)		(28.925)
Proventi (oneri) finanziari non allocati			(26.252)
Risultato ante imposte			(809.631)
Imposte sul reddito dell'esercizio			(33.468)
Risultato netto			(843.099)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza di terzi			806
Utile (perdita) d'esercizio di competenza del Gruppo			(843.905)

2004	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Altre informazioni			
Incrementi in immobilizzazioni	110.525	1.889	112.415
Incrementi in immobilizzazioni non allocati			31.405
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali	322.088	624	322.712
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali non allocati			28.284
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento	167.025	3.913	170.937
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento non allocati			118.456

31.12.2004	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Stato Patrimoniale			
Attività di settore	3.905.793	42.514	3.948.308
Investimenti in soc. valutate a p.n.			4.714
Attività non allocate			609.867
Totale attività			4.562.889
Passività di settore	2.268.935	21.401	2.290.336
Passività non allocate			2.272.553
Totale passività			4.562.889

Settori geografici

Il Gruppo ha definito come segmento secondario una rappresentazione geografica distinta per mercato, (*point of sale*).

I principali mercati in cui si svolge l'attività del Gruppo Alitalia sono i seguenti:

- Domestico;
- Europa;
- Nord America;
- Altro.

Di seguito viene esposto lo schema di presentazione secondaria adottato:

2005	Domestico	Europa	Nord America	Altro	GRUPPO ALITALIA
Ricavi del traffico	1.993.512	659.596	406.936	1.156.617	4.216.662
Altri ricavi operativi	579.932				579.932
Incrementi in immobilizzazioni	87.948				87.948
Attività di settore	4.774.158	52.166	39.755	96.231	4.962.310

2004	Domestico	Europa	Nord America	Altro	GRUPPO ALITALIA
Ricavi del traffico	1.786.271	635.541	366.978	974.746	3.763.537
Altri ricavi operativi	535.029				535.029
Incrementi in immobilizzazioni	143.819				143.819
Attività di settore	4.313.145	89.719	64.557	95.468	4.562.889

I settori sono rappresentati al netto delle elisioni relative ai rapporti infra-settore. Non sono presenti elisioni tra diversi settori in quanto non sono rilevabili rapporti inter-settoriali.

43) Numero medio Dipendenti a libro matricola

Il Personale medio a libro matricola impiegato dal Gruppo nel corso degli esercizi 2005 e 2004 è risultato il seguente:

Gruppo Alitalia			
Forza Media a libro matricola	31/12/05	31/12/04	delta
Dirigenti	131,9	155,7	(24)
Quadri	758,3	969,3	(211)
Impiegati	7.261,9	8.686,6	(1.425)
Operai	3.760,3	4.570,9	(811)
<i>totale TERRA</i>	<i>11.912,4</i>	<i>14.382,5</i>	<i>(2.470)</i>
Piloti	2.170,1	2.332,4	(162)
Tecnici di Volo	-	7,0	(7)
Assistenti di Volo	4.698,1	4.817,3	(119)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.868,2</i>	<i>7.156,7</i>	<i>(289)</i>
TOTALE	18.780,6	21.539,2	(2.759)

44) Eventi Successivi

In data 5 gennaio 2006 la compagnia Air One, partecipante alla gara per l'aggiudicazione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare, ha presentato ricorso *ex artt.* 65 D.Lgs. 270/99 e 737 c.p.c. da Air One S.p.A contro Alitalia nonché contro il Commissario Straordinario delle Società Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria, Dott. Carlo Rinaldini, avanti il Tribunale di Busto Arsizio e ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto in corso di causa:

In data 13 gennaio 2006, il Commissario Straordinario, ritenuto che prima di procedere alle determinazioni in ordine alla conclusione della Gara fosse opportuno attendere l'esito della decisione del Tribunale di Busto Arsizio adito da Air One *ex art.* 65 D.Lgs. n. 270/1999, ha presentato al Ministero un'ulteriore istanza di autorizzazione alla proroga del termine di aggiudicazione della Gara. Il Ministero, sempre in data 13 gennaio 2006, con proprio provvedimento prot. n. 2886, ha autorizzato la proroga del termine per la presentazione della proposta di aggiudicazione sino al 1° febbraio 2006, "*attesa l'opportunità di attendere le determinazioni del Tribunale di Busto Arsizio*".

Con decreto pubblicato anch'esso in data 13 gennaio 2006, il Tribunale di Busto Arsizio ha dichiarato inammissibile ed, in ogni caso, ha rigettato la domanda formulata da Air One nei confronti del Commissario Straordinario *ex artt.* 737 c.p.c. e 65 D.Lgs. 270/99, nonché ha dichiarato inammissibile il ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto in corso di causa.

Avverso tale decisione, in data 23 gennaio 2006, Air One ha presentato reclamo avanti alla Corte d'Appello di Milano che, a seguito dell'udienza di discussione tenutasi in data 23 febbraio 2006, con decisione del 23 febbraio 2006, depositata in cancelleria in data 6 marzo 2006, ha respinto il reclamo stesso.

In data 17 gennaio 2006, Air One ha instaurato un procedimento cautelare d'urgenza *ex art.* 700 c.p.c. avanti il Tribunale di Roma, nei confronti del Gruppo Volare, di Alitalia e della Commissione Europea, richiedendo di ordinare al Commissario Straordinario "*di sospendere l'aggiudicazione ad Alitalia del Gruppo Volare (...) perché lesiva dei diritti soggettivi di Air One S.p.A., come individuati in narrativa, oltre che*

lesiva delle condizioni per l'autorizzazione degli aiuti al salvataggio di Alitalia previste nella decisione della Commissione del 20 luglio 2004 (...) (doc. 12).

In data 21 gennaio 2006, Air One ha altresì promosso avanti il Tribunale di Chieti un ulteriore procedimento cautelare di urgenza ex art. 700 c.p.c., chiedendo di *“emettere ex artt. 2599 c.c., 669 octies e 700 c.p.c. ogni provvedimento idoneo ad inibire la partecipazione di Alitalia alla procedura di cui in narrativa e/o ad inibire giudizialmente Alitalia ed il Commissario Straordinario, per l'ipotesi in cui l'aggiudicazione intervenga prima del provvedimento, dal perfezionare il successivo contratto di cessione/acquisizione dell'azienda; in subordine, nelle more della eventuale instaurazione del contraddittorio, emettere inaudita altera parte, ex artt. 669 octies e 700 c.p.c., ogni provvedimento idoneo a sospendere il procedimento di aggiudicazione della gara per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare, che avrebbe dovuto avere termine ultimo per la data del 15 gennaio 2006”*.

In data 27 gennaio 2006, il Tribunale monocratico di Roma, nella persona del giudice Dott. Bochicchio, ha messo ordinanza con la quale ha dichiarato *“inammissibile il ricorso in relazione alle domande proposte nei confronti della Commissione Europea e delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A.”* e *“in accoglimento del ricorso proposto contro Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. inibisce alla resistente la partecipazione alla gara bandita dal Commissario Straordinario della Procedura di Amministrazione Straordinaria delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A. per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare”*.

Avverso tale decisione, Alitalia ha interposto reclamo allo stesso Tribunale in composizione collegiale, in data 9 febbraio 2006. Il Tribunale, a seguito dell'udienza di trattazione tenutasi in data 6 marzo 2006, con ordinanza del 13 marzo 2006, depositata in cancelleria in data 14 marzo 2006, ha accolto il predetto reclamo disponendo la revoca dell'ordinanza cautelare del 27 gennaio 2006 nella parte in cui inibiva all'Alitalia la partecipazione alla gara per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare.

In data 2 febbraio 2006, il Tribunale monocratico di Chieti ha emesso ordinanza dichiarando *“inammissibile l'istanza proposta nei confronti di Alitalia”* e dichiarando altresì *“il proprio difetto di giurisdizione in favore del giudice amministrativo relativamente all'istanza proposta nei confronti del Commissario Straordinario”* (doc. 15).

Avverso tale decisione, Air One ha proposto appello allo stesso Tribunale in composizione collegiale con ricorso in data 6 febbraio 2006. L'udienza di trattazione di tale procedimento si è tenuta il giorno 9 marzo 2006. All'esito di tale udienza, il Tribunale ha trattenuto in decisione la causa, concedendo ulteriori termini per memorie difensive ed eventuali repliche delle parti, per complessivi dieci giorni.

Con atto del 1° marzo 2006, notificato in data 3 marzo 2006, Air One ha avviato davanti al Tribunale di Roma processo di merito in ordine alla controversia avviata in data 17 gennaio 2006 con ricorso ex art. 700 c.p.c. (atto per il quale l'ordinanza del Giudice designato del 27 gennaio 2006 – nell'inibire ad Alitalia la partecipazione alla gara bandita per l'assegnazione del complesso aziendale - aveva assegnato un termine di 30 giorni dalla comunicazione della stessa), citando Alitalia all'udienza del 24 luglio 2006.

In data 8 marzo 2006, è stato diramato un comunicato stampa della Commissione Europea con il quale si rende noto che la Commissione stessa ha approvato un aiuto al salvataggio in favore di Volare Airline S.p.A. per un importo pari a 25 milioni di Euro. Nel comunicato stesso, si precisa, che *“in considerazione dei progetti di cessione dell'attività della compagnia aerea, le autorità italiane si sono peraltro impegnate a fare cessare l'aiuto anticipatamente, entro otto giorni lavorativi dalla eventuale cessione”*.

Allo stato, risulta che il Commissario Straordinario abbia presentato al Ministero l'istanza per l'aggiudicazione della Gara e nessuna autorizzazione è pervenuta da parte del medesimo Ministero per l'aggiudicazione, aggiudicazione che pertanto ad oggi non ha avuto ancora luogo.

Quanto precede, nonostante che Alitalia con lettere in data 10, 13, 18 e 24 gennaio u.s. abbia diffidato il Commissario Straordinario a procedere all'aggiudicazione della Gara, significando come non sussistesse alcuna valida giustificazione per ritardare ulteriormente l'aggiudicazione medesima e ribadendo come ogni ulteriore differimento aggravasse il danno al Complesso Aziendale e ad Alitalia paventato nelle lettere stesse⁴.

⁴ Al riguardo, è stato, in particolare, rilevato che, malgrado risultasse che l'offerta vincolante presentata da Alitalia fosse la migliore tra quelle pervenute, sia in termini qualitativi che quantitativi; lo stesso Commissario Straordinario comunicasse in data 13 gennaio 2006 che "con provvedimento in data odierna Protocollo 2886, il Ministero delle Attività Produttive ha disposto la proroga del termine per la presentazione della proposta di aggiudicazione fino al 1° febbraio 2006, attesa l'opportunità di attendere le determinazioni del Tribunale di Busto Arsizio"; la pendenza del ricorso depositato il 5 gennaio 2006 da Air One S.p.A. presso il Tribunale di Busto Arsizio (il "Ricorso") non rappresentasse un giustificato motivo per prorogare i termini dell'aggiudicazione, atteso che lo stesso era palesemente infondato e, comunque, il conseguente provvedimento del Tribunale non avrebbe potuto avere efficacia sospensiva ai sensi dell'art. 65, terzo comma, del D.lg. n. 270 dell'8 luglio 1999; in ogni caso, con sentenza depositata il 13 gennaio u.s., il Tribunale di Busto Arsizio avesse rigettato il Ricorso dichiarandolo inammissibile ed infondato nel merito; pertanto, venuta meno l'unica motivazione indicata nella cennata comunicazione del 13 gennaio u.s. per la proroga del termine di aggiudicazione, non sussistessero ragioni per non provvedere immediatamente all'aggiudicazione della Gara, a ciò non ostando neanche l'ennesimo ricorso notificato in data 17 gennaio u.s. da Air One S.p.A. e pendente presso il Tribunale di Roma, di contenuto pressoché identico a quello rigettato dal Tribunale di Busto Arsizio, e, dunque, palesemente irricevibile, oltre che infondato e diretto unicamente a turbare la Gara; l'Amministrazione Straordinaria perseverasse comunque nel non provvedere a presentare istanza di aggiudicazione della Gara, ponendo così in essere un comportamento tale da integrare gli estremi di un illecito per violazione degli obblighi di correttezza e buona fede, idoneo a determinare una lesione dei diritti di Alitalia, con conseguente grave pregiudizio per la stessa e per il Complesso Aziendale, così come, peraltro, risultante dal verbale dell'incontro tenutosi con le rappresentanze sindacali della FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI in data 5 gennaio 2006. Alitalia si è riservata, conseguentemente, di intraprendere ogni iniziativa idonea a tutelare i propri diritti nonché a chiedere il risarcimento di tutti i danni patiti e *patiendi* derivanti dal comportamento dei competenti organi della procedura.

45) Transizione ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS)

A seguito dell'entrata in vigore del Regolamento (CE) n. 1606/2002 emanato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo nel luglio 2002, le società con titoli ammessi alle negoziazioni in un mercato regolamentato degli Stati membri dell'Unione Europea devono redigere dal 2005 i loro bilanci consolidati conformemente ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) emanati dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) ed omologati in sede comunitaria.

Il Gruppo Alitalia ha adottato tali principi nella redazione del Bilancio consolidato dal 1° gennaio 2005.

La presente nota fornisce le riconciliazioni e le relative note esplicative previste dall'IFRS 1 – *Prima adozione degli IFRS* - del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio consolidato secondo i precedenti principi (principi contabili italiani) e secondo i nuovi principi:

- alla data di transizione (1° gennaio 2004) che corrisponde all'inizio dell'esercizio messo a confronto;
- al 31 dicembre 2004, esercizio presentato ai fini comperativi;
- al 1° gennaio 2005 per evidenziare gli effetti sui saldi patrimoniali derivanti dall'adozione degli IAS 32 e 39 a partire da tale data.

Come richiesto dall'IFRS 1, alla data di transizione ai nuovi principi, è stata redatta una situazione patrimoniale consolidata nella quale:

- sono state rilevate tutte e solo le attività e le passività iscrivibili in base ai nuovi principi;
- sono state valutate le attività e le passività nei valori che si sarebbero determinati qualora i nuovi principi fossero stati applicati retrospettivamente;
- sono state riclassificate le voci precedentemente indicate in bilancio secondo modalità diverse da quelle previste dagli IAS/IFRS.

L'effetto dell'adeguamento ai nuovi principi dei saldi iniziali delle attività e delle passività è stato rilevato a patrimonio netto, in apposita riserva di utili a nuovo (*Riserva First Time Adoption*), al lordo dell'effetto fiscale di volta in volta rilevato al fondo imposte.

In sede di prima applicazione, la rielaborazione della situazione patrimoniale alla data di transizione ai nuovi principi ha richiesto alcune scelte propedeutiche fra le esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1.

Le principali opzioni adottate dal Gruppo Alitalia hanno riguardato:

- l'applicazione dei principi contabili IAS 32 e 39 relativi alla classificazione, misurazione e valutazione di attività e passività finanziarie a partire dal 1 gennaio 2005 senza la redazione di situazioni comparative 2004;
- il mantenimento del costo storico (in alternativa al *fair value*) come criterio di valutazione per le immobilizzazioni materiali e immateriali successivamente all'iscrizione iniziale;
- per ciò che concerne i benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro è stato adottato il cosiddetto “metodo del corridoio”, che consente di differire dal 1° gennaio 2004 la contabilizzazione di utili e perdite attuariali, rilevabili solo per la quota eccedente una soglia prefissata.

Il Gruppo Alitalia ha conferito l'incarico di revisione completa per la verifica dei prospetti di riconciliazione tra principi contabili italiani e IAS/IFRS al 1° gennaio 2004, 31 dicembre 2004 e al 1° gennaio 2005 alla società di revisione Deloitte & Touche. La relazione è stata resa disponibile in sede di pubblicazione della Relazione semestrale 2005.

Rispetto a quanto in quella sede considerato, si segnala che la Riserva costituita onde accogliere gli effetti dell'adeguamento agli IAS/IFRS (cosiddetta Riserva First Time Adoption) ha recepito, con riferimento al saldo di apertura al 1° dicembre 2004, una passività netta di €/mln 21,4 (pari a 15,1 milioni di sterline al cambio all'epoca vigente) nei confronti dei dipendenti di Alitalia nel Regno Unito, riferita ad uno schema pensionistico la cui carenza, riveniente dagli esercizi precedenti, non era venuta all'epoca ad appalesarsi.

Per la parte di detto Istituto non riconoscibile per il prosieguo quale schema a contributi definiti, ciò determinerà in futuro la possibile emergenza di variazioni, sia positive sia negative, collegate alle valutazioni anche di carattere attuariale propriamente connesse agli schemi alla fattispecie.

Considerando gli effetti rinvenienti dalla valorizzazione delle imposte differite, la Riserva First Time Adoption ha conseguentemente evidenziato una riduzione da €/mln 167,3 a € mln 152,9.

Effetti della transizione agli IAS/IFRS sulla Situazione Patrimoniale al 1° gennaio 2004

Di seguito viene rappresentata la riconciliazione del Patrimonio Netto alla data di transizione accompagnata da prospetti che consentono di evidenziare le nature delle rettifiche effettuate sullo Stato Patrimoniale di apertura e sulla posizione finanziaria netta.

Prospetto di riconciliazione del Patrimonio Netto di Gruppo al 1° gennaio 2004			
(importi in milioni di euro)			
Patrimonio Netto secondo i principi nazionali			1.264,4
Rettifiche IAS/IFRS			
IAS 38	Storno costi impianto e ampliamento	A	(17,2)
IAS 16	Component approach flotta	C	109,0
IAS 16	Component approach terreni e fabbricati	D	0,3
IAS 16	Storno riserva rivalutazione	E	(4,4)
IAS 17	Leaseback MD80	F	67,6
IAS 17	Leasing (effetto cumulato)	G	(0,9)
IAS 19	Adeguamento TFR	H	37,0
IAS 19	Biglietti a tariffa agevolata	I	(16,3)
IAS 19	Altri benefici definiti	J	<u>(21,4)</u>
Totale effetto lordo			153,7
	Fiscalità differita	N	<u>(0,8)</u>
Effetto complessivo riserva di prima applicazione (FTA)			152,9
Patrimonio Netto IAS/IFRS			<u>1.417,3</u>

Stato Patrimoniale al 1° gennaio 2004

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Secondo i principi italiani</i>	<i>Effetti della conversione agli IAS/IFRS</i>	<i>IAS/IFRS</i>
<i>importi in milioni di euro</i>			
ATTIVITA'			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati	63,8	(3,9)	59,9
Flotta	3.045,4	125,0	3.170,4
Altre immobilizzazioni materiali	245,3	0,0	245,3
Beni in locazione finanziaria		25,1	25,1
Totale attività materiali	3.354,5	146,3	3.500,7
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Avviamento	0,0		0,0
Altre attività immateriali	114,5	(50,7)	63,7
Totale attività immateriali	114,5	(50,7)	63,7
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI			
Partecipazioni in imprese controllate	2,8		2,8
Partecipazioni in imprese collegate	3,4		3,4
Altre partecipazioni	65,0		65,0
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	137,1	0,4	137,5
Titoli diversi dalle partecipazioni	0,1		0,1
Totale immobilizzazioni finanziarie	208,4	0,4	208,8
ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE			
	25,2	0,0	25,2
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	3.702,5	95,9	3.798,5
ATTIVITA' CORRENTI			
RIMANENZE			
	188,7	(0,7)	188,0
CREDITI COMMERCIALI			
	159,4	1,5	160,9
CREDITI VARI E ALTRE ATTIVITA' CORRENTI			
	614,0	44,3	658,3
ATTIVITA' FINANZIARIE POSSEDUTE PER LA NEGOZIAZIONE			
	0,0	0,0	0,0
CREDITI FINANZIARI E ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
	439,3	0,0	439,3
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE EQUIVALENTI			
	110,1	0,0	110,1
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	1.511,5	45,1	1.556,6
RATEI E RISCONTI ATTIVI			
	45,9	(45,9)	(0,0)
Totale attività	5.259,9	95,2	5.355,1
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'			
PATRIMONIO NETTO			
Capitale	1.433,1	0,0	1.433,1
Riserve	235,3	0,0	235,3
Riserva <i>First Time Adoption</i>		152,9	152,9
Risultati portati a nuovo	100,1	0,0	100,1
Risultato di periodo	(519,7)	0,0	(519,7)
Patrimonio netto di terzi	15,5	0,0	15,5
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.264,4	152,9	1.417,3
PASSIVITA' NON CORRENTI			
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA OLTRE 12 MESI			
Indebitamento a medio lungo termine	1.240,4	5,4	1.245,8
Prestito obbligazionario Convertibile	714,4	15,6	730,0
Passività per locazioni finanziarie	0,0	31,5	31,5
Altre passività finanziarie		0,5	0,5
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE			
TFR	378,1	(37,0)	341,0
Fondo sconto su biglietti		16,3	16,3
Altri Beneficci Definiti		21,4	21,4
FONDO IMPOSTE E TASSE INCLUSE DIFFERITE	4,5	(1,3)	3,2
FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI			
	381,4	(22,5)	358,9
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	2.718,8	29,9	2.748,7
PASSIVITA' CORRENTI			
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA ENTRO 12 MESI			
Debiti Finanziari	34,5	0,0	34,5
Passività per locazioni finanziarie		4,4	4,4
Altre passività finanziarie		0,0	0,0
DEBITI COMMERCIALI			
	520,4	10,2	530,7
DEBITI VARI E ALTRE PASSIVITA'			
	542,7	36,6	579,4
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI			
	40,0	0,0	40,0
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	1.137,7	51,3	1.189,0
RATEI E RISCONTI PASSIVI			
	139,0	(139,0)	(0,0)
Totale passività e patrimonio netto	5.259,9	95,2	5.355,1

Stato Patrimoniale al 1° gennaio 2004

Voce di bilancio <i>importi in milioni di euro</i>	Secondo i principi italiani	riclassifiche	IAS 38 Attività immateriali		IAS 16 Immobili, impianti e macchinari		IAS 17 leasing		IAS 19 Benefici ai dipendenti			Fiscaltà differita	Effetti della conversione agli IAS/IFRS	IAS/IFRS
			A	C	D	E	F	G	H	I	J			
ATTIVITA'														
ATTIVITA' NON CORRENTI														
ATTIVITA' MATERIALI														
Terreni e fabbricati	63,8	0,2		0,3	(4,4)								(3,9)	59,9
Flotta	3.045,4	33,3		91,8									125,0	3.170,4
Altre immobilizzazioni materiali	245,3	0,0						25,1					0,0	245,3
Beni in locazione finanziaria													25,1	25,1
Totale attività materiali	3.354,5	33,5	0,0	91,8	0,3	(4,4)	0,0	25,1	0,0	0,0	0,0	0,0	146,3	3.500,7
ATTIVITA' IMMATERIALI														
Arviamto	0,0													0,0
Altre attività immateriali	114,5	(33,5)	(17,2)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	(50,7)	63,7
Totale attività immateriali	114,5	(33,5)	(17,2)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	(50,7)	63,7
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI														
Partecipazioni in imprese controllate	2,8													2,8
Partecipazioni in imprese collegate	3,4													3,4
Altre partecipazioni	65,0													65,0
Credito finanziari e altre attività finanziarie non correnti	137,1	0,4											0,4	137,5
Titoli diversi dalle partecipazioni	0,1													0,1
Totale immobilizzazioni finanziarie	208,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	208,8
ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE	25,2													25,2
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	3.702,5	0,4	(17,2)	91,8	0,3	(4,4)	0,0	25,1	0,0	0,0	0,0	0,0	95,9	3.798,5
ATTIVITA' CORRENTI														
RIMANENZE	188,7	(0,3)		(0,3)									(0,7)	188,0
CREDITI COMMERCIALI	159,4	1,5											1,5	160,9
CREDITI VARI E ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	614,0	44,3											44,3	658,3
ATTIVITA' FINANZIARIE POSSEDUTE PER LA NEGOZIAZIONE	0,0												0,0	0,0
CREDITI FINANZIARI E ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	439,3												0,0	439,3
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE EQUIVALENTI	110,1												0,0	110,1
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	1.511,5	45,5	0,0	(0,3)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,1	1.556,6
RATEI E RISCONTI ATTIVI	45,9	(45,9)											(45,9)	(0,0)
Totale attività	5.259,9	0,0	(17,2)	91,4	0,3	(4,4)	0,0	25,1	0,0	0,0	0,0	0,0	95,2	5.355,1
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'														
PATRIMONIO NETTO														
Capitale	1.433,1												0,0	1.433,1
Riserve	235,3												0,0	235,3
Riserva First Time Adoption			(17,2)	109,0	0,3	(4,4)	67,6	(0,9)	37,0	(16,3)	(21,4)	(0,8)	152,9	152,9
Risultati portati a nuovo	100,1												0,0	100,1
Risultato di periodo	(519,7)												0,0	(519,7)
Patrimonio netto di terzi	15,5												0,0	15,5
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.264,4	0,0	(17,2)	109,0	0,3	(4,4)	67,6	(0,9)	37,0	(16,3)	(21,4)	(0,8)	152,9	1.417,3
PASSIVITA' NON CORRENTI														
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA OLTRE 12 MESI														
Indebitamento a medio lungo termine	1.240,4	5,4											5,4	1.245,8
Prestito obbligazionario Convertibile	714,4	15,6											15,6	730,0
Passività per locazioni finanziarie	0,0	7,0						24,5					31,5	31,5
Altre passività finanziarie	0,1	0,5											0,5	0,5
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	378,1									(37,0)	16,3		(37,0)	341,0
TFR													16,3	16,3
Fondo sconto su biglietti													21,4	21,4
Altri Benefici Definiti													0,8	0,8
FONDO IMPOSTE E TASSE INCLUSE DIFFERITE	4,5		(2,1)										(1,3)	3,2
FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	381,4	(7,0)		(15,5)									(22,5)	358,9
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	2.718,8	21,5	0,0	(17,6)	0,0	0,0	0,0	24,5	(37,0)	16,3	21,4	0,8	29,9	2.748,7
PASSIVITA' CORRENTI														
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA ENTRO 12 MESI														
Debiti Finanziari	34,5												0,0	34,5
Passività per locazioni finanziarie								4,4					4,4	4,4
Altre passività finanziarie													0,0	0,0
DEBITI COMMERCIALI	520,4	10,2											10,2	530,7
DEBITI VARI E ALTRE PASSIVITA'	542,7	36,6											36,6	579,4
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI	40,0												0,0	40,0
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	1.137,7	46,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,4	0,0	0,0	0,0	0,0	51,3	1.189,0
RATEI E RISCONTI PASSIVI	139,0	(68,4)					(67,6)	(3,0)					(139,0)	(0,0)
Totale passività e patrimonio netto	5.259,9	(0,0)	(17,2)	91,4	0,3	(4,4)	0,0	25,1	0,0	0,0	(0,0)	0,0	95,2	5.355,1

Posizione Finanziaria Netta al 1° gennaio 2004

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Secondo i principi italiani</i>	<i>Effetti della conversione agli IAS/IFRS</i>	<i>IAS/IFRS</i>
<i>importi in milioni di euro</i>			
Passività finanziarie			
Indebitamento bancario e finanziario (incluse quote correnti)	1.240,4	5,4	1.245,8
Prestito obbligazionario convertibile	714,4	15,6	730,0
Passività per locazioni finanziarie	0,0	36,0	36,0
Altri debiti finanziari	34,5	0,0	34,5
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(549,4)	0,0	(549,4)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	1.440,0	57,0	1.497,0

Effetti della transizione agli IAS/IFRS sulla situazione al 31 dicembre 2004

Di seguito vengono rappresentate le riconciliazioni del Patrimonio Netto e del Risultato dell'esercizio 2004 accompagnate da prospetti che consentono di evidenziare le nature delle rettifiche effettuate sullo Stato Patrimoniale, sul Conto Economico e sulla posizione finanziaria netta.

Prospetto di riconciliazione del Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2004			
(importi in milioni di euro)			
Patrimonio Netto secondo i principi nazionali			452,4
Rettifiche IAS/IFRS			
IAS 38	Storno costi impianto e ampliamento	A	(12,1)
IAS 38	Storno ammortamento avviamento	B	1,2
IAS 16	Component approach flotta	C	103,2
IAS 16	Component approach terreni e fabbricati	D	0,3
IAS 16	Storno riserva rivalutazione	E	(4,1)
IAS 17	Leaseback MD80	F	29,9
IAS 17	Leasing (effetto cumulato)	G	(0,2)
IAS 19	Adeguamento TFR	H	29,0
IAS 19	Biglietti a tariffa agevolata	I	(16,1)
IAS 19	Altri benefici definiti	J	(21,4)
IAS 37	Adeguamento Fondo ristrutturazione	L	<u>11,0</u>
Totale effetto lordo			120,6
	Fiscalità differita	N	<u>1,2</u>
Totale adeguamenti IAS/IFRS			121,9
Patrimonio Netto IAS/IFRS			<u>574,2</u>

Prospetto di riconciliazione del Risultato Netto dell'esercizio 2004
(importi in milioni di euro)

Risultato Netto secondo i principi nazionali		(812,0)
Rettifiche IAS/IFRS		
IAS 38	Storno costi impianto e ampliamento	A 5,1
IAS 38	Storno ammortamento avviamento	B 1,2
IAS 16	Component approach flotta	C (5,8)
IAS 16	Component approach terreni e fabbricati	D 0,0
IAS 16	Storno riserva rivalutazione	E 0,3
IAS 17	Leaseback MD80	F (37,7)
IAS 17	Leasing (effetto cumulato)	G 0,7
IAS 19	Adeguamento TFR	H (8,1)
IAS 19	Biglietti a tariffa agevolata	I 0,2
IAS 19	Altri Benefici Definiti	J 0,0
IAS 37	Adeguamento Fondo ristrutturazione	L <u>11,0</u>
Totale effetto lordo		(33,1)
	Fiscalità differita	N <u>2,0</u>
Totale adeguamenti IAS/IFRS		(31,1)
Risultato Netto IAS/IFRS		<u>(843,1)</u>

Stato Patrimoniale al 31.12.2004

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Secondo i principi italiani</i>	<i>Effetti della conversione agli IAS/IFRS</i>	<i>IAS/IFRS</i>
<i>importi in milioni di euro</i>			
ATTIVITA'			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati	70,4	(3,5)	66,9
Flotta	2.902,6	113,9	3.016,5
Altre immobilizzazioni materiali	153,7	0,1	153,9
Beni in locazione finanziaria		21,7	21,7
Totale attività materiali	3.126,7	132,2	3.258,9
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Avviamento	4,8	1,2	6,0
Altre attività immateriali	90,0	(38,0)	52,0
Totale attività immateriali	94,8	(36,8)	58,0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI			
Partecipazioni in imprese controllate	2,8		2,8
Partecipazioni in imprese collegate	1,9		1,9
Altre partecipazioni	64,2		64,2
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	153,2	0,3	153,5
Titoli diversi dalle partecipazioni	0,1		0,1
Totale immobilizzazioni finanziarie	222,3	0,3	222,6
ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE			
	18,4	0,0	18,4
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	3.462,2	95,7	3.557,9
ATTIVITA' CORRENTI			
RIMANENZE			
	166,5	(4,3)	162,1
CREDITI COMMERCIALI			
	165,9	(4,1)	161,8
CREDITI VARI E ALTRE ATTIVITA' CORRENTI			
	543,9	44,0	587,9
ATTIVITA' FINANZIARIE POSSEDUTE PER LA NEGOZIAZIONE			
	0,0	0,0	0,0
CREDITI FINANZIARI E ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
	7,9	0,0	7,9
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE EQUIVALENTI			
	85,2	0,0	85,2
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	969,4	35,6	1.005,0
RATEI E RISCOINTI ATTIVI			
	44,4	(44,4)	(0,0)
Totale attività	4.476,0	86,9	4.562,9
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'			
PATRIMONIO NETTO			
Capitale	1.433,3	0,0	1.433,3
Riserve	235,3	0,0	235,3
Riserva <i>First Time Adoption</i>		152,9	152,9
Risultati portati a nuovo	(419,3)	0,0	(419,3)
Risultato di periodo	(812,8)	(31,1)	(843,9)
Patrimonio netto di terzi	16,0	0,0	16,0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	452,4	121,9	574,2
PASSIVITA' NON CORRENTI			
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA OLTRE 12 MESI			
Indebitamento a medio lungo termine	1.138,2	4,3	1.142,5
Prestito obbligazionario Convertibile	714,3	15,5	729,8
Passività per locazioni finanziarie	0,0	38,5	38,5
Altre passività finanziarie		0,4	0,4
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE			
TFR	349,0	(29,0)	320,1
Fondo sconto su biglietti		16,1	16,1
Altri Beneficci Definiti		21,4	21,4
FONDO IMPOSTE E TASSE INCLUSE DIFFERITE			
	3,2	(1,9)	1,3
FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI			
	664,8	(45,1)	619,7
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	2.869,6	20,2	2.889,8
PASSIVITA' CORRENTI			
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA ENTRO 12 MESI			
Debiti Finanziari	4,4	0,0	4,4
Passività per locazioni finanziarie		1,4	1,4
Altre passività finanziarie		0,0	0,0
DEBITI COMMERCIALI			
	442,5	(2,7)	439,8
DEBITI VARI E ALTRE PASSIVITA'			
	581,5	36,6	618,1
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI			
	35,1	0,0	35,1
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	1.063,5	35,3	1.098,9
RATEI E RISCOINTI PASSIVI			
	90,5	(90,5)	(0,0)
Totale passività e patrimonio netto	4.476,0	86,9	4.562,9

Stato Patrimoniale al 31.12.2004																	
Voce di bilancio	Secondo i principi italiani	riclassifiche	IAS 38		IAS 16			IAS 17		IAS 19			IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali	IAS 12 Fiscaltà differita	Effetti della conversione agli IAS/IFRS	IAS/IFRS	
			Attività immateriali		Immobili, impianti e macchinari		leasing		Benefici ai dipendenti								
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	L	N			
ATTIVITA'																	
ATTIVITA' NON CORRENTI																	
ATTIVITA' MATERIALI																	
Terreni e fabbricati	70,4	0,3					(4,1)								(3,5)	66,9	
Floata	2.902,6	25,5			84,2	0,3		4,1							113,9	3.015,3	
Altre immobilizzazioni materiali	153,7	0,1													0,1	153,9	
Beni in locazione finanziaria									21,7						21,7	21,7	
Totale attività materiali	3.126,7	26,0	0,0	0,0	84,2	0,3	(4,1)	4,1	21,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	132,2	3.258,9	
ATTIVITA' IMMATERIALI																	
Avviamento	4,8			1,2											1,2	6,0	
Altre attività immateriali	90,0	(26,0)	(12,1)												(38,0)	52,0	
Totale attività immateriali	94,8	(26,0)	(12,1)	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	(36,8)	58,0	
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI																	
Partecipazioni in imprese controllate	2,8															2,8	
Partecipazioni in imprese collegate	1,9															1,9	
Altre partecipazioni	64,2															64,2	
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	153,2	0,3													0,3	153,5	
Titoli diversi dalle partecipazioni	0,1															0,1	
Totale immobilizzazioni finanziarie	222,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	222,6	
ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE																	
	18,4															18,4	
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	3.462,2	0,3	(12,1)	1,2	84,2	0,3	(4,1)	4,1	21,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	95,7	3.557,9	
ATTIVITA' CORRENTI																	
RIMANENZE																	
	166,5	(3,9)			(0,5)											(4,3)	162,1
CREDITI COMMERCIALI																	
	165,9	(4,1)														(4,1)	161,8
CREDITI VARI E ALTRE ATTIVITA' CORRENTI																	
	543,9	44,0														44,0	587,9
ATTIVITA' FINANZIARIE POSSEDUTE PER LA NEGOZIAZIONE																	
	0,0															0,0	0,0
CREDITI FINANZIARI E ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI																	
	7,9															0,0	7,9
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE EQUIVALENTI																	
	85,2															0,0	85,2
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	969,4	36,1	0,0	0,0	(0,5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,6	1.005,0	
RATEI E RISCONTI ATTIVI	44,4	(44,4)													(44,4)	(0,0)	
Totale attività	4.476,0	(8,0)	(12,1)	1,2	83,8	0,3	(4,1)	4,1	21,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	86,9	4.562,9	
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'																	
PATRIMONIO NETTO																	
Capitale	1.433,3														0,0	1.433,3	
Riserve	235,3														0,0	235,3	
Riserva First Time Adoption			(17,2)		109,0	0,3	(4,4)	67,6	(0,9)	37,0	(16,3)	(21,4)		(0,8)	152,9	152,9	
Risultati portati a nuovo	(419,3)														0,0	(419,3)	
Risultato di periodo	(812,8)		5,1	1,2	(5,8)	0,0	0,3	(37,7)	0,7	(8,1)	0,2	0,0	11,0	2,0	(31,1)	(843,9)	
Patrimonio netto di terzi	16,0														0,0	16,0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	452,4	0,0	(12,1)	1,2	103,2	0,3	(4,1)	29,9	(0,2)	29,0	(16,1)	(21,4)	11,0	1,2	121,9	574,2	
PASSIVITA' NON CORRENTI																	
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA OLTRE 12 MESI																	
Indebitamento a medio lungo termine	1.138,2	4,3													4,3	1.142,5	
Prestito obbligazionario Convertibile	714,3	15,5													15,5	729,8	
Passività per locazioni finanziarie	0,0	14,0							24,5						38,5	38,5	
Altre passività finanziarie		0,4													0,4	0,4	
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE																	
TFR	349,0									(29,0)					(29,0)	320,1	
Fondo sconto su biglietti											16,1				16,1	16,1	
Altri Beneficidi Definiti												21,4			21,4	21,4	
FONDO IMPOSTE E TASSE INCLUSE DIFFERITE	3,2			(0,7)										(1,2)	(1,9)	1,3	
FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI																	
	664,8	(15,4)			(18,7)								(11,0)		(45,1)	619,7	
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	2.869,6	18,8	0,0	0,0	(19,4)	0,0	0,0	0,0	24,5	(29,0)	16,1	21,4	(11,0)	(1,2)	20,2	2.889,8	
PASSIVITA' CORRENTI																	
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA ENTRO 12 MESI																	
Debiti Finanziari	4,4	0,0													0,0	4,4	
Passività per locazioni finanziarie		1,5							(0,0)						1,4	1,4	
Altre passività finanziarie															0,0	0,0	
DEBITI COMMERCIALI	442,5	(2,7)													(2,7)	439,8	
DEBITI VARI E ALTRE PASSIVITA'																	
	581,5	36,6													36,6	618,1	
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI																	
	35,1														0,0	35,1	
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	1.063,5	35,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	(0,0)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,3	1.098,9	
RATEI E RISCONTI PASSIVI	90,5	(62,1)							(25,8)	(2,6)					(90,5)	(0,0)	
Totale passività e patrimonio netto	4.476,0	(8,0)	(12,1)	1,2	83,8	0,3	(4,1)	4,1	21,7	0,0	0,0	(0,0)	0,0	0,0	86,9	4.562,9	

Conto Economico 2004

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Secondo i principi italiani</i>	<i>Effetti della conversione agli IAS/IFRS</i>	<i>IAS/IFRS</i>
<i>importi in milioni di euro</i>			
RICAVI NETTI CONSOLIDATI			
RICAVI DEL TRAFFICO			
Passeggeri	3.233,7	0,0	3.233,7
Merci	445,6	0,0	445,6
Posta	13,7	0,0	13,7
Altri ricavi del traffico	70,5	0,0	70,5
ALTRI PROVENTI	501,5	33,6	535,0
Totale Ricavi Netti Consolidati	4.265,0	33,6	4.298,6
COSTI OPERATIVI			
CONSUMI DI MATERIALI			
Carburante	(605,3)	24,4	(580,9)
Altri Consumi	(181,5)	0,0	(181,5)
SERVIZI			
Spese di vendita	(585,9)	0,0	(585,9)
Spese di traffico e scalo	(785,1)	0,0	(785,1)
Manutenzione e Revisione flotta	(196,1)	(0,0)	(196,1)
Altre prestazioni	(407,2)	(1,3)	(408,5)
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	(378,6)	58,0	(320,7)
PERSONALE	(1.179,8)	(230,0)	(1.409,8)
ALTRI COSTI OPERATIVI	(87,4)	(118,3)	(205,7)
Totale costi operativi	(4.407,0)	(267,2)	(4.674,2)
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(373,5)	(4,4)	(377,8)
RISULTATO OPERATIVO	(515,5)	(238,0)	(753,4)
Quota dei proventi (oneri) derivanti dalla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto di partecipazioni	(1,0)		(1,0)
Proventi da attività di investimento	1,6	0,7	2,3
Proventi (Oneri) finanziari	(34,3)	(24,4)	(58,7)
Altri Proventi (oneri)	1,2	0,0	1,2
Proventi (Oneri) straordinari	(230,0)	230,0	(0,0)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(777,9)	(31,7)	(809,6)
IMPOSTE SUL REDDITO	(34,1)	0,6	(33,5)
RISULTATO NETTO ATTIVITA' IN FUNZIONAMENTO	(812,0)	(31,1)	(843,1)
RISULTATO NETTO ATTIVITA' DISCONTINUE			0,0
RISULTATO NETTO	(812,0)	(31,1)	(843,1)
UTILE (PERDITA) DI COMPETENZA DI TERZI AZIONISTI	0,8		0,8
RISULTATO NETTO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	(812,8)	(31,1)	(843,9)

Conto Economico 2004

Voce di bilancio <i>importi in milioni di euro</i>	Secondo i principi italiani	riclassifiche	IAS 38		IAS 16			IAS 17		IAS 19			IAS 37	Fiscaltà differita	Effetti della conversione agli IAS/IFRS	IAS/IFRS
			Attività immateriali		Immobili, impianti e macchinari			leasing		Benefici ai dipendenti			Accantonamenti, passività e attività potenziali			
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	L			
RICAVI NETTI CONSOLIDATI																
RICAVI DEL TRAFFICO																
Passaggeri	3.233,7	0,0													0,0	3.233,7
Merci	445,6														0,0	445,6
Posta	13,7														0,0	13,7
Altri ricavi del traffico	70,5														0,0	70,5
ALTRI PROVENTI	501,5	32,4									1,2				33,6	535,0
Totale Ricavi Netti Consolidati	4.265,0	32,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	33,6	4.298,6
COSTI OPERATIVI																
CONSUMI DI MATERIALI																
Carburante	(605,3)	24,4													24,4	(580,9)
Altri Consumi	(181,5)														0,0	(181,5)
SERVIZI																
Spese di vendita	(585,9)														0,0	(585,9)
Spese di traffico e scalo	(785,1)														0,0	(785,1)
Manutenzione e Revisione flotta	(196,1)	(0,0)													(0,0)	(196,1)
Altre prestazioni	(407,2)	(1,3)													(1,3)	(408,5)
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	(378,6)	53,9							4,1						58,0	(320,7)
PERSONALE	(1.179,8)	(221,9)										(8,1)	0,0		(230,0)	(1.409,8)
ALTRI COSTI OPERATIVI	(87,4)	(131,5)			3,2								11,0		(118,3)	(205,7)
Totale costi operativi	(4.407,0)	(276,4)	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	4,1	(8,1)	(1,0)	0,0	11,0	0,0	(267,2)	(4.674,2)
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(373,5)		5,1	1,2	(7,6)	0,0	0,3		(3,4)						(4,4)	(377,8)
RISULTATO OPERATIVO	(515,5)	(243,9)	5,1	1,2	(4,5)	0,0	0,3	0,0	0,7	(8,1)	0,2	0,0	11,0	0,0	(238,0)	(753,4)
Quota dei proventi (oneri) derivanti dalla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto di partecipazioni	(1,0)															(1,0)
Proventi da attività di investimento	1,6	0,7													0,7	2,3
Proventi (Oneri) finanziari	(34,3)	(24,4)										0,0			(24,4)	(58,7)
Altri Proventi (oneri)	1,2														0,0	1,2
Proventi (Oneri) straordinari	(230,0)	267,6							(37,7)						230,0	(0,0)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(777,9)	0,0	5,1	1,2	(4,5)	0,0	0,3	(37,7)	0,7	(8,1)	0,2	0,0	11,0	0,0	(31,7)	(809,6)
IMPOSTE SUL REDDITO	(34,1)				(1,4)									2,0	0,6	(33,5)
RISULTATO NETTO ATTIVITA' IN FUNZIONAMENTO	(812,0)	0,0	5,1	1,2	(5,8)	0,0	0,3	(37,7)	0,7	(8,1)	0,2	0,0	11,0	2,0	(31,1)	(843,1)
RISULTATO NETTO ATTIVITA' DISCONTINUE																0,0
RISULTATO NETTO	(812,0)	0,0	5,1	1,2	(5,8)	0,0	0,3	(37,7)	0,7	(8,1)	0,2	0,0	11,0	2,0	(31,1)	(843,1)
UTILE (PERDITA) DI COMPETENZA DI TERZI AZIONISTI	0,8															0,8
RISULTATO NETTO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	(812,8)	0,0	5,1	1,2	(5,8)	0,0	0,3	(37,7)	0,7	(8,1)	0,2	0,0	11,0	2,0	(31,1)	(843,9)

Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2004

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Secondo i principi italiani</i>	<i>Effetti della conversione agli IAS/IFRS</i>	IAS/IFRS
<i>importi in milioni di euro</i>			
Passività finanziarie			
Indebitamento bancario e finanziario (incluse quote correnti)	1.138,2	4,3	1.142,5
Prestito obbligazionario convertibile	714,3	15,5	729,8
Passività per locazioni finanziarie	0,0	40,0	40,0
Altri debiti finanziari	4,4	0,4	4,8
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(93,1)	0,0	(93,1)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	1.763,8	60,2	1.824,0

Descrizione delle principali poste in riconciliazione tra principi contabili italiani e IAS/IFRS

Le note che seguono forniscono una descrizione delle principali differenze tra i principi contabili italiani e gli IAS/IFRS che hanno avuto effetti sul bilancio consolidato Alitalia. Gli importi indicati sono esposti al lordo del relativo effetto fiscale, che è riepilogato separatamente nella voce “Contabilizzazione delle imposte differite”.

Riclassifiche

Gli oneri pluriennali su beni di terzi, essenzialmente riferiti a *heavy maintenance*, modifiche e migliorie su flotta non di proprietà, classificati tra le immobilizzazioni immateriali sono stati riclassificati tra le immobilizzazioni materiali.

I ratei e risconti attivi e passivi sono stati riclassificati nell'appropriata voce di credito e debito.

Gli oneri e i proventi straordinari sono stati riclassificati per natura nelle appropriate componenti di reddito.

Immobilizzazioni immateriali (IAS 38)

Rettifiche A

Alcune tipologie di costi pluriennali (costi di impianto e ampliamento e addestramento del personale) non sono più capitalizzabili; i valori netti contabili alla data di transizione sono stati pertanto stornati con contropartita Patrimonio Netto (€/mln 17,2). Tale rettifica ha comportato un effetto positivo nel conto economico dell'esercizio 2004 pari a €/mln 5,1, in nesso al venir meno dei relativi ammortamenti.

Rettifica B

L'applicazione dello IAS 38 richiede che l'avviamento, che rappresenta un'immobilizzazione immateriale a vita utile indefinita, non sia assoggettato ad ammortamento, ma a *test di impairment* annuale. Pertanto si è proceduto a stornare l'ammortamento originariamente iscritto nel bilancio consolidato, con un effetto positivo nel conto economico dell'esercizio 2004 pari a €/mln 1,2.

Immobilizzazioni materiali (IAS 16)

Rettifica C:

Tale rettifica è il risultato di una serie di aspetti inerenti la flotta che sono stati tenuti in considerazione per la rielaborazione del bilancio alla data di transizione. Essi riguardano:

scelta del criterio di valutazione (costo o fair value);

determinazione del valore residuo;

definizione della vita utile degli aeromobili;

component analysis degli aeromobili.

Scelta del criterio di valutazione (costo o fair value)

Come precedentemente anticipato il Gruppo Alitalia ha scelto di mantenere il criterio del costo storico (in alternativa al *fair value*) come criterio di valutazione per le immobilizzazioni materiali e immateriali successivamente all'iscrizione iniziale. Tuttavia per la famiglia degli aeromobili ATR42 si è posto il problema di definire un valore sostitutivo del costo per dare coerenza alla vita utile residua degli *assets* che alla data di transizione risultavano ancora in funzionamento. In aderenza all'IFRS 1 il Gruppo Alitalia ha adottato come valore sostitutivo per tale tipologia di velivoli il *fair value (fair value as deemed cost)*.

Determinazione del valore residuo

Il valore ammortizzabile di una immobilizzazione materiale è costituito dal suo valore di iscrizione iniziale al netto del valore residuo. Quest'ultimo è definito dallo IAS 16 come la stima dell'ammontare che l'impresa ritiene di recuperare dalla cessione del bene, al netto dei costi di cessione, ipotizzando che il bene si trovi già nell'anzianità e nelle condizioni attese al termine della sua vita utile.

Il gruppo Alitalia ha adottato come valore residuo un importo pari ad una percentuale del costo storico iniziale e precisamente:

10%	per B777, B767, MD11, A321, A320, A319, ERJ145;
5%	per MD80, ATR72;
0	per ATR42

Definizione della vita utile degli aeromobili

Per vita utile si intende il periodo di tempo nel quale si suppone che un bene sia disponibile per l'uso dall'impresa. Il Gruppo Alitalia ha esteso, in modo prospettico, la vita utile di quegli aeromobili che, avendo già sostenuto la terza revisione ciclica, presentavano un disallineamento tra i periodi di ammortamento degli aeromobili e delle relative revisioni cicliche.

Component Analysis

Lo IAS 16 richiede che, quando un bene è formato da più componenti significative che procurano benefici all'impresa con modalità differenti, ciascuna componente sia separatamente iscritta, e si proceda ad ammortamento distinto di tali parti di cespiti complessi (cosiddetta "*component analysis*").

Il Gruppo Alitalia ha applicato la *component analysis* agli aeromobili nell'assunto che, teoricamente, rappresentino il tipico "macchinario" complesso in relazione al quale possano essere individuate componenti aventi un valore significativo in rapporto al valore complessivo del bene e che, rispetto all'arco temporale in cui il bene eroghi utilità, possano essere sostituite e quindi caratterizzate da una vita utile differente.

Sulla base di tali presupposti gli aeromobili sono stati scomposti tra le seguenti componenti:

- *heavy maintenance* (i.e. D-check, ispezione II);
- cellula (*airframe*);
- motore

La vita utile delle diverse componenti può essere di seguito rappresentata:

Vita utile componenti aeromobili

famiglia	revisione ciclica	cellula	motori
B777	8 anni	20 anni	20 anni
B767	6 anni	20 anni	20 anni
MD11	5 anni	20 anni	20 anni
MD80	6 anni	18 anni	18 anni
A319, A320 e A321	5,5 anni	18 anni	18 anni
ERJ145	-	18 anni	18 anni
ATR72	-	14 anni	14 anni
ATR42	-	20 anni	20 anni

Conseguentemente all'applicazione della *component analysis* il "fondo adeguamento area tecnica" per la flotta in proprietà (€/mln 15,5 alla data di transizione), che riflette il differenziale tra l'ammortamento della *heavy maintenance* calcolato sull'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, è stato stornato con contropartita Patrimonio Netto.

Il complesso delle rettifiche sulla flotta ha comportato, alla data di transizione, un effetto positivo sul Patrimonio Netto di €/mln 109.

Rettifica D:

sono stati rideterminati i valori dei fabbricati (+€/mln 0,3 alla data di transizione) scorporando la componente non più ammortizzabile, attribuita in sede di transizione ai terreni (in origine acquisiti congiuntamente al fabbricato). Tale rettifica non ha comportato effetti significativi nel conto economico dell'esercizio 2004.

Rettifica E:

sono stati eliminati, alla data di transizione, per €/mln 4, i valori residui di fabbricati rivalutati (ai sensi della L. 413 del 1991), in quanto conseguenti ad una rivalutazione non mantenibile in mancanza di evidenza circa il *fair value* della stessa. Tale rettifica ha comportato un effetto positivo nel conto economico dell'esercizio 2004 pari a €/mln 0,3, in nesso al venir meno dei relativi ammortamenti.

Leasing (IAS 17)

Rettifica F

Relativamente all'operazione di vendita e retrolocazione dei 20 aeromobili MD80 avvenuta nell'esercizio 2000 si ricorda che, sussistendo palese incertezza circa la configurabilità dell'assetto contrattuale come locazione operativa o locazione finanziaria, era apparso opportuno e prudente allinearsi al trattamento contabile previsto dallo IAS 17 per quest'ultima fattispecie. Conseguentemente la plusvalenza realizzata sulla vendita di tali aeromobili era stata differita, in proporzione ai canoni, mediante iscrizione di un risconto passivo e riprese a conto economico del risconto stesso negli esercizi successivi. In sede di transizione, nell'ambito della complessiva analisi ai fini IAS/IFRS di tutti i contratti di locazione, tale operazione è stata qualificata come locazione operativa sulla base dei seguenti aspetti:

- valore attuale dei canoni di locazione significativamente inferiore al *fair value* del bene (corrispondente al valore di vendita);

- clausola di rinnovo del contratto ad un canone sostanzialmente pari a quello di mercato;
- l'eventuale riconoscimento della plusvalenza lungo la vita utile residua dell'*asset*, sul presupposto di corrispondenza tra il termine del contratto di locazione e la vita economica (residua) del bene locato, non conduce al ripristino del valore originario dell'*asset* (plusvalenza > *Present Value of Minimum Lease Payment*).

La qualificazione dell'operazione come locazione operativa ha comportato alla data di transizione, coincidente tra l'altro con la pressoché chiusura del periodo di locazione, lo storno del risconto residuo con contropartita un effetto positivo sul Patrimonio Netto per €/mln 67,6 ed un effetto negativo nel conto economico pari a €/mln 37,7, in nesso al venir meno delle riprese, in proporzione ai canoni, del risconto stesso.

Rettifica G

La rappresentazione dei cespiti detenuti mediante contratto di *leasing* qualificabile come finanziario secondo le disposizioni dello IAS 17 ha implicato la contabilizzazione, alla data di transizione, del valore degli *asset* e dei debiti residui con contropartita Patrimonio Netto (-€/mln 0,9).

Benefici per i dipendenti (IAS 19)

Nell'ambito della rilevazione dei benefici ai dipendenti e relativa classificazione, sono stati individuati i tre seguenti benefici per i quali è prevista una diversa contabilizzazione in termini IAS/IFRS rispetto ai principi italiani: il TFR, gli sconti sui biglietti e gli altri benefici definiti.

Rettifica H:

Relativamente al TFR, qualificato come beneficio successivo al rapporto di lavoro, la rideterminazione della passività maturata verso i dipendenti attraverso la metodologia attuariale ha determinato un effetto positivo sul Patrimonio Netto alla data di transizione per €/mln 37. Il calcolo secondo la metodologia attuariale dell'onere di competenza ha comportato un effetto negativo nel conto economico dell'esercizio 2004 per €/mln 8,1.

Rettifica I:

Relativamente agli sconti sull'acquisto di biglietti aerei, qualificati come altri benefici di lungo termine, l'iscrizione di un fondo, non presente nel bilancio redatto secondo i principi italiani, calcolato attraverso la metodologia attuariale ha determinato un effetto negativo sul Patrimonio Netto, alla data di transizione, per €/mln 16,3. Tale rettifica ha comportato un effetto positivo nel conto economico dell'esercizio pari a €/mln 0,2, in nesso agli assorbimenti conseguenti l'utilizzo da parte dei dipendenti di biglietti a tariffa agevolata. Parziale compensazione è intervenuta per gli accantonamenti di competenza del periodo.

Rettifica J:

I benefici definiti nei confronti dei dipendenti di Alitalia nel Regno Unito hanno determinato un effetto negativo sul Patrimonio Netto, alla data di transizione, per €/mln 21,4.

Accantonamenti, passività e attività potenziali (IAS 37)

Rettifica L

L'attualizzazione delle passività per rischi con previsioni di esborso finanziario oltre l'esercizio (Fondo Ristrutturazione) ha determinato, nel bilancio al 31 dicembre 2004, un minor accantonamento pari a €/mln 11.

Contabilizzazione delle imposte differite (IAS 12)

Rettifica N

Questa voce include l'effetto combinato dell'impatto netto delle imposte differite sulle rettifiche IAS/IFRS precedentemente citate.

Adozione degli IAS 32 e 39: Riconciliazione dello Stato Patrimoniale al 1° gennaio 2005

Come consentito dall'IFRS 1, il Gruppo Alitalia non presenta lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico comparativi in conformità agli IAS 32 e 39.

L'applicazione di tali principi decorre dal 1° gennaio 2005.

Si fornisce di seguito la riconciliazione del Patrimonio Netto accompagnata da prospetti che riepilogano gli effetti sui saldi patrimoniali consolidati e sulla posizione finanziaria netta al 1° gennaio 2005 relativamente all'applicazione degli IAS 32 e 39.

Prospetto di riconciliazione del Patrimonio Netto di Gruppo al 1° gennaio 2005		
(importi in milioni di euro)		
Patrimonio Netto IAS/IFRS al 31.12. 2004		574,2
Rettifiche IAS 32 e 39		
Applicazione del costo ammortizzato sul debito	O	17,0
Valutazione di strumenti finanziari composti: (Prestito Obbligazionario Convertibile - POC)	P	74,8
Storno degli oneri accessori su finanziamenti e POC	Q	(21,3)
Strumenti Finanziari derivati - iscrizione al Fair Value	R	(4,5)
Valutazione al Fair Value (attività disponibili alla vendita)	S	<u>7,1</u>
	Totale effetto lordo	73,0
Fiscalità differita	N	<u>0,8</u>
Totale adeguamenti IAS/IFRS		73,9
Patrimonio Netto IAS/IFRS al 01.01.05		<u>648,1</u>

Stato Patrimoniale al 01.01.2005

Voce di bilancio	Riapertura saldi IAS/IFRS	IAS 32 e 39	IAS/IFRS inclusi IAS 32 e 39
<i>importi in milioni di euro</i>			
ATTIVITA'			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati	66,9		66,9
Flotta	3.016,5		3.016,5
Altre immobilizzazioni materiali	153,9		153,9
Beni in locazione finanziaria	21,7		21,7
Totale attività materiali	3.258,9	0,0	3.258,9
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Avviamento	6,0		6,0
Altre attività immateriali	52,0	(21,3)	30,7
Totale attività immateriali	58,0	(21,3)	36,7
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI			
Partecipazioni in imprese controllate	2,8		2,8
Partecipazioni in imprese collegate	1,9		1,9
Altre partecipazioni	64,2	7,1	71,3
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	153,5	(0,4)	153,2
Titoli diversi dalle partecipazioni	0,1		0,1
Totale immobilizzazioni finanziarie	222,6	6,7	229,3
ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE			
	18,4		18,4
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	3.557,9	(14,6)	3.543,3
ATTIVITA' CORRENTI			
RIMANENZE	162,1		162,1
CREDITI COMMERCIALI	161,8		161,8
CREDITI VARI E ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	587,9		587,9
ATTIVITA' FINANZIARIE POSSEDUTE PER LA NEGOZIAZIONE	0,0		0,0
CREDITI FINANZIARI E ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	7,9		7,9
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI		29,0	29,0
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE EQUIVALENTI	85,2		85,2
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	1.005,0	29,0	1.034,0
RATEI E RISCONTI ATTIVI			0,0
Totale attività	4.562,9	14,4	4.577,3
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'			
PATRIMONIO NETTO			
Capitale	1.433,3		1.433,3
Riserve	235,3		235,3
Riserva First Time Adoption	152,9	(50,9)	102,0
Riserva da Hedge Accounting	0,0	(6,5)	(6,5)
Riserva Prestito Obbligazionario Convertibile	0,0	124,1	124,1
Riserva per attività disponibili alla vendita	0,0	7,1	7,1
Risultati portati a nuovo	(1.263,2)		(1.263,2)
Risultato di periodo			
Patrimonio netto di terzi	16,0		16,0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	574,2	73,9	648,1
PASSIVITA' NON CORRENTI			
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA OLTRE 12 MESI			
Indebitamento a medio lungo termine	1.142,5	(16,6)	1.125,9
Prestito obbligazionario Convertibile	729,8	(74,8)	655,1
Passività per locazioni finanziarie	38,5	(15,4)	23,1
Altre passività finanziarie	0,4	(0,3)	0,0
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE			
TFR	320,1		320,1
Fondo sconto su biglietti	16,1		16,1
Altri Beneficci Definiti	21,4		21,4
FONDO IMPOSTE E TASSE INCLUSE DIFFERITE	1,3	(0,8)	0,5
FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	619,7		619,7
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	2.889,8	(107,9)	2.781,9
PASSIVITA' CORRENTI			
PASSIVITA' FINANZIARIE CON SCADENZA ENTRO 12 MESI			
Debiti Finanziari	4,4		4,4
Passività per locazioni finanziarie	1,4		1,4
Altre passività finanziarie	0,0		0,0
Strumenti finanziari derivati		48,5	48,5
DEBITI COMMERCIALI	439,8		439,8
DEBITI VARI E ALTRE PASSIVITA'	618,1		618,1
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI	35,1		35,1
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	1.098,9	48,5	1.147,4
RATEI E RISCONTI PASSIVI	(0,0)		(0,0)
Totale passività e patrimonio netto	4.562,9	14,4	4.577,3

Posizione Finanziaria Netta al 1° gennaio 2005

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Riapertura saldi IAS/IFRS</i>	<i>IAS 32 e 39</i>	<i>IAS/IFRS inclusi IAS 32 e 39</i>
<i>importi in milioni di euro</i>			
Passività finanziarie			
Indebitamento bancario e finanziario (incluse quote correnti)	1.142,5	(16,6)	1.125,9
Prestito obbligazionario convertibile	729,8	(74,8)	655,1
Passività per locazioni finanziarie	40,0	(15,4)	24,5
Operazioni finanziarie derivate		48,5	48,5
Altri debiti finanziari	4,4		4,4
Operazioni finanziarie derivate		(29,0)	(29,0)
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(93,1)		(93,1)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	1.823,6	(87,2)	1.736,4

Si riportano di seguito le note esplicative che sintetizzano i principali effetti derivanti dall'applicazione degli IAS 32 e 39 sulle voci del Patrimonio Netto di Gruppo:

Rettifica O

La variazione di €/mln 17 si riferisce al diverso criterio di valutazione dell'indebitamento a medio lungo termine, che implica la rilevazione degli oneri finanziari sulla base del metodo del tasso effettivo d'interesse (costo ammortizzato).

Rettifica P

Le obbligazioni convertibili rappresentano degli strumenti finanziari composti da una componente di passività e una di patrimonio netto che devono essere scorporati, attraverso la determinazione del *fair value* della passività. La valutazione della componente di debito al costo ammortizzato ha comportato, al 1° gennaio 2005, una rettifica positiva di Patrimonio Netto pari a €/mln 74,8. La valutazione della componente di patrimonio ha comportato una riclassifica per €/mln 124,1, sempre al 1° gennaio 2005, da "Riserva da *First Time Adoption*" a "Riserva Prestito Obbligazionario Convertibile"

Rettifica Q

L'applicazione del criterio del costo ammortizzato sull'indebitamento a medio lungo termine e sulla componente di debito del prestito obbligazionario convertibile, che richiede che i costi sostenuti per l'acquisizione dei finanziamenti (spese di transizione) vengano portati a diretta rettifica del valore nominale del finanziamento, ha comportato lo storno, per €/mln 21,3, degli oneri accessori su finanziamenti capitalizzati negli esercizi precedenti.

Rettifica R

Tutti gli strumenti derivati sono stati iscritti nello stato patrimoniale e sono stati valutati al *fair value*.

In particolare, è stata costituita la Riserva da *hedge accounting*, negativa per €/mln 6,5, quale contropartita delle valutazioni al *fair value* dei derivati in essere al 1° gennaio 2005, per i quali il Gruppo Alitalia ha attivato l'*hedge accounting* qualificandone e certificandone la relazione di copertura e l'efficacia.

Rettifica S

La costituzione di una riserva per €/mln 7,1, che accoglie il maggior valore delle partecipazioni finanziarie classificate nella categoria "disponibili per la vendita", per la quale lo IAS 39 consente di imputare le variazioni sia positive che negative qualora il *fair value* delle stesse risulti attendibilmente determinato.

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ 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, costituito dallo stato patrimoniale, conto economico, prospetto dei movimenti del patrimonio netto, rendiconto finanziario e relative note esplicative, della ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A. e sue controllate ("Gruppo Alitalia") chiuso al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile. Il suddetto bilancio consolidato è stato preparato per la prima volta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.
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 risulti, 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 contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità ai medesimi principi contabili ad eccezione degli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali IAS 32 e IAS 39 che, in accordo con la scelta consentita dal principio contabile IFRS 1, sono applicati a partire dal 1° gennaio 2005. Inoltre, la nota esplicativa n. 45 illustra gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. Come illustrato in tale nota esplicativa n. 45, gli Amministratori hanno modificato l'informativa sugli effetti della transizione agli IFRS, precedentemente approvata dal Consiglio di Amministrazione e pubblicata in appendice alla rendicontazione semestrale obbligatoria nei prospetti di riconciliazione IFRS 1 da noi assoggettati a revisione contabile, sui quali abbiamo emesso la relazione di revisione in data 31 ottobre 2005. In particolare, tale modifica ha riguardato il recepimento, nel saldo di apertura al 1° gennaio 2004 della cosiddetta Riserva First Time Adoption, di una passività netta di Euro 21,4 milioni riferita ad uno schema pensionistico dei dipendenti di Alitalia in forza nel Regno Unito, istituito nel 1964 la cui carenza, formatasi in precedenti esercizi è emersa in sede di chiusura del bilancio 2005. L'informativa presentata nella nota esplicativa n. 45 è stata da noi esaminata ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2005.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato della Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2005 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni del patrimonio netto ed i flussi di cassa del Gruppo Alitalia per l'esercizio chiuso a tale data.
4. Con riferimento agli eventi di maggior rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio 2005, si richiama l'attenzione sugli aspetti di seguito riportati e descritti dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione e/o in Nota Integrativa.
 - a) Particolare rilievo assume l'evoluzione del Piano Industriale che costituisce l'indispensabile riferimento per la valutazione dello stato di avanzamento dell'operazione di risanamento e di rilancio del Gruppo Alitalia, essendo stata conclusa, al 31 dicembre 2005, l'operazione di ricapitalizzazione della Capogruppo per un ammontare di Euro 1.006 milioni:
 - Si segnala che, a seguito del consolidamento del trend crescente dei prezzi del carburante, in data 14 ottobre 2005 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato un aggiornamento del Piano Industriale 2005-2008, caratterizzato dall'incremento delle previsioni di costo del carburante rispetto al precedente Piano Industriale, aggiornato nell'aprile 2005, con un impatto negativo stimato dalla Compagnia di circa Euro 320 milioni per l'esercizio 2006.
 - Rispetto all'ultimo aggiornamento del Piano Industriale, il consuntivo dell'esercizio 2005 registra un peggioramento dovuto essenzialmente ad una riduzione dei proventi del traffico e ad un incremento di alcune voci di costo non in linea con quanto preventivato.
 - Considerato quanto sopra, in data 31 gennaio 2006, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato il budget per il 2006. Rispetto al Piano Industriale, tale Budget prevede una minore riduzione dei costi compensata da un incremento dei proventi del traffico; tale incremento appare significativo se confrontato con i proventi del traffico del 2005.
 - Inoltre, in data 10 marzo 2006, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha diramato un Comunicato Stampa, ripreso nella Relazione sulla Gestione, in cui si afferma che, a seguito delle avverse condizioni meteorologiche e delle agitazioni sindacali verificatesi nel mese di gennaio 2006, con forte e negativo impatto sull'operativo, si è registrato un calo dei proventi di circa Euro 80 milioni che ha conseguentemente generato una riduzione del risultato operativo dell'ordine di Euro 40 milioni.
 - Lo stesso Comunicato segnala altresì che buona parte delle azioni identificate nel Piano Industriale è in corso di implementazione, mentre altre azioni registrano uno slittamento temporale. Il Consiglio di Amministrazione ha comunque confermato, in assenza del ripetersi dei citati eventi negativi che hanno caratterizzato lo scorso mese di gennaio, il conseguimento di un risultato positivo per l'esercizio 2006.

Considerando la maggior perdita operativa consuntivata nell'esercizio 2005 rispetto al Piano, l'esercizio 2006 costituisce il fondamentale riferimento per verificare l'efficacia delle azioni di risanamento, previste nel Piano dagli Amministratori, propedeutiche all'avvio della successiva fase di sviluppo e rilancio prevista nel biennio 2007-2008; in questo contesto, la capacità di realizzare gli obiettivi di Piano e quindi ritrovare un equilibrio economico stabile appare condizione imprescindibile per garantire nel tempo l'attività del Gruppo Alitalia.

- b) Per quanto riguarda l'operazione di deconsolidamento di Alitalia Servizi S.p.A. (di seguito "Alitalia Servizi") si rammenta che in data 1 maggio 2005 si è perfezionata l'operazione di conferimento ad Alitalia Servizi del ramo aziendale relativo alle attività di servizi strumentali e di supporto al trasporto aereo, ivi comprese le partecipazioni azionarie in esso rientranti. Il valore attribuito al ramo conferito, come risultante da apposita perizia, è stato pari ad Euro 94,3 milioni. Con il ramo conferito è stata trasferita anche parte del Fondo di ristrutturazione accantonato in Alitalia per un ammontare di Euro 158 milioni. A seguito della sottoscrizione e del versamento da parte di Fintecna – Finanziaria per i settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (di seguito "Fintecna") degli aumenti di capitale deliberati dall'Assemblea Straordinaria di Alitalia Servizi, Fintecna detiene il 49,4% del capitale sociale. Alitalia ha inoltre costituito a favore di Fintecna in usufrutto un ulteriore 1,6% del capitale sociale, in modo da fare acquisire da subito a Fintecna la maggioranza dei diritti di voto in Assemblea.
- c) Il risultato dell'esercizio 2005 beneficia dell'iscrizione di alcune poste di carattere non ricorrente. In particolare:
- l'assorbimento, con corrispondente riduzione del costo del personale, del Fondo per prepensionamento per Euro 93,4 milioni, costituito nel 1997, nel corso della procedura che portò all'adozione della Decisione della Commissione Europea del 15 Luglio 1997 relativa alla ricapitalizzazione di Alitalia, per accogliere 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 dei dipendenti Alitalia tra il 1995 ed il 1997. Nel corso del 2005 gli Amministratori, così come illustrato in nota integrativa e sulla base di approfondimenti giuridici effettuati da legali a tal fine incaricati, hanno ritenuto che la passività in questione sia venuta meno;
 - la riduzione del Fondo concorsi ed operazioni a premi per un importo di Euro 40 milioni, corrispondente principalmente alle "miglia" decadute, con conseguente incremento della voce "Ricavi del Traffico". In particolare, gli Amministratori hanno verificato, anche con l'ausilio di un legale appositamente incaricato, le effettive obbligazioni di Alitalia, pervenendo alla conclusione che le "miglia" accumulate fino al 2002 siano a tutti gli effetti decadute e quindi non costituiscano un'obbligazione della Società.
- d) La Capogruppo al 31 dicembre 2004 aveva accantonato al Fondo di ristrutturazione un importo complessivamente pari a Euro 315 milioni, a fronte delle azioni previste nel Piano Industriale 2005 - 2008; tale ammontare si riferiva a quanto stimato occorrente ad incentivare gli esodi del personale ed a porre in cassa integrazione/mobilità le risorse interessate, nonché alle "diseconomie" correlate alla presenza di settori di attività non ancora efficientati, facenti parte del ramo d'azienda poi conferito in Alitalia Servizi. Nel corso dell'esercizio 2005, come già indicato, la parte del Fondo di ristrutturazione riferibile ad Alitalia Servizi, per un ammontare di Euro 158 milioni, al netto di quanto utilizzato dalla Capogruppo fino alla data di effettivo conferimento del ramo di azienda (pari a Euro 28 milioni), è stato conferito alla suddetta Società; inoltre, Euro 67 milioni sono stati utilizzati a fronte degli incentivi agli esodi corrisposti nel corso dell'esercizio, residuando al 31 dicembre 2005 un fondo di Euro 59 milioni.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Luca Petroni

Luca Petroni
Socio

Roma, 16 marzo 2006

Relazione sull'andamento della gestione

Principali dati della Capogruppo

<i>(euro migliaia)</i>	2005	2004	2003	2002	2001
Dati di attività					
Tonnellate Km offerte (milioni)	7.283	6.837	6.367	6.176	7.328
Tonnellate Km trasportate (milioni)	5.057	4.814	4.430	4.309	5.153
Coefficiente di riempimento (%)	69,4	70,4	69,6	69,8	70,3
Dati economici patrimoniali e finanziari (€/mgl)(*)					
Immobilizzazioni:					
- materiali	2.510.783	2.975.456	3.205.852	3.202.651	2.676.909
- altre	415.485	406.107	417.632	422.006	398.513
Capitale di esercizio	(639.534)	(891.130)	(569.802)	(544.368)	(745.505)
TFR	(171.093)	(267.479)	(295.992)	(306.199)	(174.344)
Capitale investito netto	2.115.641	2.222.953	2.757.690	2.774.090	2.155.573
Capitale proprio	1.278.383	431.095	1.241.415	1.758.307	833.766
Indebitamento netto:					
- m/l termine	1.777.521	1.616.782	1.780.200	1.541.324	815.699
- breve termine (disponibilità)	(940.264)	175.076	(263.925)	(525.541)	506.107
Fatturato	4.400.964	4.047.805	4.332.974	4.600.623	5.891.235
Costo materie prime e servizi esterni	(3.629.524)	(3.266.808)	(3.490.985)	(3.577.511)	(5.547.862)
Costo del lavoro	(784.071)	(957.768)	(962.544)	(934.410)	(454.053)
Ammortamenti	(310.864)	(324.384)	(331.294)	(296.757)	(266.292)
Risultato operativo	(201.960)	(431.535)	(380.518)	(108.193)	(297.564)
Proventi (oneri) finanziari netti (*)	(65.903)	(57.554)	(122.321)	(113.155)	(48.984)
Proventi (oneri) straordinari	135.596	(310.124)	23.299	389.198	(491.127)
Risultato netto	(160.238)	(810.434)	(517.051)	94.802	(905.348)
Investimenti					
- Immobilizzazioni materiali	84.439	116.652	364.317	849.470	522.340
- Altri	97.364	47.112	106.657	214.853	61.674
Indici di bilancio					
Proventi (oneri) finanziari netti/fatturato	1,5%	1,4%	2,8%	2,5%	0,8%
Ammortamento/fatturato	7,1%	8,0%	7,6%	6,5%	4,5%
Investimenti immobil.ni materiali/fatturato	1,9%	2,9%	8,4%	18,5%	8,9%
Rapporto debiti finanziari netti/mezzi propri	0,65	4,16	1,22	0,58	1,59
Fondo ammort.to/immobil.ni materiali lorde	41,7%	40,7%	38,7%	37,6%	41,2%
Personale a fine anno					
Personale di terra	4.209	8.739	9.418	10.003	9.678
Personale navigante	6.242	6.284	6.720	6.681	53
Totale	10.451	15.023	16.138	16.684	9.731

(*) 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

La situazione dell'Alitalia

Sotto il profilo del quadro di settore, le più recenti stime disponibili a livello IATA pongono in risalto come nel 2005 la fase di crescita del ciclo della domanda di trasporto aereo passeggeri abbia raggiunto il proprio picco, consolidandone l'espansione al +7,6%.

La forte ascesa dei volumi del trasportato, associandosi ad un generale aumento del livello degli *yield* principalmente originato dall'applicazione di "*fuel surcharge*" sui prezzi dei tagliandi di volo, si è riflessa in un consistente incremento, stimato in un +10%, del valore assoluto dei proventi del traffico che, per la prima volta, dovrebbero superare la soglia dei 400 miliardi di dollari.

Per contro, l'alto prezzo del petrolio ha sostanzialmente privato l'industria dei benefici economici e finanziari rinvenienti dalla fase ascendente del ciclo, impedendo quindi che il favorevole andamento dei proventi venisse a traslarsi sul risultato netto

La stima delle perdite complessive del settore a livello IATA per il 2005 si attesta a circa 6 miliardi di dollari, valore che, seppur inferiore a quello registrato nel 2004, conduce a determinare in 42 miliardi di dollari il risultato negativo netto del comparto nell'ultimo quinquennio.

In tale contesto, le consistenti, perduranti, perdite consuntivate dai vettori nordamericani in regime di protezione dai creditori (*Chapter 11*), si sono riflesse con rilevanti effetti negativi sui risultati economici e complessivi dell'intero settore statunitense e, con portata solo parzialmente attenuata dalla consuntivazione di margini invece positivi da parte delle compagnie asiatiche (circa 1,5 miliardi di dollari) ed europee (circa 1,3 miliardi di dollari), dell'industria del trasporto aereo mondiale.

In ordine in particolare ai vettori europei associati all'AEA, le stime disponibili al momento della predisposizione della presente relazione fanno attestare ad 800 milioni di dollari il profitto operativo conseguito dalle aerolinee aderenti, un risultato incoraggiante, tra l'altro pari a circa il doppio di quello realizzato al termine dell'esercizio 2004 (che si contraddistinse per essere il primo positivo dopo ben 5 anni), e tuttavia ancora marginale se rapportato al fatturato, del quale costituisce infatti appena l'1% circa.

Le tendenze di fondo del settore del trasporto aereo, in assenza di gravi accadimenti esterni quali quelli intervenuti nel triennio 2001 – 2003, sono orientate nel senso di una ulteriore intensificazione, escludendo l'applicazione di *fuel surcharge*, delle pressioni competitive sugli *yield* anche connesse alla continua penetrazione sul mercato, peraltro concentrata sul breve raggio, dei vettori "a basso costo".

Stante quanto sopra, le compagnie aeree sono chiamate a contrapporre interventi addizionali, rispetto a quelli già in precedenza introdotti, tesi ad incidere strutturalmente i costi unitari, sia quelli interni da esse direttamente controllabili sia, soprattutto, quelli esterni, sfruttando le potenzialità di contenimento esistenti lungo la catena del valore del trasporto aereo, nell'ambito delle tuttora sussistenti condizioni di sostanziale oligopolio nelle quali operano alcuni dei relativi principali fornitori di servizi.

In parallelo, si focalizzano altresì gli sforzi verso la realizzazione di sinergie con altri vettori, tese quindi a garantire agli operatori coinvolti sopravvivenza e sviluppo.

Venendo all'esame della situazione dell'Alitalia, l'esercizio 2005, il primo del quadriennio di Piano, ha visto il progressivo dispiegarsi, nell'ambito delle linee guida e dei contenuti declinati dal nuovo progetto industriale per il percorso di risanamento destinato a concludersi alla fine del 2006, di una serie di interventi ed azioni volti al riassetto strutturale del profilo industriale, reddituale e finanziario della Compagnia.

Nel rinviare al documento predisposto in sede di Relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione nell'esercizio 2004 per una disamina particolareggiata degli assunti strategici sui quali è venuta a polarizzarsi la definizione del Piano Industriale 2005 - 2008, si evidenzia, come peraltro già ampiamente segnalato in precedenti informative, come il 7 giugno 2005 la Commissione Europea abbia assunto, in ordine ad esso, una decisione favorevole, non ravvisando alcun elemento configurabile quale aiuto di Stato nelle operazioni di ricapitalizzazione a favore di Alitalia e della sua filiale di servizi.

Le misure mandate ad efficacia nel corso del 2005 hanno consentito di riscontrare, a livello complessivo, notevoli miglioramenti nell'andamento economico ed operativo di Alitalia, i cui ritmi espansivi si sono avvalsi tra l'altro di un numero di aeromobili sostanzialmente costante rispetto al periodo a raffronto, registrando quindi una decisa inversione di tendenza nei confronti del recente passato.

Da rilevare altresì come quanto sopra sia venuto ad inserirsi in un contesto di settore consistentemente deteriorato dalla drammatica evoluzione intervenuta, a partire dalla primavera, nelle quotazioni petrolifere e che, per quanto riguarda il carburante aeronautico, si sono stabilizzate per Alitalia su livelli mediamente superiori del 35% nei confronti del precedente esercizio.

A tale ultimo proposito si rammenta come in data 14 ottobre, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia abbia provveduto ad aggiornare il Piano Industriale, coerentemente con il rigoroso rispetto del percorso industriale approvato dalla Commissione Europea a mezzo di una ulteriore modifica delle originarie assunzioni prospettiche basate su alcuni elementi dello scenario macroeconomico di settore, al fine di conseguire comunque gli obiettivi di redditività attesi.

Deve al contempo tuttavia essere segnalato l'insoddisfacente andamento del traffico nel quarto trimestre, segnatamente allo scorcio finale dell'anno, in un contesto di mercato deludente sul settore nazionale, (che, si ricorda, genera poco meno di un terzo dei proventi complessivi), ed una non ottimale relazione con la clientela, in particolare nella classi a più alto valore, negativamente influenzata purtroppo dalle inadeguate *performance* operative aziendali, in specie per regolarità e puntualità, anche riconducibili ad avversi fattori esterni (scioperi, il cui solo "effetto annuncio" si ripercuote con eco ampliata e con significativi riflessi negativi sull'immagine e sui risultati di Alitalia, condizioni meteorologiche sfavorevoli e problematiche collegate a fenomeni di sovraffollamento delle aerovie).

Tornando all'esame del quadro d'insieme caratterizzante l'esercizio 2005, si rileva altresì, a completamento dello stesso, come ai richiamati, indispensabili ed improcastinabili interventi ad impatto immediato, si sia nel corso del 2005 affiancato l'avvio di programmi con struttura maggiormente complessa ed articolata, in quanto ad efficacia diffusa su molteplici processi ed aree aziendali, i cui benefici potranno essere colti, a regime, solo su un arco temporale esteso a più esercizi.

Dei principali, numerosi e tra loro strutturalmente interconnessi ed articolati tratti distintivi che nel 2005 hanno contrassegnato il processo di rinnovamento di Alitalia, viene data di seguito immediata contezza, ancorché sia preliminarmente necessario segnalare come la comparazione verso il precedente esercizio possa in qualche caso venire ad assumere caratteristiche di limitata significatività, stante, principalmente, le rilevanti variazioni introdotte nell'anno sotto il profilo del perimetro organizzativo e degli assetti industriali, come di seguito meglio delineato.

Quanto rappresentato assume soprattutto rilievo con riferimento alla fondamentale separazione che il nuovo modello di *business* prefigurato dal Piano Industriale ha determinato tra attività precipue del trasporto aereo, esercite da Alitalia ed Alitalia Express tramite una struttura industriale coerente con lo scenario di mercato nel quale essa si colloca, e quelle invece collaterali e di supporto, consolidate dal 1° maggio 2005 nel "Gruppo Alitalia Servizi", valutate idonee ad essere autonomamente sviluppate per un

recupero di efficienza e competitività finalizzato a consolidarne le prospettive di crescita e la valorizzazione.

Si ricorda altresì, in nesso con quanto sopra rappresentato, come Alitalia, con decorrenza 10 novembre 2005, abbia ceduto a mezzo dell'istituto dell'usufrutto relativo ad un 2% circa del capitale sociale la maggioranza dei diritti di voto in Alitalia Servizi (operazione contestuale ad un aumento di capitale di 92 milioni di euro di detta società, totalmente sottoscritto da Fintecna, che aveva portato quest'ultima a detenere il 49,4% del capitale sociale).

Nel contesto sopra delineato, può in particolare osservarsi quanto segue:

- 1) sotto il profilo delle variazioni dell'assetto industriale e del perimetro organizzativo del Gruppo;

in linea con la richiamata articolazione societaria individuata dal Piano Industriale, che, come rilevato, ha previsto la focalizzazione di Alitalia sull'attività di trasporto aereo passeggeri e merci e la concentrazione in un'unica compagine aziendale, Alitalia Servizi, delle attività strumentali e di supporto al trasporto aereo (manutenzione e revisione di aeromobili, assistenza aeroportuale, servizi informatici e servizi condivisi) precedentemente effettuate o tramite strutture aziendali della Controllante espressamente a queste dedicate o attraverso società da quest'ultima controllate, con efficacia dal 1° maggio 2005, Alitalia ha conferito ad Alitalia Servizi il complessivo ramo d'azienda ad esse afferente.

Nel nuovo assetto industriale, Alitalia Servizi mantiene Alitalia come proprio principale cliente, a condizioni di mercato, ma ha la possibilità di proporsi anche all'esterno, non essendole posto infatti alcun vincolo di esclusiva contrattuale nell'offrire i propri servizi anche ad altri clienti.

In data 26 maggio Alitalia e Fintecna hanno sottoscritto un contratto volto a disciplinare le modalità d'ingresso di quest'ultima nel capitale sociale di Alitalia Servizi; in tale documento è prevista tra l'altro l'acquisizione immediata della maggioranza dei diritti di voto da parte di Fintecna e la progressiva ulteriore diluizione nel tempo della quota di possesso detenuta da Alitalia.

Tra le principali clausole che governano il contratto si ricordano, tra le altre:

- che le Parti, in qualità di soci di Alitalia Servizi, opereranno in maniera tale da fare sì che vengano perseguiti gli obiettivi di riorganizzazione e di valorizzazione delle attività conferite al fine di renderle competitive sul mercato ed in grado di essere oggetto di partnership e/o dismissione;
- che in ordine a tale ultimo aspetto Alitalia debba essere comunque coinvolta nel processo, o attraverso il proprio gradimento rispetto ad una rosa di soggetti interessati o, in alternativa, tramite un meccanismo di prelazione per l'acquisto dell'attività oggetto di dismissione a condizioni economiche sostanzialmente equivalenti;
- che a titolo di compenso per l'attività prestata e quale premio per la buona riuscita del processo di dismissione, Alitalia avrà diritto di ricevere da Fintecna una somma variabile in funzione del rendimento ottenuto da Fintecna stessa in eccedenza rispetto a quanto previsto dal Piano Industriale; Alitalia avrà inoltre diritto a ricevere da Alitalia Servizi un importo calcolato con criteri prefissati quale premio per il volume di affari generati con i contratti di servizio;
- che qualora l'ammontare del fondo per esuberi trasferito all'atto del conferimento risulti eccedente rispetto ai costi effettivamente sostenuti da Alitalia Servizi, quest'ultima corrisponderà ad Alitalia, quale premio per i risparmi conseguiti, una somma pari al 35% dell'ammontare di tale eccedenza.

Il contratto contiene inoltre patti parasociali volti a disciplinare i reciproci diritti in qualità di Azionisti di Alitalia Servizi e la struttura di *corporate governance* della società. Alitalia, per un periodo di cinque anni dalla data di sottoscrizione del contratto, non potrà ricostituire aziende che svolgano le attività dei rami di azienda e delle società le cui partecipazioni o attività sono state conferite in Alitalia Servizi.

In tale contesto, si ricorda che la Commissione Europea, nella richiamata decisione del 7 giugno 2005, ha autorizzato l'investimento di Fintecna in Alitalia Servizi, complessivamente pari a 216 milioni di euro, specificando quindi, sulla base di una perizia effettuata da un esperto indipendente nominato dalla stessa Commissione, come lo stesso non sia qualificabile quale "aiuto di Stato", avuto riguardo al tasso di redditività atteso, che rende l'operazione in parola conforme a quello che in condizioni analoghe potrebbe attendersi un qualsiasi investitore privato.

La Commissione ha anche precisato come la propria autorizzazione resti vincolata allo scrupoloso rispetto da parte di Fintecna del Piano Industriale oggetto d'esame.

Più in particolare, la eventuale plusvalenza generata dalle cessioni di attività di Alitalia Servizi ed oggetto di riassegnazione ad Alitalia (come detto per la parte eccedente il tasso di rendimento interno atteso dell'investimento), potrà essere trasferita ad Alitalia solo dopo che siano state realizzate tutte le cessioni previste ovvero secondo la valutazione da effettuarsi il 31 dicembre 2008 sulla base dei flussi di cassa ottenuti da Fintecna e della valutazione del capitale economico di Alitalia Servizi detenuto da Fintecna stessa.

In esecuzione delle intese raggiunte con Fintecna, Alitalia ed Alitalia Servizi hanno sottoscritto il 5 luglio 2005 cinque contratti di appalto di servizi, conclusi a condizioni di mercato e privi di vincoli di esclusiva a favore di Alitalia, relativi alle prestazioni rese dai rami aziendali oggetto del conferimento; per i contratti è stata definita una durata minima garantita pari a sette anni ed un rinnovo automatico alla scadenza di tre anni in tre anni, salvo ovviamente i casi di disdetta.

In data 9 novembre 2005, l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ha autorizzato l'operazione di acquisizione da parte di Fintecna del controllo congiunto di Alitalia Servizi.

In data 10 novembre Fintecna ha sottoscritto un aumento di capitale deliberato da Alitalia Servizi per 92 milioni di Euro in virtù del quale la prima è venuta a detenere una partecipazione nella seconda pari al 49,4% del capitale sociale.

Contestualmente alla sottoscrizione, in attuazione dell'intesa del 26 maggio, Alitalia ha costituito usufrutto a favore di Fintecna, alla quale spetterà il diritto di voto, su un numero di azioni tale che, sommate a quelle nel possesso della stessa Fintecna, rappresentino il 51% delle azioni con diritto di voto in circolazione.

La realizzazione dell'operazione inerente l'usufrutto ha comportato, per Alitalia, il deconsolidamento della partecipazione posseduta in Alitalia Servizi.

2) per quanto concerne il sistema d'offerta e la rete passeggeri,

comparto dal quale trae sostanzialmente origine il risultato di Alitalia, pur essendo ciascun settore separatamente investigato contraddistinto da elementi di carattere specifico unicamente ad esso riferibili, può osservarsi, in termini complessivi, quanto segue:

in coerenza con l'impianto strategico individuato dal Piano Industriale 2005-2008, che ha definito il ruolo di Alitalia quale "vettore a rete altamente efficiente" focalizzandone lo sviluppo

sul mercato domestico italiano, sui Paesi del Mediterraneo, sull'Europa dell'Est e sui bacini di traffico intercontinentale i cui flussi si prevedono in forte espansione (soprattutto India e Cina) i livelli di offerto sulla rete passeggeri hanno registrato, a sostanziale parità di flotta impiegata, un incremento pari al +8,5% (da 4.749 milioni di tko a 5.153).

Le ottimizzazioni introdotte nell'utilizzo degli aeromobili ed i primi, forti recuperi di efficienza e produttività del personale navigante, si sono in effetti riflessi, essenzialmente, in un arricchimento delle destinazioni e degli aeroporti serviti, in un aumento delle frequenze, soprattutto sui mercati *business* di Roma e Milano, ed in una crescita delle connessioni disponibili su Fiumicino e Malpensa onde massimizzarne il relativo ruolo di "hub".

In parallelo, è stato ampliato il portafoglio delle *partnership* commerciali.

La dimensione dell'espansione, ancorché inferiore alle previsioni originariamente formulate, appare considerevole nel ragguaglio con quella riscontrata lungo l'intero corso del 2005 a livello AEA (+4,4% sulle rotte internazionali; +4,3% includendovi anche i settori nazionali delle aerolinee aderenti);

all'incremento della capacità offerta ha corrisposto una crescita del trasportato lievemente superiore, pari al +9,0% (da 3.391 milioni di tkt a 3.696), con un conseguente miglioramento del coefficiente di occupazione, attestatosi al 71,7%, pari a 0,3 punti percentuali.

Espansione, va nuovamente rilevato, di particolare significatività sia nel confronto con la media AEA (+6,5% a livello internazionale; +6,3% considerando invece anche i comparti nazionali dei vettori aderenti), sia considerando come essa sia venuta a determinarsi in un quadro macroeconomico caratterizzato dal rallentamento della domanda aggregata ed in uno scenario industriale caratterizzato da un progressivo inasprimento della già accesa competitività, anche quale conseguenza della sempre più aggressiva penetrazione dei vettori "low cost" sui mercati europeo e nazionale.

A livello intera rete, quanto in precedenza illustrato ha trovato riflesso in un aumento del numero dei passeggeri trasportati pari al +7,0% (da 21,7 milioni a 23,2).

Entro tale contesto va altresì rilevata la soddisfacente tenuta, in termini complessivi, dello *yield*, aumentato dell'1,3% (ancorché sconti una flessione del 5,1% sul settore europeo e del bacino del Mediterraneo) e sorretto, a fronte delle richiamate tensioni competitive che ne depauperano i livelli, dall'applicazione di "fuel surcharge" destinate ad attenuare gli effetti dell'ascesa dei corsi petroliferi sul costo del carburante, prassi, comunque, usuale e comune a quella degli altri vettori di riferimento.

Quanto rappresentato si è riverberato in una crescita dei proventi del traffico passeggeri pari al +10,4%, di significativa consistenza ancorché minore rispetto alle originarie formulazioni per effetto del più contenuto apporto dei volumi del traffico.

In parallelo ha comunque assunto particolare significatività, nella delineata cornice di sostenuta espansione, il favorevole andamento del RATK, incrementatosi dell'1,8% rispetto al livello evidenziato nel 2004.

3) Sotto il profilo dell'efficientamento del processo di approvvigionamento;

all'intonazione complessivamente migliorativa dei ricavi del traffico, è venuta ad affiancarsi nel corso del 2005 la realizzazione di una serie di interventi diretti ad incidere strutturalmente la base dei costi unitari di beni e servizi, individuando contestualmente una serie di opportunità di risparmio immediatamente conseguibili.

Sotto il primo profilo, le misure introdotte hanno riguardato, essenzialmente, la completa riorganizzazione del processo di approvvigionamento tramite la rivisitazione di tutte le fasi che

lo compongono (sia pre-acquisto sia operative in senso più stretto), avvalendosi sistematicamente e consistentemente di strumenti informatici nonché attivando organismi aziendali polifunzionali e centralizzando in un'unica funzione, comunque fortemente integrata nel supporto alle linee di *business* aziendali, le attività negoziali e di ordinazione.

Da rilevare in tale contesto come la risultante filiera, sinergica alle esigenze aziendali in termini di acquisto di flotta, di materiali aeronautici, di tutte le tipologie di prestazioni fornite da aeroporti nazionali, internazionali ed intercontinentali, di servizi di bordo, di prestazioni di *marketing* e comunicazione, di logistica integrata per i magazzini, di spese generali nonché di acquisizioni afferenti il comparto cargo, si estenda, a completamento del processo, sino alla fase finale del monitoraggio quantitativo/qualitativo della fornitura.

Sotto il secondo aspetto, gli interventi mandati ad efficacia nel corso del 2005 hanno consentito di conseguire risparmi ad impatto annuale pari ad oltre 180 milioni di euro nel loro complesso, realizzando benefici in misura sostanzialmente allineata alle attese.

Da rilevare, altresì, come sia pianificata nel prosieguo l'estensione di quanto già realizzato a nuove classi merceologiche, sviluppando al contempo opportunità e progetti già pianificati e tempificati, con particolare focalizzazione, oltre che sugli aspetti economici e sui benefici in termini di prezzi/costi, elementi prioritari nel 2005, anche sulla revisione delle specifiche dei materiali e dei processi interni.

In parallelo, sono stati rigidamente reiterati ed amplificati i provvedimenti indirizzati al blocco delle spese non irrinunciabili e degli investimenti non collegati ad impegni già assunti od a misure di sicurezza e di legge.

Nel complesso, l'insieme dei delineati interventi si è eminentemente riverberato in una dinamica degli oneri di carattere operativo, al netto delle marcate penalizzazioni rinvenienti dall'incremento del prezzo del greggio, particolarmente contenuta (+3% circa) rispetto invece all'espansione della capacità offerta (+8,5% circa), uno dei principali indici identificativi della crescita dei costi.

4) Sotto il profilo dell'efficientamento dei processi produttivi e dell'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse

A conferma della profondità delle azioni di ristrutturazione di Alitalia in fase di realizzazione e tese ad un contenimento degli oneri per il personale contestuale ad un deciso incremento della produttività, si evidenzia che nel corso del 2005 è stata riscontrata una flessione di 3.752 unità negli organici di forza media retribuita (-24,7%, da 15.182 risorse al 31 dicembre 2004 a 11.431 al termine del corrispondente periodo del 2005).

Si segnala in particolare a tale riguardo come, con riferimento al personale navigante, ad una riduzione di 388 unità (-6,1%) abbia corrisposto un aumento delle ore volate su aeromobili Alitalia pari al +5,7%.

In termini complessivi, il costo del lavoro è in parallelo diminuito del 18,1%.

Sotto tale profilo, si ritiene utile ricordare come ai benefici emergenti dalla flessione degli organici di forza media retribuita – anche per effetto della “diluizione” dei relativi oneri generata dai consistenti esodi intervenuti nel periodo - siano venuti a coniugarsi, con particolare riferimento al personale di volo, quelli rinvenienti dalla nuova piattaforma contrattuale in termini di contenimento dei costi unitari e delle diarie; parziale compensazione ha tratto origine, sempre in relazione al personale navigante, dall'introduzione dell'istituto dell'indennità di volo

giornaliera, collegato ad incentivare la produttività degli organici tramite un ampliamento della parte variabile della retribuzione.

In nesso con quanto sopra rappresentato, è opportuno soffermarsi brevemente, ripercorrendone l'iter cronologico, sulla recente introduzione in Alitalia dell'istituto della Cassa Integrazione, che ha rivestito fin dall'inizio un'importanza fondamentale negli assunti del Piano Industriale.

Sotto tale profilo, si ricorda come la Legge 3 dicembre 2004, n. 291 (di conversione del D.L. 249/2004), recante interventi urgenti in materia di politiche del lavoro e sociali, abbia previsto misure in materia di ammortizzatori sociali, assoggettando dal 1° gennaio 2005 i vettori nazionali ed i lavoratori destinatari del provvedimento agli obblighi contributivi previsti per l'accesso ai trattamenti di Cassa Integrazione guadagni straordinaria e mobilità.

Eguualmente, sempre a far data dal 1° gennaio 2005, è stato istituito il "Fondo Speciale di solidarietà per il sostegno del reddito, dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del settore del Trasporto Aereo", avente la finalità, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di favorire il mutamento e/o il rinnovamento delle professionalità ovvero di realizzare politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione dei lavoratori del settore.

Con Legge 31 marzo 2005, n. 43, di conversione del Decreto Legge 31 gennaio 2005, n. 7, è stato individuato lo strumento necessario ad alimentare il citato Fondo, con l'obiettivo di garantire ai lavoratori collocati in cassa integrazione e/o mobilità l'integrazione del reddito nella misura pari all'80% della retribuzione fissa, delle mensilità aggiuntive e delle voci retributive contrattuali aventi carattere di continuità.

In materia di disposizioni sui diritti d'imbarco dei passeggeri sugli aeromobili è stato infatti previsto che l'incremento di un euro a passeggero dell'addizionale comunale su detti diritti vada ad alimentare il finanziamento del summenzionato Fondo Speciale.

Dal 1° ottobre 2005 è stata attivata, ai sensi di quanto previsto dalla citata Legge 291/2004, la collocazione del personale destinatario del provvedimento in Cassa Integrazione guadagni straordinaria; la riduzione dell'orario di lavoro con diritto al trattamento di integrazione salariale si estenderà lungo il triennio 2005-2007 per un arco temporale comunque non superiore a 24 mesi.

I benefici scaturenti dall'applicazione di detto istituto sono stati identificati per il 2005 in un importo nell'ordine dei 2,5 milioni di euro al mese a livello di Gruppo.

Sempre nel quadro degli interventi attuati sotto il profilo dell'efficientamento dei processi produttivi, si ricorda altresì come, a completamento delle acquisizioni progressivamente realizzate all'esito delle positive conclusioni delle intese sindacali di settembre/ottobre 2004, il 30 giugno 2005 sia stato firmato con le Associazioni professionali e le Organizzazioni sindacali dei Piloti l'accordo che, realizzando una più equilibrata distribuzione degli organici tra Roma e Milano in coerenza con le esigenze commerciali del *network* e con le modalità d'impiego del personale tecnico, consente l'avvio a realizzazione del sistema operativo "multibase" nord Italia, prevedendo un posizionamento diretto di risorse su Malpensa, Linate ed altri punti nodali della rete, in primo luogo Venezia, per l'effettuazione dell'attività di volo ivi originante.

Detta intesa, unitamente a quella analoga siglata il 25 febbraio con la categoria degli Assistenti di volo, consentirà di collocare stabilmente su Milano circa 400 piloti e 900 organici di cabina, creando quindi le migliori premesse per cogliere le rilevanti opportunità di *business* presenti nell'area.

Sotto il profilo della realizzazione dei recuperi economici, oltre al contenimento del costo del lavoro, dei tempi e degli oneri di trasferimento e delle spese alberghiere, il risultato di maggior rilievo del complessivo accordo con il personale di volo è costituito dalla chiusura delle procedure di mobilità instaurate nello scorcio finale del passato esercizio per la gestione delle eccedenze; ciò è stato reso possibile tramite l'applicazione di un accordo di solidarietà che dispone la riduzione lungo l'intero arco del biennio 2005-2006, con programma attuativo flessibile teso ad avvalersi dei periodi di bassa stagionalità, di 20 giornate lavorative per tutto il personale navigante tecnico e di 12 giornate per quello di cabina, oltre ad esodi agevolati e minori assunzioni.

5) Per quanto rileva il riordino strutturale del trasporto aereo nazionale

In data 5 ottobre 2005 il Consiglio dei Ministri, tramite Decreto Legge n°203/2005 e convertito definitivamente nella Legge n°248 del 02/12/2005 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 243 del 18 ottobre 2005 e efficace dal giorno successivo), ha attivato “*in ordine alla straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni per migliorare il controllo del traffico aereo, la sicurezza degli impianti e la competitività e lo sviluppo del sistema aeroportuale*”, una serie di misure dirette alla razionalizzazione ed all'incremento dell'efficienza del sistema del trasporto aereo nazionale, (i cosiddetti “requisiti di sistema”), allo scopo di riequilibrare la distribuzione dei margini dei soggetti che operano nel settore, contrastando gli svantaggi competitivi di coloro che esercitano la propria attività in condizioni di elevata concorrenza.

Si stima che detti interventi producano un impatto economico positivo per Alitalia nell'ordine di circa 50 milioni di euro per ciascuno degli anni di Piano.

Tra le principali misure si segnalano:

- la riduzione, in nesso tra l'altro ad obiettivi di recupero di produttività e sviluppo, al livello quantitativo e qualitativo dei servizi offerti ed all'effettività dell'onere sostenuto, delle cosiddette tasse di terminale e di rotta;
- la diminuzione delle concessioni demaniali;
- l'eliminazione, per i servizi regolamentati dall'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) o comunque sottoposti alla vigilanza di quest'ultimo, di sovrapprezzi (*royalties*) non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta di servizi, segnatamente di fornitura del carburante, da parte di gestori aeroportuali o di altri fornitori;
- la compensazione per gli eventi dell'11 settembre 2001 (quest'ultima a valere già dal 2005), i cui indennizzi erano già stati identificati dalla Legge 27 febbraio 2002, n. 14;
- lo sviluppo dell'accessibilità e delle infrastrutture aeroportuali, i cui investimenti dovranno soddisfare in via prioritaria le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti nazionali e con gli *hub* di Fiumicino e di Malpensa;
- la sicurezza, i cui corrispettivi andranno ripartiti tra gestori aeroportuali e compagnie aeree, essendo anche queste ultime state investite della connessa responsabilità.

Gli effetti dell'espansione produttiva e degli interventi di ristrutturazione ed efficientamento realizzati nel corso dell'esercizio ed in precedenza richiamati, unitamente ad una serie di misure addizionali introdotte già nel trimestre finale del 2005, si sono significativamente e positivamente riflessi sull'andamento economico dell'Alitalia, facendo evidenziare un miglioramento pari a circa 230 milioni di euro a livello di risultato operativo, ridottosi da una perdita di 432 milioni di euro nel 2004 ad una di 202 nel 2005.

Quanto espresso, si fa rilevare, in presenza di maggiori oneri per il carburante attribuibili all'ascesa dei corsi del greggio pari a circa 233 milioni di euro.

A livello di risultato netto è stata invece riscontrata una perdita di 160 milioni di euro circa, inferiore di 650 milioni di euro a quella consuntivata alla chiusura dell'esercizio 2004 per effetto essenzialmente, rispetto a quanto evidenziato in termini di risultato operativo, della positiva variazione delle poste di carattere non ricorrente.

Per quanto concerne il succitato positivo apporto di partite di carattere non ricorrente, si segnala che lo stesso è sostanzialmente da ascrivere all'assorbimento del fondo costituito nel 1997 per gli oneri sostenuti in merito al pensionamento anticipato di dipendenti effettuato sulla base della Legge 20 dicembre 1996, n. 640.

L'ammontare relativo al fondo si era di fatto già reso disponibile nel corso del 2003.

E' stato successivamente promosso un tavolo di approfondimento con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la definizione dell'intera partita.

Dagli approfondimenti effettuati non è emersa alcuna criticità al riguardo e quindi si è determinato il venir meno della giustificazione dell'appostazione operata, che non può più essere mantenuta in bilancio.

Nel rinviare per un'analisi di maggior dettaglio delle singole componenti si fa comunque qui rinvio a quanto predisposto nella Nota Integrativa al Bilancio, quanto espresso viene rappresentato nella tabella di seguito riprodotta.

(principi contabili italiani) <i>importi in euro milioni</i>	2005	2004	Variazioni
Ricavi del traffico passeggeri	3.554,0	3.170,0	383,9
Valore della Produzione	4.403,6	4.063,8	339,8
Consumi di materie e servizi esterni	(3.629,5)	(3.266,8)	(362,7)
Valore aggiunto	774,1	797,0	(22,9)
Costo del lavoro	(784,1)	(957,8)	173,7
Margine operativo lordo	(10,0)	(160,7)	150,8
Ammortamenti	(310,9)	(324,4)	13,5
Stanziamenti/Proventi diversi netti	118,9	53,6	65,3
Risultato operativo	(202,0)	(431,5)	229,6
Oneri finanziari netti (incluse le rettifiche di valore delle attività finanziarie)	(71,1)	(51,0)	(20,1)
Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	(273,1)	(482,5)	209,5
Proventi ed oneri straordinari	135,6	(310,1)	445,7
Imposte	(22,7)	(17,8)	(4,9)
Risultato netto	(160,2)	(810,4)	650,3

6) In termini di conseguito riequilibrio dell'assetto finanziario del Gruppo

Al 31 dicembre 2005 è risultato completato, con il pieno successo dell'operazione di ricapitalizzazione, il complesso ed arduo percorso, avviato sul finire dello scorso esercizio, che ha consentito di riequilibrare le precarie condizioni di Alitalia.

Quanto posto in essere a partire dalla seconda metà del 2004 ed a tutto il 2005 ha consentito il recupero del clima di fiducia da parte dei mercati, attestato dall'integrale collocamento delle azioni offerte, (che non ha reso necessario ricorrere alle garanzie prestate dal costituito consorzio tra istituti finanziari) e rappresenta un elemento di eccezionale ed estremamente positiva rilevanza, oltre a costituire uno dei capisaldi del processo di risanamento e rilancio prefigurato dal Piano Industriale.

In parallelo, assume macroscopica significatività, stante quanto registrato nel recente passato, il rilevante miglioramento, pari a 250 milioni di euro circa rispetto al corrispondente periodo a raffronto, dei flussi monetari gestionali di esercizio, quale ulteriore ratifica del progressivo, positivo dispiegarsi delle misure attuate dalla Società e dal consolidarsi di inequivocabili segnali di inversione di tendenza dopo un pluriennale intervallo temporale connotato dalla costante dispersione di risorse finanziarie.

I principali avvenimenti che hanno scandito nel corso del 2005 l'evoluzione del profilo finanziario di Alitalia vengono di seguito riepilogati ordinando le singole fattispecie trattate nella loro sequenza cronologica:

- in relazione al c.d. "prestito ponte" di 400 milioni di euro garantito dallo Stato italiano ed ammissibile dalle normative UE, il cui iter negoziale si era concluso l'11 ottobre 2004 tramite la stipulazione di un contratto di apertura di credito con la Dresdner Kleinwort Wasserstein, si rammenta che detto finanziamento, necessario a sostenere la concreta operatività di Alitalia nelle more dell'avvio dei primi indifferibili interventi ad impatto immediato declinati dal Piano e della più compiuta implementazione delle altre misure in esso contenute, è risultato completamente erogato alla fine del primo trimestre 2005 e totalmente estinto il 20 dicembre 2005, nel pieno rispetto delle scadenze previste, come anche richiesto dalla Commissione Europea nella formulazione del proprio parere sull'operazione di ricapitalizzazione. Sotto tale ultimo profilo, precedentemente, il 15 dicembre 2005, Alitalia aveva perfezionato con la società francese GE Corporate Banking Europe SAS, appartenente al gruppo statunitense General Electric, un contratto di finanziamento di otto anni per un ammontare di 445 milioni di dollari (circa 377 milioni di euro) assistito da garanzia ipotecaria su ventotto aeromobili di proprietà;
- sotto il profilo del perfezionamento dell'operazione di ricapitalizzazione, si rammenta che la Commissione Europea aveva inteso vincolare la propria positiva decisione alla rigida osservanza di una serie di condizioni atte a garantire il rispetto del principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato; in detto ambito, era stata comunicata una formale lettera di intenti della Deutsche Bank, primario istituto di credito internazionale, nella quale veniva posta in evidenza la partecipazione effettiva e maggioritaria del settore privato all'operazione (cosa poi puntualmente verificatasi per intero).

In parallelo la Commissione, oltre alla previsione di alcuni specifici requisiti nei confronti dei soggetti coinvolti nell'operazione, aveva altresì chiesto all'Italia di assicurare che la partecipazione minoritaria dello Stato al futuro aumento di capitale avvenisse allo stesso prezzo, alle stesse condizioni e contestualmente alla partecipazione degli investitori privati.

A tale riguardo si ricorda altresì che, in ordine all'impegno di privatizzazione della Compagnia entro un anno dalla concessione della garanzia dello Stato sul c.d. "prestito ponte" di 400 milioni di euro, assunto dalle Autorità italiane in sede di autorizzazione della Commissione

Europea all'erogazione di tale finanziamento, il 3 febbraio 2005 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri lo schema del DPCM (Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri) relativo alla privatizzazione di Alitalia, il cui iter parlamentare si era concluso il 29 dicembre 2004. In esso si prevede "l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia in Alitalia, che potrà avvenire anche tramite cessione diretta od indiretta delle obbligazioni convertibili detenute, anche in più fasi mediante ricorso singolo o congiunto ad Opy, trattativa diretta, Opa ed offerte di scambio. Almeno in una prima fase la partecipazione del Ministero dell'Economia al capitale di Alitalia non potrà risultare inferiore al 30%.

Per quanto concerne l'iter del procedimento formale d'indagine da parte della Commissione Europea sul progetto di ricapitalizzazione di Alitalia, si rammenta che questo si è concluso il 7 giugno con esito favorevole, non essendosi ravvisato, come detto, alcun elemento configurabile come aiuto di Stato.

In ragione di detta operazione di aumento di capitale ed in funzione di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci dell'8 settembre 2004 e del 15 dicembre 2004, fatto altresì particolare riferimento alla già precedentemente concretizzata fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile, l'Assemblea straordinaria degli Azionisti del 29 luglio 2005 ha approvato l'eliminazione del valore nominale delle azioni e la riduzione del capitale sociale per perdite da 1.433.278.107 a 291.232.531 euro sulla base della situazione patrimoniale al 31 marzo 2005 assoggettata a revisione contabile completa, in parallelo ratificando anche il raggruppamento delle azioni secondo un rapporto da trenta vecchie azioni ad una nuova azione, attuato in data 19 settembre 2005.

Inoltre, nelle riunioni del 7 e del 10 novembre 2005, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di aumentare il capitale sociale di un importo di Euro 1.006.049.657,60 mediante emissione di n. 1.257.562.072 azioni offerte in opzione (i) agli Azionisti di Alitalia in un rapporto di tredici nuove azioni ordinarie ogni due azioni ordinarie possedute e (ii) ai portatori delle obbligazioni convertibili "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile" in circolazione, in un rapporto di tredici nuove azioni ordinarie ogni sessanta obbligazioni convertibili possedute. Il prezzo di ciascuna azione di nuova emissione è stato fissato in Euro 0,80.

Contestualmente, Deutsche Bank AG, anche in rappresentanza di altre primarie istituzioni finanziarie italiane ed estere, ha sottoscritto con Alitalia un contratto di garanzia per il buon fine dell'operazione pari a 516,9 milioni di Euro, per la quota non sottoscritta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'offerta in opzione ha avuto inizio il 14 novembre 2005 e si è conclusa il successivo 2 dicembre con la sottoscrizione di azioni per un controvalore di Euro 1.000.128.604,80 pari a circa il 99,4% dell'offerta stessa. Al termine della seduta di Borsa del 9 dicembre 2005 sono inoltre risultati acquisiti tutti i diritti di opzione non esercitati e gli stessi sono stati utilizzati per sottoscrivere le residue n. 7.401.316 nuove azioni.

L'operazione si è, pertanto, conclusa con la sottoscrizione di tutte le azioni oggetto dell'offerta ed il conseguente aumento del capitale sociale dell'intero importo deliberato, senza che si sia dovuto ricorrere alla garanzia prestata dal costituito consorzio di garanzia come invece avvenne per l'aumento di capitale verificatosi nel 2002.

Il numero delle azioni sottoscritte dal Ministero dell'Economia e delle Finanze è stato pari a 611.482.105, corrispondente al 48,62% dell'offerta; per effetto di quanto precede, detto Azionista, conformemente agli impegni assunti, ha ridotto la propria partecipazione al capitale sociale di Alitalia ad una quota pari al 49,9% dello stesso.

- Per ciò che concerne invece la ristrutturazione del prestito obbligazionario, in data 29 luglio 2005, è stata approvata, da parte dell'Assemblea degli Obbligazionisti e dell'Assemblea degli Azionisti, la proposta di modifica del Prestito Obbligazionario Convertibile, ridenominato "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile".

Gli elementi essenziali della ristrutturazione consistono nel differimento della scadenza dal 22 luglio 2007 al 22 luglio 2010 e nell'aumento del tasso d'interesse annuo dal 2,9% al 7,5%, a decorrere dal 4 agosto 2005.

In conseguenza di quanto esposto, per il solo periodo tra il 31 marzo 2005 ed il 31 marzo 2006 la cedola che verrà corrisposta agli obbligazionisti per ogni obbligazione posseduta corrisponderà ad un tasso d'interesse pari a circa il 5,92%.

Si rileva, altresì, come la descritta iniziativa di ristrutturazione abbia ricevuto riscontri positivi, oltre che dalle analisi effettuate da Deutsche Bank, dai pareri espressi da primarie istituzioni finanziarie in ordine alla sua congruità sotto il profilo finanziario.

In particolare, assumendo il raggiungimento degli obiettivi delineati dal Piano Industriale 2005-2008, la modifica del tasso d'interesse dal 2,9% al 7,5% risulta congrua per Alitalia.

Quanto precedentemente rappresentato si è complessivamente riflesso in un consistente miglioramento della posizione finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2005, essendosi riscontrata a tale data una sensibile riduzione, pari a €/mln 955 (da €/mln 1.792 nel 2004 a €/mln 837 nel 2005), nei livelli dell'indebitamento netto, come rappresentato nella tabella sotto riprodotta:

<i>importi in euro milioni</i>	2005	2004	Variazioni
Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	1.777,5	1.616,8	160,7
Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)			
- debiti finanziari a breve	210,6	305,6	(95,0)
- disponibilità e crediti finanziari a breve	(1.150,9)	(130,6)	(1.020,3)
	<u>(940,3)</u>	<u>175,1</u>	<u>(1.115,3)</u>
Posizione finanziaria netta	837,3	1.791,9	(954,6)

Si segnala altresì che l'indebitamento bancario è pressoché per intero assistito da garanzie reali (ipoteche su aeromobili) ovvero da garanzie personali (prevalentemente 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.

Il profilo dei flussi finanziari dell'esercizio 2005 viene invece rappresentato nel sottostante prospetto, per la cui analisi di maggior dettaglio si fa qui rinvio a quanto predisposto nella Nota Integrativa.

	2005
Indebitamento finanziario a breve iniziale	(175)
Flusso finanziario da attività di esercizio	(210)
Flusso finanziario da attività d'investimento	157
Flusso finanziario da attività di finanziamento	1.132
Flusso monetario del periodo	1.079
Variazione consistenza quote correnti debiti a medio/lungo termine	36
Disponibilità monetarie nette finali	940

Per quanto concerne l'attività di esercizio, si rileva un flusso finanziario negativo per 210 milioni di euro, in massima parte originato dalla negativa variazione del capitale circolante (-252 milioni di euro), e del trattamento di fine rapporto di lavoro dipendente (-96 milioni di euro, in nesso con il richiamato trasferimento in Alitalia Servizi delle risorse impiegate nel complesso industriale ad essa conferito), dalla perdita netta dell'esercizio (-160 milioni di euro) e dallo scorporo delle plusvalenze (8 milioni di euro), solo parzialmente compensate dal positivo apporto degli ammortamenti di periodo (311 milioni di euro).

Per quanto più in particolare concerne il capitale circolante, si rileva come la variazione risulti essenzialmente rappresentativa della flessione, pari a 377 milioni di euro, dei fondi per rischi ed oneri (essenzialmente rappresentativa della riduzione di quello di ristrutturazione per 253 milioni di euro, principalmente in nesso a quanto trasferito in Alitalia Servizi, all'assorbimento di quello per prepensionamenti per 93 milioni di euro, all'utilizzo di quello per impegni ATR72 per 15 milioni di euro ed alla diminuzione di quello MilleMiglia per 31 milioni di euro, cui si è contrapposto un accantonamento di 22 milioni di euro afferente passività nei confronti dei dipendenti di Alitalia nel Regno Unito per annualità pregresse), in parte controbilanciata dalla flessione delle rimanenze, pari a 90 milioni di euro e sostanzialmente riconducibile a quanto conferito in Alitalia Servizi.

Va peraltro necessariamente osservato come, scorporando gli effetti delle poste patrimoniali conferite ad Alitalia Servizi, la variazione negativa del flusso monetario da attività di esercizio venga a ridimensionarsi considerevolmente, assumendo un valore invece di sostanziale equilibrio tra entrate ed uscite finanziarie ed evidenziando, di conseguenza, un notevole miglioramento rispetto a quanto consuntivato nel precedente esercizio.

Per quanto riguarda l'attività d'investimento, si segnala che a realizzazioni complessivamente pari a 339 milioni di euro – essenzialmente ascrivibili alle poste patrimoniali conferite ad Alitalia Servizi (a fronte del complesso delle quali, ivi incluse quelle considerate nella precedente sezione afferente il flusso finanziario da attività di esercizio, è venuto a realizzarsi, in data 10 novembre 2005, l'aumento di capitale totalmente sottoscritto da Fintecna) e, per la parte residua, alla dismissione (e contestuale retrolocazione operativa) di 3 aeromobili MD11 ed al rimborso di depositi cauzionali richiesti nel precedente esercizio da alcuni intermediari finanziari in relazione ad operazioni poste in essere da Alitalia su alcuni mercati esteri – si sono contrapposti impieghi per investimenti complessivamente pari a 182 milioni di euro.

Questi ultimi hanno principalmente riguardato:

- per 92 milioni di euro le immobilizzazioni immateriali, essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l'aumento del capitale sociale (€/mln 32) e l'attuazione del Piano di ristrutturazione (€/mln 29) nonché, per la quota restante, principalmente ad attività manutentive e miglorie effettuate su aeromobili di terzi, all'acquisizione della titolarità di programmi di *software* ed alla capitalizzazione di oneri accessori su finanziamenti;
- per 84 milioni le immobilizzazioni materiali, in massima parte da attribuire alla flotta di proprietà (€/mln 82) ed afferenti il riscatto di 4 aeromobili ATR72 – in nesso con l'impegno a tal fine precedentemente sottoscritto nel caso di mancato esercizio dell'opzione da parte di

Alitalia Express – e di un velivolo MD11, oltre a modifiche e manutenzioni eseguite nel corso dell'esercizio;

- per 6 milioni di euro le immobilizzazioni finanziarie, sostanzialmente riconducibili ai depositi cauzionali afferenti la citata retrolocazione operativa dei 3 aeromobili MD11.

Per ciò che attiene infine l'attività d'investimento, è stato riscontrato un flusso monetario positivo per 1.132 milioni di euro, ascrivibile a quanto incassato per il felice esito dell'operazione di ricapitalizzazione (€/mln 1.007,5), nonché, per la differenza, al saldo tra accensioni di finanziamenti (tra i quali si ricordano il completo utilizzo del "prestito ponte" e l'operazione – già ricordata – conclusa con la GE Corporate Banking Europe SAS) e rimborsi degli stessi, ivi incluso quello, totale, riferito al richiamato "prestito ponte" (113 milioni di euro complessivamente), oltre a differenze emergenti da variazioni nei cambi per 12 milioni di euro.

Nel complesso, il flusso monetario del periodo è risultato positivo per 1.079 milioni di euro (€/mln 1.115, considerando ivi inclusa anche la variazione della consistenza delle quote correnti dell'indebitamento a medio/lungo termine), consentendo alle disponibilità monetarie di Alitalia di attestarsi a 940 milioni di euro.

Con riferimento alle ulteriori fattispecie di rilievo intervenute nel corso dell'esercizio 2005 ed in parte già in precedenza accennate si rileva:

- in data 14 ottobre, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha approvato un nuovo aggiornamento del Piano Industriale 2005-2008;

tale elaborazione è imperniata su una ulteriore modifica delle assunzioni prospettiche di alcuni elementi dello scenario macroeconomico di riferimento e, conseguentemente, sull'individuazione delle misure atte a fronteggiare la nuova situazione; l'individuazione di specifica progettualità in ordine a queste ultime, fondata e resa fattibile dal positivo quadro di trasformazione ed efficientamento avviato nel corso del 2005, ha consentito di preservare inalterati gli obiettivi di redditività attesi dal Piano, confermando in parallelo il posizionamento strategico di Alitalia come "vettore di rete altamente efficiente";

in maggior dettaglio, sono stati revisionati al rialzo i costi attesi del carburante, con incrementi nell'arco di Piano del 40% (da 36 dollari al barile a circa 60) rispetto a quanto ipotizzato nel precedente aggiornamento del 14 aprile: a valle delle nuove prospettazioni nel 2006 l'aggravio dei costi per l'aumento degli oneri per il greggio è stato stimato nell'ordine di 320 milioni di euro rispetto a quanto invece identificato ad aprile;

in parallelo, si è proceduto ad una revisione dei corsi di cambio previsti dell'euro verso il dollaro di carattere maggiormente conservativo;

le principali aree d'intervento identificate al fine di preservare i livelli di redditività attesi dal progetto di risanamento e rilancio possono essere così sintetizzate:

- anticipazione nel corso del 2005 di alcuni interventi di ristrutturazione e d'efficientamento, già declinati nelle precedenti versioni del Piano Industriale, in particolar modo afferenti gli effetti della rinegoziazione delle forniture (*procurement*);
- accelerazione di alcune delle misure dirette alla riduzione del costo del lavoro identificate dagli accordi sindacali dell'ottobre 2004;

- attivazione, unitamente ad un maggior impatto degli interventi già identificati, di un insieme di azioni addizionali, che consentiranno il riequilibrio dell'effetto dell'ascesa del prezzo del carburante;

in particolare, si segnalano: sugli approvvigionamenti, interventi di ulteriore razionalizzazione degli acquisti e delle forniture; per quanto concerne il network, ottimizzazioni aggiuntive della rete dei collegamenti; sul lato dei ricavi, il positivo effetto del “fuel surcharge” applicato sui biglietti a valle dell'incremento del costo del greggio, comunque inferiore all'impatto di quest'ultimo; sulla struttura produttiva, misure di razionalizzazione maggiormente incisive e mirate sia alla revisione dei processi nelle aree operative e nelle funzioni centrali, ai fini del recupero dell'attività, sia al rilancio dell'efficacia e dell'efficienza delle strutture commerciali; sul comparto merci, azioni di riassetto dello stesso; sul costo del lavoro, interventi sugli organici e sui costi unitari.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre conferito mandato al Presidente ed Amministratore Delegato a dare attuazione ad una strategia di copertura sul carburante che verrà ad articolarsi sui seguenti elementi:

- ottimizzare il costo delle coperture utilizzando strumenti che consentano di cogliere opportunità di eventuali ribassi del mercato dovuti alla volatilità dei prezzi (opzioni);
- assicurare livelli di prezzo in linea con quelli identificati dal Piano;
- garantire la copertura di una quota significativa, fino al 50%, della spesa per il greggio prevista nel triennio 2006-2008.

Sotto tale ultimo aspetto, si segnala che in conformità alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione, in data 7 novembre 2005 Alitalia ha sottoscritto con Deutsche Bank AG London Branch un contratto di copertura di carburante (*jet-fuel* per il 2006 e *Brent* per gli anni 2006-2008) che prevede l'acquisto di “opzioni con *cap*” il cui premio, per un ammontare totale di circa 90 milioni di dollari, è stato regolato per il 50% in contanti e per il rimanente attraverso una dilazione di pagamento.

In considerazione degli alti volumi trattati e della volatilità del mercato, Alitalia ha provveduto a chiudere le operazioni di copertura in momenti diversi al fine di cogliere le migliori opportunità offerte dal mercato, stipulando a tal fine 16 “*confirmation*”, di cui 8 afferenti il premio pagato ed 8 quello differito.

Ad ulteriore sostegno dell'azione di ristrutturazione, in data 12 ottobre Alitalia e le Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali hanno concluso un accordo diretto all'identificazione di misure d'efficientamento e di interventi sulla produttività addizionali rispetto a quelli già in precedenza identificati dal Piano; le azioni individuate, che realizzano benefici economici fino a 65 milioni di Euro a partire dal 2006 e per tutto l'arco di Piano, considerano essenzialmente recuperi di flessibilità e razionalizzazioni, introduzione di modelli di polivalenza funzionale (anche finalizzati ad un incremento dei volumi di attività e delle prestazioni per terzi) per il personale di terra ed ottimizzazione dei modelli d'impiego per il personale navigante, oltre a prevedere un più completo utilizzo degli ammortizzatori sociali riconosciuti.

Per quanto concerne il profilo del modello di servizio, va rilevato come Alitalia punti a realizzare miglioramenti tangibili nella qualità della propria offerta al cliente:

- avvalendosi anche del vantaggio competitivo nascente dalla valorizzazione dello stile italiano e della riconoscibilità distintiva del marchio Alitalia;
- perseguendo un obiettivo di riposizionamento tramite il rilancio dei propri prodotti nonché il ridisegno radicale dell'intero processo e del servizio;

in tale ambito, nel contesto del progetto Service 2005, sono stati affrontati tramite vari cantieri operativi i principali aspetti caratterizzanti la complessiva esperienza di viaggio del passeggero Alitalia, soffermandosi su infrastrutture, processi, comportamenti relazionali con la clientela, realizzazioni tecnologiche, logistica e materiali.

Le principali iniziative già implementate nel corso del 2005 hanno riguardato il Numero Unico, la nuova funzionalità *web* per la ricerca dei voli integrata sia per data sia per tariffa, il nuovo *design* dei banchi di *check-in* e biglietteria e l'introduzione del *check-in* veloce presso il *terminal A* di Fiumicino, i nuovi annunci di scalo e di volo, il parziale rinnovo del servizio *catering* sui voli nazionali ed il rinnovo di alcuni materiali di bordo.

Alitalia ha inoltre fortemente focalizzato la propria attenzione sul nuovo biglietto elettronico, che risulterà gradualmente esteso anche alle compagnie *partner*.

Tra le principali iniziative da realizzare nel 2006 si segnalano l'estensione di quanto realizzato su Fiumicino ad altri scali nazionali, il rinnovo della cabina MD80 e di altri servizi di *catering* e materiali di bordo, oltre all'introduzione ed al consolidamento di nuove procedure destinate ad efficientare numerosi processi di scalo (biglietteria telefonica, assegnazione pasti, eccedenze bagaglio, varchi dedicati, imbarchi prioritari).

Nelle pagine successive, a completamento dell'informativa sin qui rappresentata, vengono riprodotte le tavole di analisi afferenti la situazione reddituale, patrimoniale e finanziaria dell'Alitalia – Linee Aeree Italiane Spa.

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI AL 31 Dicembre 2005 e 2004
(Euro/migliaia)

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>	<u>DIFFERENZE</u>
<u>A - RICAVI</u>	4.400.964	4.047.805	353.158
Variazione delle rimanenze di produzione	198	(445)	644
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.456	16.487	(14.031)
<u>B - VALORE DELLA PRODUZIONE "TIPICA"</u>	4.403.618	4.063.847	339.771
Consumi di materie e servizi esterni	(3.629.524)	(3.266.808)	(362.716)
<u>C- VALORE AGGIUNTO</u>	774.094	797.040	(22.945)
Costo del lavoro	(784.071)	(957.768)	173.697
<u>D - MARGINE OPERATIVO LORDO</u>	(9.977)	(160.728)	150.751
Ammortamenti	(310.864)	(324.384)	13.521
Altri stanziamenti rettificativi	(5.739)	(26.266)	20.526
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(15.496)	(29.531)	14.036
Saldo proventi ed oneri diversi	140.116	109.375	30.741
<u>E - RISULTATO OPERATIVO</u>	(201.960)	(431.535)	229.575
Proventi ed oneri finanziari	(65.903)	(57.554)	(8.349)
Rettifiche di valore di attivita' finanziarie	(5.189)	6.558	(11.746)
<u>F - RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE</u>	(273.052)	(482.531)	209.480
Proventi ed oneri straordinari	135.596	(310.124)	445.720
<u>G- RISULTATO PRIME DELLE IMPOSTE</u>	(137.456)	(792.655)	655.199
Imposte sul reddito dell'esercizio	(22.782)	(17.779)	(5.003)
<u>H - UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</u>	(160.238)	(810.434)	650.196

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

(Euro/migliaia)

		<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>	<u>Variazioni</u>
A- IMMOBILIZZAZIONI				
Immobilizzazioni immateriali		117.819	88.900	28.918
Immobilizzazioni materiali		2.510.783	2.975.456	(464.673)
Immobilizzazioni finanziarie:				
.Partecipazioni		186.823	176.669	10.154
.Altre		110.844	140.537	(29.694)
		<u>2.926.269</u>	<u>3.381.563</u>	<u>(455.294)</u>
B- CAPITALE DI ESERCIZIO				
Rimanenze di magazzino		25.195	114.965	(89.770)
Crediti commerciali		120.222	145.735	(25.513)
Altre attivita'		619.766	600.383	19.383
Debiti commerciali		(461.304)	(440.844)	(20.460)
Fondi per rischi ed oneri		(282.861)	(659.861)	377.001
Altre passivita'		(660.553)	(651.509)	(9.043)
		<u>(639.534)</u>	<u>(891.131)</u>	<u>251.596</u>
C- CAPITALE INVESTITO, dedotte le passivita' d'esercizio	(A+B)	2.286.734	2.490.432	(203.698)
D- TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		<u>(171.093)</u>	<u>(267.479)</u>	<u>96.386</u>
E- CAPITALE INVESTITO, dedotte le passivita' d'esercizio e il T.F.R.	(C+D)	<u>2.115.641</u>	<u>2.222.954</u>	<u>(107.313)</u>
coperto da:				
F- CAPITALE PROPRIO				
Capitale sociale versato		1.297.294	1.433.258	(135.964)
Riserve e risultati a nuovo	(**)	1.445	(191.730)	193.174
Utile (perdita) del periodo	(***)	(20.356)	(810.434)	790.079
		1.278.383	431.095	847.289
G- INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE		<u>1.777.521</u>	<u>1.616.782</u>	<u>160.739</u>
H- INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE)				
.debiti finanziari a breve	(*)	210.591	305.627	(95.036)
.disponibilita' e crediti finanziari a breve		(1.150.855)	(130.551)	(1.020.304)
		(940.264)	175.076	(1.115.340)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	(G + H)	<u>837.257</u>	<u>1.791.859</u>	<u>(954.601)</u>
I- TOTALE, COME IN E	(F+G+H)	<u>2.115.641</u>	<u>2.222.954</u>	<u>(107.313)</u>
(*) Di cui quote correnti di finanziamenti a medio/lungo termine (in scadenza entro 12 mesi)		190.946	227.029	(36.083)
(**) F/do sovrapprezzo delle azioni		1.445	227.907	(226.462)
Riserva legale		0	4.740	(4.740)
Riserva per emissione azioni art 2349 c.c.		0	1.182	(1.182)
Riserva da riduz. capitale sociale		0	1.432	(1.432)
Utili portati a nuovo (perdite)		0	(426.990)	426.990
		1.445	(191.730)	193.174
(***) Perdita del periodo		(160.238)		
Perdita al 31 marzo ripianata in corso d'anno		139.882		

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO*(Euro/migliaia)*

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>
A.- <u>DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZ. NETTO A BREVE INIZIALE)</u>	<u>(175.077)</u>	<u>263.924</u>
B.- <u>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO</u>		
Utile (Perdita) del periodo	(160.238)	(810.434)
Ammortamenti	310.864	324.384
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(7.776)	(23.620)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	(4.985)	(3.622)
Variazione del capitale di esercizio	(251.596)	321.328
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	<u>(96.386)</u>	<u>(28.513)</u>
	<u>(210.117)</u>	<u>(220.478)</u>
C.- <u>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI</u>		
Investimenti in immobilizzazioni:		
.immateriali	(91.505)	(20.392)
.materiali	(84.439)	(116.652)
.finanziarie	(5.859)	(26.720)
Prezzo di realizzo, valore di rimborso, di immobilizzazioni	<u>338.996</u>	<u>108.545</u>
	<u>157.193</u>	<u>(55.219)</u>
D.- <u>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</u>		
Nuovi finanziamenti	716.886	100.000
Conferimenti dei soci	1.007.527	114
Contributi in conto capitale	0	0
Rimborsi di finanziamenti	(604.301)	(197.572)
Rimborsi di capitale proprio	0	0
Altre variazioni	<u>12.070</u>	<u>(4.745)</u>
	<u>1.132.182</u>	<u>(102.203)</u>
E.- <u>DISTRIBUZIONE DI UTILI</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
F.- <u>FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO</u>	(B+C+D+E)	(377.900)
F1.- <u>Variazione consistenza quote correnti debiti M/L</u>	<u>36.083</u>	<u>(61.101)</u>
	<u>1.115.341</u>	<u>(439.001)</u>
G.- <u>DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE FINALE)</u>	(A+F+F1)	(175.077)
	<u>940.264</u>	<u>(175.077)</u>

Altri fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio ed oltre

Per ciò che concerne ulteriori accadimenti intervenuti nel corso dell'esercizio si rileva, in ordine principalmente al portafoglio titoli, quanto segue.

L'Assemblea straordinaria degli Azionisti di Alitalia Servizi, nella riunione tenutasi il 16 dicembre 2005, ha deliberato di aumentare il capitale sociale da Euro 186.392.060,00 ad Euro 218.392.060,00 mediante emissione di n. 32.000.000 di azioni privilegiate (ovvero di azioni aventi privilegi patrimoniali ma diritto di voto limitato a determinate materie e, segnatamente, nelle deliberazioni di competenza dell'Assemblea straordinaria ed in quelle dell'Assemblea ordinaria riguardanti la destinazione degli utili di esercizio e la distribuzione di riserve). Il predetto aumento di capitale sociale è stato integralmente sottoscritto da Fintecna.

La medesima Assemblea ha deliberato un ulteriore aumento di capitale sociale di Euro 6.000.000,00 dando mandato al Consiglio di Amministrazione per l'esecuzione dello stesso, da effettuarsi entro il 31 ottobre 2006.

Alitalia ha inoltre:

- ceduto, nel quadro degli accordi al riguardo stipulati, la residua partecipazione detenuta nel capitale sociale dell'Edindustria S.p.A., pari al 2,17% dello stesso;
- riacquisito da Alitalia Servizi le partecipazioni (già comprese nel ramo di azienda oggetto di conferimento alla stessa) detenute nella SITA Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques Société Coopérative e nella Stitching The SITA Inc. Foundation;
- proceduto allo scioglimento delle seguenti società dalla stessa interamente partecipate: GA 2000 Travel Service Ltd. e Global Executive Travel Selections Inc.;
- Alitalia Servizi ha altresì acquisito la titolarità dell'intero capitale sociale dell'Ales S.p.A.

Per quanto attiene infine ad ulteriori variazioni del capitale sociale, nel corso dell'esercizio di riferimento, è proseguita la conversione delle obbligazioni convertibili, sulla base delle richieste pervenute alla Società. Queste, nel corso dell'esercizio, hanno riguardato complessivamente n. 209.098 obbligazioni.

In termini generali si fa altresì rilevare quanto segue:

- Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, nella riunione del 27 gennaio 2005, ha autorizzato il Presidente-Amministratore Delegato ad attribuire la qualifica di *Accountable Manager* della società - ai sensi delle normative JAR OPS1, JAR FCL1, JAR STD1, JAR 145 e JAR 147 - al dott. Antonio Migliardi, nella sua qualità di *Chief Production Officer* della Compagnia, conferendogli ogni conseguente potere connesso a detta attribuzione; con decorrenza 23 febbraio 2006 l'incarico di *Accountable Manager* ai sensi delle normative JAR OPS1, JAR FCL1, JAR STD1 ed EASA Part M è stato attribuito al dott. Giancarlo Schisano; successivamente, in data 27 febbraio 2006, l'ing. Livio Vido ha assunto la responsabilità di Accountable Manager EASA parte 145 e 147.
- Sempre in data 27 gennaio, il Consiglio di Amministrazione ha adottato il Codice di Integrità e

Carta dei Valori di Alitalia, che il Presidente-Amministratore Delegato ha voluto introdurre con determinazione affinché l'applicazione costante e diffusa di valori etici guidi tutte le azioni delle persone, all'interno dell'azienda e verso l'esterno.

- In data 27 giugno l'Assemblea degli Azionisti ha nominato il Collegio Sindacale e rinnovato l'incarico di revisione contabile alla Deloitte & Touche per gli esercizi 2005 – 2007, essendo venuti a scadere per decorso del termine di durata i mandati al riguardo conferiti; nella stessa riunione l'Assemblea ha deliberato di coprire parzialmente la perdita emergente dal Bilancio al 31 dicembre 2004 (€ 810.434.163) mediante l'integrale utilizzo delle riserve presenti nel patrimonio di Alitalia, con conseguente rinvio a nuovo del residuo importo di € 575.173.772.
- In data 29 luglio l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti ha approvato l'eliminazione del valore nominale delle azioni, la riduzione del capitale sociale per copertura delle perdite sostenute fino al 31 marzo 2005 da Euro 1.433.278.107,18 ad Euro 291.232.531,18.
- Il 4 agosto 2005 il Tribunale di Roma, a definizione del procedimento ex art. 28 Legge 300/70 attivato dal Sult, non ha considerato l'organizzazione sindacale medesima quale soggetto firmatario del contratto collettivo di lavoro applicabile alla categoria degli assistenti di volo, in ragione della mancata condivisione dell'intero percorso negoziale al cui perfezionamento è subordinata la piena operatività del contratto collettivo citato.
Ne è derivata, la revoca al Sult dei diritti sindacali nell'ambito dei rapporti negoziali della categoria degli assistenti di volo.
- In data 12 settembre 2005, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, in ordine alle previsioni di cui al D.Lgs 8 giugno 2001 n.231, ha approvato la nomina dei membri del Comitato di Vigilanza deputato a:
 - valutare il modello di organizzazione, gestione e controllo aziendale e vigilare sulla sua effettività;
 - valutare l'idoneità del modello alla tipologia di attività ed alle caratteristiche dell'impresa, al fine di evitare i rischi di realizzazione dei reati previsti dalla normativa di riferimento;
 - proporre l'aggiornamento del modello in funzione del mutare della realtà organizzativa aziendale e di eventuali modificazioni della legislazione in materia.
- Sempre in data 12 settembre 2005, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha deliberato la ricostituzione del Comitato per il Controllo Interno e per la Corporate Governance.
Ne sono stati chiamati a far parte il dott. A. Zodda in qualità di Presidente, il ministro plenipotenziario G. Checchia ed in via transitoria il dott. L.L. Conforti.
A detto comitato è stato prioritariamente conferito l'incarico di procedere alla valutazione del Codice di Autodisciplina di Alitalia e di altri documenti di Governance della società, al fine di assicurarne l'adeguata corrispondenza alla *best practise*.

Con riferimento al progetto di acquisizione del Complesso Aziendale di Volare Group S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, si rappresenta quanto segue.

Su istanza di Volare Group, Volare Airlines ed Air Europe, il Ministero delle Attività Produttive ("Ministero"), con proprio Decreto del 30 novembre 2004, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 14 dicembre 2004, n. 292, pag. 36, ha ammesso Volare Group, Volare Airlines ed Air Europe alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in Legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive modifiche ed integrazioni ("Legge Marzano"), nominando il Dott. Carlo Rinaldini, quale commissario straordinario ("Commissario Straordinario"). In data 3 dicembre 2004, a seguito di presentazione del ricorso ex art. 2, comma 1, della

Legge Marzano, il Tribunale di Busto Arsizio, con sentenze rispettivamente nn. 74/04, 73/04 e 75/04, ha dichiarato lo stato di insolvenza di Volare Group, Volare Airlines ed Air Europe⁵.

Il Gruppo Volare attualmente esercita l'attività di vettore aereo, ed è titolare di una azienda e di altri beni strumentali all'esercizio dell'attività aeronautica nel settore dell'aviazione civile ("Complesso Aziendale").

Il Commissario Straordinario ha ritenuto che, in considerazione delle problematiche di ordine fattuale connesse alla definizione ed esecuzione di un programma di ristrutturazione del Gruppo Volare, l'indirizzo della cessione dei complessi aziendali di cui all'art. 27 comma 2 lettera 'a' del D.Lgs. n. 270/1999, fosse il più idoneo al perseguimento dell'obiettivo del recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali.

In data 2 agosto 2005, pertanto, il Commissario Straordinario ha presentato al Ministero le linee programmatiche per la cessione dell'intero Complesso Aziendale del Gruppo Volare.

In data 8 agosto 2005, il Ministero, con proprio provvedimento, ha autorizzato, ai sensi dell'art. 4, comma 4, della Legge Marzano, la conversione dell'indirizzo della procedura di amministrazione straordinaria da 'ristrutturazione economica e finanziaria' a 'cessione dei complessi aziendali'.

In data 9 settembre 2005, il Commissario Straordinario ha presentato al Ministero un programma di cessione ai sensi dell'art. 27, comma 2, lettera 'a' del D.Lgs. 270/1999, con riguardo al Complesso Aziendale del Gruppo Volare, integrato in data 26 settembre 2005 ("Programma di Cessione").

In data 9 settembre 2005, il Commissario Straordinario ha altresì presentato al Ministero il bando di regolamentazione per la procedura di vendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare ("Bando di Gara").

In data 12 ottobre 2005, anche sulla base di parere favorevole espresso dal Comitato di Sorveglianza, il Ministero, con proprio Decreto, ha approvato il suddetto Programma di Cessione, autorizzandone l'esecuzione ed autorizzando altresì l'avvio della procedura di vendita previa integrazione del Bando di Gara, effettuata dal Commissario Straordinario in data 24 ottobre 2005.

Pertanto, in conformità alle modalità, termini e condizioni descritti nel Bando di Gara, ha preso avvio la procedura di vendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare ("Procedura di Vendita") e, in particolare, in data 25 ottobre 2005, è stato pubblicato sui quotidiani Il Sole 24 Ore, Il Corriere della Sera, The Wall Street Journal, "l'invito a manifestare interesse per l'acquisto di attività imprenditoriali detenute da Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A. in amministrazione straordinaria", con indicazione degli estremi per prendere visione della versione integrale del Bando di Gara, contenente le modalità, i termini e le condizioni relative alle fasi della Procedura di Vendita, inclusiva della documentazione da allegare alla manifestazione di interesse ("Manifestazione di Interesse"), lo svolgimento della due diligence ("Due Diligence"), la presentazione delle offerte di acquisto ("Offerte") e la conclusione del relativo contratto di cessione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare ("Contratto di Cessione"), e con l'invito a tutti i soggetti interessati all'acquisizione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare a presentare Manifestazioni di Interesse entro le ore 12:00 (ora italiana) del 20 novembre 2005.

Alitalia ha presentato la lettera di Manifestazione di interessi alla Procedura di Vendita in data 18 novembre 2005⁶.

⁵ Air Europe e Volare Airlines, entrambe interamente controllate da Volare Group, svolgono attività di vettori aerei e sono titolari di relativa licenza rilasciata con decreto rispettivamente n. 103/CEE e 247/CEE; entrambe tali licenze sono state sospese in data 24 novembre 2004 con provvedimento dell'Ente Nazionale Aviazione Civile ("Enac"). Air Europe ha ottenuto il rilascio di licenza provvisoria di vettore aereo con decreto del 27 dicembre 2004 successivamente sospesa in data 31 maggio 2005, mentre Volare Airlines ha ottenuto il rilascio di licenza provvisoria di vettore aereo con decreto 355/UE del 31 maggio 2005, sino al 15 dicembre 2005, successivamente prorogata sino al 25 marzo 2006 con decreto 362/UE del 29 settembre 2005; Air Europe (locatore) e Volare Airlines (conduttore) hanno stipulato, in data 30 maggio 2005, un contratto di affitto di azienda, funzionale alla razionalizzazione delle reciproche risorse imprenditoriali attraverso l'attuazione di sinergie che hanno consentito la costituzione di un'unica struttura aziendale del Gruppo Volare, essendo inoltre già stata depositata l'istanza di rilascio di licenza non provvisoria di vettore aereo per il periodo successivo al 26 marzo 2006.

In data 25 novembre 2005 la Procedura di vendita ha ammesso alla Gara Alitalia, che ha effettuato lo svolgimento della "Due Diligence" in data 1, 2 e 5 dicembre 2005.

Con comunicazione della Procedura in data 15 dicembre 2005, è stata poi fornita indicazione dei seguenti dei termini:

entro le ore 9,00 del 27 dicembre 2005 per far pervenire le proprie eventuali proposte di modifica alla bozza di documentazione contrattuale relativa al Contratto di Cessione;

entro le ore 18,00 del 27 dicembre per la distribuzione del testo definitivo del Contratto da parte della Procedura;

entro le ore 18,00 del 28 dicembre 2005 per la presentazione delle Offerte;

entro e non oltre le ore 12,00 del 31 dicembre 2005 per l'aggiudicazione e la conseguente accettazione dell'Offerta Vincolante.

Alitalia ha inviato le proprie proposte di modifica alla bozza di contratto in data 23 dicembre 2005.

In data 28 dicembre 2005, nei termini prescritti dal relativo Bando, Alitalia ha formulato un'offerta irrevocabile finalizzata all'acquisizione del Complesso Aziendale.

Il Complesso Aziendale è principalmente composto da:

- il marchio Volareweb (forte connotazione sul mercato di operatore *low cost* italiano) e il marchio Air Europe (forte connotazione sul mercato di operatore *charter*).
- 2 codici di volo (VA e PE) e slot ad essi associati su alcuni dei principali aeroporti italiani tra cui Milano Linate.
- Diritti di traffico per voli dall'Italia per Mauritius, Cuba, Messico (Città del Messico e Cancun), Maldive e Sri Lanka (Colombo).
- Contratti di locazione operativa per 5 aeromobili (1 Boeing 767 di lungo raggio e 4 Airbus 320 di breve medio raggio).
- 707 dipendenti di cui circa il 70% personale di volo (piloti ed assistenti di volo).

Non sarà trasferita con il complesso aziendale alcuna passività emergente dalla gestione precedente di Volare Group S.p.A e delle sue società controllate, al di fuori del solo trattamento di fine rapporto dei dipendenti trasferiti maturato dal novembre 2004 (stimato in circa 700.000 euro).

⁶ I soggetti che hanno presentato le Manifestazioni di Interesse e che, previa comunicazione di ammissione alla Procedura di Vendita ("Comunicazione di Ammissione"), sono stati ammessi alla Procedura di Vendita ("Soggetti Ammessi"), hanno potuto svolgere una Due Diligence nei seguenti giorni:

dallo 01.12.2005 al 02.12.2005/05.12.2005 quanto a Meridiana S.p.A./Eurofly S.p.A.;

dal 12.12.2005 al 13.12.2005/14.12.2005 quanto a Blue Panorama S.p.A.;

dal 15.12.2005 al 16.12.2005/19.12.2005 quanto a Air Italy S.p.A.;

dallo 01.12.2005 al 02.12.2005/05.12.2005 quanto a Alitalia;

dal 12.12.2005 al 13.12.2005/14.12.2005 quanto a Neos S.p.A.;

dal 15.12.2005 al 16.12.2005/19.12.2005 quanto a Itali Airlines S.r.l.;

dallo 02.12.2005 al 05.12.2005/12.12.2005 quanto a Miro Radici S.p.A. ;

dal 13.12.2005 al 14.12.2005/15.12.2005 quanto a Wind Jet S.p.A.;

dallo 02.12.2005 al 05.12.2005/12.12.2005 quanto a Air One S.p.A.;

dal 13.12.2005 al 16.12.2005/19.12.2005 quanto a Central Holidays ltd,

con accesso alla data room organizzata presso gli uffici di Ernst & Young in Milano, via Wittgens n. 6, e successivamente hanno partecipato ad un incontro con il management del Gruppo Volare.

Presso la data room è stata altresì messa a disposizione dei Soggetti Ammessi la bozza del Contratto di Cessione, l'elenco della documentazione a disposizione e il regolamento di data room, in conformità a quanto previsto dall'art. 3 del Bando di Gara autorizzato.

Entro il termine stabilito nell'articolo 4.2 del Bando di Gara, così come successivamente modificato, ovvero entro le ore 9:00 del 27 dicembre 2005, i Soggetti Ammessi hanno fatto pervenire per iscritto le proprie proposte di modifica alla bozza di documentazione contrattuale relativa al Contratto di Cessione.

Il Commissario Straordinario, anche alla luce delle suddette osservazioni, ha predisposto il testo definitivo del Contratto di Cessione che è stato distribuito ai Soggetti Ammessi entro le ore 18:00 del giorno 27 dicembre 2005.

In coerenza con le più ampie strategie delineate nel Piano Industriale 2005-2008, gli obiettivi per Alitalia nell'acquisizione di Volare sono:

- arricchire la propria offerta commerciale in termini di frequenze, destinazioni servite e servizi offerti, preservando e consolidando la propria posizione sui mercati elettivi e servendo più efficacemente collegamenti critici dal punto di vista economico;
- competere con maggiore efficacia nel segmento *leisure* e *price sensitive* nel quale Alitalia non è oggi presente con una offerta completa, dotandosi di una entità caratterizzata da una struttura di costi adeguata (in particolare sul versante del costo del lavoro), che possa costituire una prima significativa risposta alle politiche di espansione dei principali vettori *low cost*.

Il progetto Volare è pienamente coerente con le linee guida strategiche del Piano Industriale Alitalia in quanto conferma la concentrazione del Gruppo sul *core business* del trasporto aereo, costituisce strumento per difendere le strategie di recupero di quota sul mercato domestico/comunitario ed incrementa le possibilità di espansione sul mercato internazionale e intercontinentale.

In caso di aggiudicazione di Volare, Alitalia si è riservata di acquisire la stessa tramite una (o più) società controllate che verranno appositamente costituite.

In questo quadro, la gestione di Volare, nel caso in cui Alitalia risultasse aggiudicataria, sarà improntata alla massima valorizzazione delle specificità delle due entità tutelando le rispettive autonomie gestionali, ivi inclusi i contratti collettivi di lavoro e le connesse normative di impiego, senza tralasciare la ricerca di tutte le possibili sinergie di costo a vantaggio del cliente finale.

Sotto il medesimo profilo, Alitalia ritiene altresì che l'attività di Volare e la sua capacità di stimolo della domanda di mercato possano essere gestite in maniera profittevole e sostenibile senza modificare, in maniera apprezzabile, gli obiettivi economico-finanziari del Piano Industriale 2005-2008 ed il piano di investimenti nello stesso previsto e senza determinare, anche in ragione delle modalità di acquisto del Complesso Aziendale, impatti sulla struttura dei costi del Gruppo né sull'indebitamento finanziario della stessa.

L'eventuale investimento in Volare rientra tra i possibili impieghi dei proventi dell'aumento di capitale in quanto utile al perseguimento della strategia finalizzata al completamento dell'offerta di Alitalia sul mercato domestico. Si ricorda che l'impiego di tali proventi costituisce una delle principali azioni volte a sostenere dal punto di vista delle fonti finanziarie l'implementazione del Piano Industriale 2005-2008 con particolare riferimento alla prima fase dello stesso.

Gli elementi di natura industriale sopra descritti compongono l'offerta irrevocabile formulata da Alitalia per il Complesso Aziendale unitamente all'accettazione di un contratto di cessione le cui principali condizioni possono così essere sintetizzate:

- Corrispettivo offerto: nel caso in cui Alitalia risulti aggiudicataria della gara è previsto il versamento al venditore da parte di Alitalia di un importo pari a 38 milioni di euro come da offerta economica.
- Condizioni essenziali: effettuazione di ogni necessaria comunicazione all'Autorità Antitrust ai sensi di legge, con attribuzione ad esclusivo carico Alitalia del rischio collegato all'eventuale mancato, non tempestivo o condizionato rilascio del previsto nulla-osta della predetta Autorità, prosecuzione delle attività imprenditoriali e completamento della procedura di consultazione sindacale ai sensi dell'articolo 47 della legge 428/90.
- Garanzie del venditore: il venditore dichiara di essere titolare del complesso aziendale libero da pegno, ipoteca, usufrutto o altri diritti reali di terzi, e garantisce l'acquirente rispetto ad eventuali pretese di terzi che vantino tali diritti sul Complesso Aziendale.
- Obblighi per l'acquirente: i principali obblighi previsti sono il proseguimento delle attività imprenditoriali in coerenza con quanto indicato nel progetto industriale identificato da Alitalia (le

cui linee strategiche sono state precedentemente descritte nel presente comunicato) e il mantenimento dei livelli occupazionali ai sensi dell'articolo 63, 2° comma, del Decreto Legislativo 270/99 per un biennio successivo al trasferimento del Complesso Aziendale.

- Meccanismo di revisione del prezzo: come prevede la prassi di mercato in questa tipologia di contratto il corrispettivo offerto potrà essere revisionato in relazione ad eventuali scostamenti patrimoniali intervenuti rispetto alla data dell'offerta.

In data 29 dicembre 2005, su specifica istanza, il Ministero (provvedimento prot. n. 75202) ha autorizzato una proroga del termine per l'aggiudicazione della Gara dal 31 dicembre 2005 al 15 gennaio 2006.

In data 5 gennaio 2006 la compagnia Air One, partecipante alla gara per l'aggiudicazione del Complesso Aziendale del Gruppo Volare, ha presentato ricorso *ex artt.* 65 D.Lgs. 270/99 e 737 c.p.c. da Air One S.p.A contro Alitalia nonché contro il Commissario Straordinario delle Società Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria, Dott. Carlo Rinaldini, avanti il Tribunale di Busto Arsizio e ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto in corso di causa:

In data 13 gennaio 2006, il Commissario Straordinario, ritenuto che prima di procedere alle determinazioni in ordine alla conclusione della Gara fosse opportuno attendere l'esito della decisione del Tribunale di Busto Arsizio adito da Air One *ex art.* 65 D.Lgs. n. 270/1999, ha presentato al Ministero un'ulteriore istanza di autorizzazione alla proroga del termine di aggiudicazione della Gara.

Il Ministero, sempre in data 13 gennaio 2006, con proprio provvedimento prot. n. 2886, ha autorizzato la proroga del termine per la presentazione della proposta di aggiudicazione sino al 1° febbraio 2006, *“attesa l'opportunità di attendere le determinazioni del Tribunale di Busto Arsizio”*.

Con decreto pubblicato anch'esso in data 13 gennaio 2006, il Tribunale di Busto Arsizio ha dichiarato inammissibile ed, in ogni caso, ha rigettato la domanda formulata da Air One nei confronti del Commissario Straordinario *ex artt.* 737 c.p.c. e 65 D.Lgs. 270/99, nonché ha dichiarato inammissibile il ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto in corso di causa.

Avverso tale decisione, in data 23 gennaio 2006, Air One ha presentato reclamo avanti alla Corte d'Appello di Milano che, a seguito dell'udienza di discussione tenutasi in data 23 febbraio 2006, con decisione del 23 febbraio 2006, depositata in cancelleria in data 6 marzo 2006, ha respinto il reclamo stesso.

In data 17 gennaio 2006, Air One ha instaurato un procedimento cautelare d'urgenza *ex art.* 700 c.p.c. avanti il Tribunale di Roma, nei confronti del Gruppo Volare, di Alitalia e della Commissione Europea, richiedendo di ordinare al Commissario Straordinario *“di sospendere l'aggiudicazione ad Alitalia del Gruppo Volare (...) perché lesiva dei diritti soggettivi di Air One S.p.A., come individuati in narrativa, oltre che lesiva delle condizioni per l'autorizzazione degli aiuti al salvataggio di Alitalia previste nella decisione della Commissione del 20 luglio 2004 (...)”* (doc. 12).

In data 21 gennaio 2006, Air One ha altresì promosso avanti il Tribunale di Chieti un ulteriore procedimento cautelare di urgenza *ex art.* 700 c.p.c., chiedendo di *“emettere ex artt. 2599 c.c., 669 octies e 700 c.p.c. ogni provvedimento idoneo ad inibire la partecipazione di Alitalia alla procedura di cui in narrativa e/o ad inibire giudizialmente Alitalia ed il Commissario Straordinario, per l'ipotesi in cui l'aggiudicazione intervenga prima del provvedimento, dal perfezionare il successivo contratto di cessione/acquisizione dell'azienda; in subordine, nelle more della eventuale instaurazione del contraddittorio, emettere inaudita altera parte, ex artt. 669 octies e 700 c.p.c., ogni provvedimento idoneo a sospendere il procedimento di aggiudicazione della gara per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare, che avrebbe dovuto avere termine ultimo per la data del 15 gennaio 2006”*.

In data 27 gennaio 2006, il Tribunale monocratico di Roma, nella persona del giudice Dott. Bochicchio, ha messo ordinanza con la quale ha dichiarato *“inammissibile il ricorso in relazione alle domande proposte nei confronti della Commissione Europea e delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A.”* e *“in accoglimento del ricorso proposto contro Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. inibisce alla resistente la*

partecipazione alla gara bandita dal Commissario Straordinario della Procedura di Amministrazione Straordinaria delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A. per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare” .

Avverso tale decisione, Alitalia ha interposto reclamo allo stesso Tribunale in composizione collegiale, in data 9 febbraio 2006. Il Tribunale, a seguito dell’udienza di trattazione tenutasi in data 6 marzo 2006, con ordinanza del 13 marzo 2006, depositata in cancelleria in data 14 marzo 2006, ha accolto il predetto reclamo disponendo la revoca dell’ordinanza cautelare del 27 gennaio 2006 nella parte in cui inibiva all’Alitalia la partecipazione alla gara per la cessione del complesso aziendale del Gruppo Volare.

In data 2 febbraio 2006, il Tribunale monocratico di Chieti ha emesso ordinanza dichiarando “inammissibile l’istanza proposta nei confronti di Alitalia” e dichiarando altresì “il proprio difetto di giurisdizione in favore del giudice amministrativo relativamente all’istanza proposta nei confronti del Commissario Straordinario” (doc. 15).

Avverso tale decisione, Air One ha proposto appello allo stesso Tribunale in composizione collegiale con ricorso in data 6 febbraio 2006. L’udienza di trattazione di tale procedimento si è tenuta il giorno 9 marzo 2006. All’esito di tale udienza, il Tribunale ha trattenuto in decisione la causa, concedendo ulteriori termini per memorie difensive ed eventuali repliche delle parti, per complessivi dieci giorni.

Con atto del 1° marzo 2006, notificato in data 3 marzo 2006, Air One ha avviato davanti al Tribunale di Roma processo di merito in ordine alla controversia avviata in data 17 gennaio 2006 con ricorso ex art. 700 c.p.c. (atto per il quale l’ordinanza del Giudice designato del 27 gennaio 2006 – nell’inibire ad Alitalia la partecipazione alla gara bandita per l’assegnazione del complesso aziendale - aveva assegnato un termine di 30 giorni dalla comunicazione della stessa), citando Alitalia all’udienza del 24 luglio 2006.

In data 8 marzo 2006, è stato diramato un comunicato stampa della Commissione Europea con il quale si rende noto che la Commissione stessa ha approvato un aiuto al salvataggio in favore di Volare Airline S.p.A. per un importo pari a 25 milioni di Euro. Nel comunicato stesso, si precisa, che “in considerazione dei progetti di cessione dell’attività della compagnia aerea, le autorità italiane si sono peraltro impegnate a fare cessare l’aiuto anticipatamente, entro otto giorni lavorativi dalla eventuale cessione”.

Allo stato, risulta che il Commissario Straordinario abbia presentato al Ministero l’istanza per l’aggiudicazione della Gara e nessuna autorizzazione è pervenuta da parte del medesimo Ministero per l’aggiudicazione, aggiudicazione che pertanto ad oggi non ha avuto ancora luogo.

Quanto precede, nonostante che Alitalia con lettere in data 10, 13, 18 e 24 gennaio u.s. abbia diffidato il Commissario Straordinario a procedere all’aggiudicazione della Gara, significando come non sussistesse alcuna valida giustificazione per ritardare ulteriormente l’aggiudicazione medesima e ribadendo come ogni ulteriore differimento aggravasse il danno al Complesso Aziendale e ad Alitalia paventato nelle lettere stesse⁷ .

⁷ Al riguardo, è stato, in particolare, rilevato che, malgrado:

risultasse che l’offerta vincolante presentata da Alitalia fosse la migliore tra quelle pervenute, sia in termini qualitativi che quantitativi;

lo stesso Commissario Straordinario comunicasse in data 13 gennaio 2006 che “con provvedimento in data odierna Protocollo 2886, il Ministero delle Attività Produttive ha disposto la proroga del termine per la presentazione della proposta di aggiudicazione fino al 1° febbraio 2006, attesa l’opportunità di attendere le determinazioni del Tribunale di Busto Arsizio”;

la pendenza del ricorso depositato il 5 gennaio 2006 da Air One S.p.A. presso il Tribunale di Busto Arsizio (il “Ricorso”) non rappresentasse un giustificato motivo per prorogare i termini dell’aggiudicazione, atteso che lo stesso era palesemente infondato e, comunque, il conseguente provvedimento del Tribunale non avrebbe potuto avere efficacia sospensiva ai sensi dell’art. 65, terzo comma, del D.lg. n. 270 dell’8 luglio 1999;

in ogni caso, con sentenza depositata il 13 gennaio u.s., il Tribunale di Busto Arsizio avesse rigettato il Ricorso dichiarandolo inammissibile ed infondato nel merito;

Si informa, inoltre, che l'Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. ha adottato il Documento Programmatico di Sicurezza previsto dall'art. 6 del DPR 318/99, aggiornato con cadenza annuale e, da ultimo, il 18 marzo 2005. Si informa, altresì, che, come previsto dal punto 19 dell'allegato B) al D. Lgs. n. 196/03 ("Codice in materia di protezione dei dati personali"), Alitalia sta provvedendo ad aggiornare il predetto Documento Programmatico di Sicurezza anche in conformità al nuovo quadro normativo delineato dall'entrata in vigore, prevista per il 31 marzo 2006, del citato allegato B.

Non si segnalano infine fatti di rilievo intervenuti oltre il 31 dicembre 2005 ulteriori rispetto a quelli rappresentati nelle pagine precedenti.

pertanto, venuta meno l'unica motivazione indicata nella cennata comunicazione del 13 gennaio u.s. per la proroga del termine di aggiudicazione, non sussistessero ragioni per non provvedere immediatamente all'aggiudicazione della Gara, a ciò non ostando neanche l'ennesimo ricorso notificato in data 17 gennaio u.s. da Air One S.p.A. e pendente presso il Tribunale di Roma, di contenuto pressoché identico a quello rigettato dal Tribunale di Busto Arsizio, e, dunque, palesemente irricevibile, oltre che infondato e diretto unicamente a turbare la Gara;

l'Amministrazione Straordinaria perseverasse comunque nel non provvedere a presentare istanza di aggiudicazione della Gara, ponendo così in essere un comportamento tale da integrare gli estremi di un illecito per violazione degli obblighi di correttezza e buona fede, idoneo a determinare una lesione dei diritti di Alitalia, con conseguente grave pregiudizio per la stessa e per il Complesso Aziendale, così come, peraltro, risultante dal verbale dell'incontro tenutosi con le rappresentanza sindacali della FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI in data 5 gennaio 2006.

Alitalia si è riservata, conseguentemente, di intraprendere ogni iniziativa idonea a tutelare i propri diritti nonché a chiedere il risarcimento di tutti i danni patiti e *patendi* derivanti dal comportamento dei competenti organi della procedura.

La prevedibile evoluzione della gestione

L'esercizio 2006 costituisce la chiave di volta dell'intero impianto strategico delineato dal Piano Industriale 2005-2008, essendo infatti prevista, al suo epilogo, la conclusione della fase di risanamento prodromica a quella successiva dello sviluppo ed al definitivo posizionamento di Alitalia nel nuovo contesto di mercato quale vettore di rete altamente efficiente.

Entro tale cornice, le previsioni per l'esercizio 2006, recentemente formalizzate nel documento di *budget* approvato dal Consiglio di Amministrazione riunitosi il 31 gennaio u.s. e successivamente aggiornato nel Consiglio di Amministrazione del 10 marzo u.s., alla luce di un'affidabile stima dell'andamento dei primi tre mesi dell'anno, hanno confermato, allo stato, il conseguimento di un risultato positivo in assenza della ripetizione degli eventi negativi che hanno caratterizzato lo scorso mese di gennaio.

La prospettazione delle risultanze gestionali del primo trimestre viene, con evidenza e pesantemente, a risentire delle forti turbative all'operativo verificatesi nel mese di gennaio a seguito di avverse condizioni meteorologiche, ma soprattutto di una serie di agitazioni sindacali, riflesse in gravissimi danni sia all'immagine sia ai risultati economici della Compagnia. A causa delle suddette turbative, rispetto alle previsioni per l'anno 2006, le principali risultanze economiche hanno infatti subito un calo di circa 80 milioni di euro in termini di minori proventi, che hanno conseguentemente generato una riduzione dell'ordine di 40 milioni di euro a livello di risultato operativo.

Tornando alle linee evolutive delineate dal *budget*, si osserva che per quanto concerne la rete passeggeri il documento identifica per l'anno 2006 uno sviluppo dell'attività moderatamente superiore a quanto invece prefigurato dal Piano Industriale, (ed in ogni caso su livelli più elevati rispetto al 2005), a fronte di una minor riduzione dei costi ed in coerenza con i seguenti interventi:

- sulla rete nazionale, di ampliamento ulteriore del portafoglio dei *partners* commerciali e di rafforzamento sia sul segmento *business* (al fine di stabilizzarne i livelli di *yield*), sia sui segmenti *leisure*, attraverso una maggiore flessibilità tariffaria mirata alla massimizzazione del coefficiente di riempimento;
- sulla rete internazionale, di consolidamento della crescita sui mercati dell'Est Europa, sia sviluppando le frequenze, sia aprendo nuove destinazioni e mantenendo pertanto uno *yield* stabile sull'intero comparto malgrado la pressione competitiva dei vettori *low cost* sui settori più maturi del mercato;
- sulla rete intercontinentale, confermando gli obiettivi di sviluppo dell'attività su Cina, India e Nord America, in parallelo progressivamente migliorando il prodotto offerto su tali mercati ai fini di un posizionamento competitivo anche teso a suffragare un significativo sviluppo dei livelli di *yield* rispetto al 2005.

Una buona parte delle azioni identificate nel Piano Industriale è in corso d'implementazione, mentre un'altra parte registra uno spostamento temporale in avanti; Alitalia conferma comunque l'obiettivo di raggiungere un rapporto EBITDAR/Valore della produzione pari a circa il 14% nell'arco di tempo coperto dal Piano (valore medio 2006-2008) grazie all'effetto positivo che tutte le azioni è previsto abbiano negli anni 2007 e 2008 (c.d. fase di rilancio del Piano Industriale).

Il documento approvato dal Consiglio di Amministrazione ha altresì evidenziato, rispetto a quanto presente nel progetto industriale per l'anno 2006, minori investimenti per circa 270 milioni di euro, principalmente per effetto della recente sottoscrizione di alcuni contratti di locazione operativa di

aeromobili in flotta in sostituzione dell'esercizio delle relative opzioni di acquisto e della possibilità di acquisire nei prossimi anni flotta di lungo raggio con le medesime modalità.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Le attività della Capogruppo sono esposte a rischi finanziari, generati da variazioni nei tassi di cambio e nei tassi di interesse, e rischi di prezzo, essenzialmente del carburante. La Compagnia utilizza strumenti derivati (principalmente contratti a termine su valute) per coprire i rischi derivanti da variazioni delle valute estere in certi impegni irrevocabili e in operazioni future previste. I rischi su tassi di interesse derivano da finanziamenti a medio lungo termine; per coprire tali rischi Alitalia converte una parte dei suoi debiti a base variabile in tasso fisso (*cash flow hedge*) e una parte dei suoi debiti a tasso fisso in tasso variabile (*fair value hedge*).

Alitalia utilizza inoltre opzioni per coprire i rischi derivanti dall'aumento delle quotazioni petrolifere. L'uso di tali strumenti è regolato da politiche di Gruppo approvate dal Consiglio di Amministrazione, che ha stabilito procedure scritte sull'utilizzo dei derivati coerentemente con le strategie di *risk management* del Gruppo.

La decisione di ricorrere a politiche di copertura è stata indotta dalla valutazione "asimmetrica" del rischio, assumendo come base di riferimento la maggiore insostenibilità di eventuali andamenti peggiorativi dei risultati programmati rispetto ai vantaggi che, al contrario, si potrebbero conseguire nel caso di andamenti migliorativi.

Al fine di conseguire una opportuna protezione contro lo sfavorevole evento di un aumento non preventivato dell'attività sottostante (cosiddetto "principio dell'assicurazione"), l'attività di *hedging* si rende necessaria per stabilizzare variabili di costo che potrebbero determinare impatti particolarmente sfavorevoli sulle performance economico-finanziarie programmate (piano pluriennale, budget annuale, previsioni fine anno, ecc.).

Si persegue quindi il sistematico controllo non solo dell'esposizione ai rischi finanziari (cambio, tasso e prezzo carburanti avio), ma anche delle controparti, che devono avere un merito creditizio in linea con le migliori prassi di mercato.

In considerazione anche del comportamento dei principali concorrenti europei e con il supporto e riscontro da parte di primari istituti specializzati, è stato individuato, in condizioni di mercato "normale", un profilo di copertura fino ad un massimo del 50-60% del rischio globale: tale profilo è considerato come un 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.

Per le operazioni in cambi, considerate le *best practices*, la volatilità e la liquidità dei mercati di riferimento, si è ritenuto coerente individuare in "24-36 mesi *rolling*" l'orizzonte temporale di riferimento operativo, anche in considerazione degli strumenti a disposizione (piano, budget, aggiornamento delle previsioni, consuntivi anni precedenti) valutati sufficienti per impostare e, quindi, progressivamente definire strategie che, pur nella volatilità strutturale dei mercati, possano minimizzare i connessi rischi. Tuttavia, in presenza di circostanze particolari quali flussi certi legati ad impegni contrattuali, l'orizzonte temporale può essere adeguato alle scadenze di tali flussi, previa specifica autorizzazione al riguardo.

Per le operazioni in tassi di interesse, l'orizzonte temporale può coincidere con la durata dell'operazione sottostante (indebitamento) oggetto della copertura.

In funzione delle condizioni di mercato di volta in volta vigenti e delle relative aspettative circa le possibili evoluzioni dei mercati, si ricorre a strumenti “rigidi” (es. swap, irs e forward) che fissano a termine il valore del bene di riferimento e per i quali è possibile che si sostengano costi “impliciti” (il cosiddetto costo-opportunità), ovvero a 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 è necessario sostenere un costo “esplicito” (pagamento del premio); operativamente è possibile anche individuare una combinazione degli strumenti citati in relazione alle specifiche condizioni dei mercati.

Alitalia non utilizza strumenti derivati con scopi di negoziazione.

Gli strumenti derivati sono inizialmente rilevati al costo, e adeguati al *fair value* alle successive date di chiusura.

Le variazioni nel *fair value* degli strumenti derivati che sono designati, e si rivelano efficaci, per la copertura dei flussi di cassa futuri (*cash flow hedge*) relativi ad impegni contrattuali della Società e ad operazioni previste, sono rilevate direttamente nel patrimonio netto, mentre la porzione inefficace viene iscritta immediatamente a conto economico.

Per le coperture efficaci di un'esposizione a variazioni di *fair value* (*fair value hedge*), la voce coperta è rettificata dalle variazioni di *fair value* attribuibili al rischio coperto con contropartita di conto economico. Gli utili e le perdite derivanti dalla valutazione del derivato sono iscritti anch'essi a conto economico.

Le variazioni nel *fair value* degli strumenti derivati che non sono qualificati di copertura sono rilevate nel conto economico del periodo in cui si verificano.

Il metodo contabile della copertura viene abbandonato quando lo strumento di copertura giunge a scadenza, viene venduto, termina, o viene esercitato, oppure quando non è più qualificato come di copertura. In tale momento, gli utili o le perdite accumulati dello strumento di copertura rilevati direttamente nel patrimonio netto sono mantenuti nello stesso fino al momento in cui l'operazione prevista si verifica effettivamente. Se l'operazione oggetto di copertura si prevede non si verificherà, gli utili o le perdite accumulati rilevati direttamente nel patrimonio netto sono trasferiti nel conto economico del periodo.

I derivati impliciti inclusi in altri strumenti finanziari o in altri contratti sono trattati come derivati separati, quando i loro rischi e caratteristiche non sono strettamente correlati a quelli dei contratti che li ospitano e questi ultimi non sono valutati a *fair value* con iscrizione dei relativi utili e perdite a conto economico.

Il personale

Alitalia S.p.A.				
<u>Forza Media Retribuita</u>	2005	2004	delta	delta %
Dirigenti	113	156	(43)	(27,7%)
Quadri e Impiegati	4.610	6.717	(2.108)	(31,4%)
Operai	783	1.996	(1.213)	(60,7%)
<i>totale TERRA</i>	<i>5.506</i>	<i>8.869</i>	<i>(3.363)</i>	<i>(37,9%)</i>
Piloti e Tecnici di Volo	1.832	2.006	(174)	(8,7%)
Assistenti di Volo	4.093	4.307	(214)	(5,0%)
<i>totale VOLO</i>	<i>5.926</i>	<i>6.313</i>	<i>(388)</i>	<i>(6,1%)</i>
TOTALE	11.431	15.182	(3.751)	(24,7%)

Come rappresentato nella tabella sopra riprodotta è stata rilevata, nel corso del 2005, una flessione della forza media retribuita di Alitalia pari a 3.751 risorse (-24,7% - dalle 15.182 unità del 2004 alle 11.431 del 2005).

In linea con il percorso di efficientamento e di ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse intrapreso dalla Compagnia in linea con quanto declinato dal Piano Industriale 2005-2008 in tema di contenimento del costo del lavoro, tale riduzione è da ricondurre essenzialmente al conferimento, avvenuto in data 1 maggio 2005, nella società Alitalia Servizi, delle unità precedentemente impiegate nei rami aziendali trasferiti (manutenzione, servizi aeroportuali, informatici e condivisi), nonché all'implementazione di misure di incentivazione agli esodi ed all'attivazione delle procedure di mobilità.

Per contro, si ricorda come dal 1 marzo 2005 sia stato invece trasferito in Alitalia il personale Alitalia Airport operante sugli scali italiani non liberalizzati.

Il ricorso alla Cassa Integrazione, operativa da ottobre 2005, ha di fatto comportato una riduzione di 84 unità medie annue, allocate sul personale di terra.

Per contro, gli Accordi di Solidarietà conclusi con il personale navigante non hanno trovato riflessi a livello di forza media retribuita, comportando solo una minore incidenza dei costi unitari.

Riscontri analoghi si evidenziano in ordine alla consistenza puntuale del personale al 31 dicembre, come rappresentato nella tabella sottostante:

<u>Forza Puntuale - Alitalia S.p.A.</u>	31/12/05	31/12/04	delta	delta %
Dirigenti	102	135	(33)	(24,4%)
Quadri e Impiegati	3.872	6.688	(2.816)	(42,1%)
Operai	235	1.916	(1.681)	(87,7%)
<i>totale TERRA</i>	<i>4.209</i>	<i>8.739</i>	<i>(4.530)</i>	<i>(51,8%)</i>
Piloti e Tecnici di Volo	1.844	1.869	(25)	(1,3%)
Assistenti di Volo	4.398	4.415	(17)	(0,4%)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.242</i>	<i>6.284</i>	<i>(42)</i>	<i>(0,7%)</i>
TOTALE	10.451	15.023	(4.572)	(30,4%)

Dal raffronto viene a riscontrarsi una flessione pari a 4.572 unità, da ricondurre essenzialmente all'uscita di 4.127 risorse verso Alitalia Servizi, in forza del menzionato conferimento, nonché ai delineati interventi effettuati per esodi agevolati e mobilità, parzialmente compensati dall'incremento di 542 unità provenienti da Alitalia Airport.

Per quanto concerne la composizione del personale fuoriuscito dalla Società, le risorse di terra si sono ridotte di 4.316 unità con contratto a tempo indeterminato, tra le quali 483 organici esteri, e 214 a tempo determinato, mentre il personale di volo si è ridotto di 162 unità a tempo indeterminato, tra cui 25 piloti dimessisi spontaneamente, aumentando tuttavia di 120 risorse a tempo determinato, tra le quali 13 assistenti di volo esteri.

A tale riguardo si evidenzia come la riduzione del personale relativa ai settori Alitalia oggetto di conferimento in Alitalia Servizi si riverbererà in un maggior costo di servizi acquisiti da quest'ultima.

L'attività di ricerca e sviluppo

Si informa che nel corso del 2005 sono proseguite, particolarmente in tema di sicurezza aerea e di sviluppo della qualità, le attività che 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 propriamente rientranti nella fattispecie prevista dal Principio contabile n° 24 CNDCEr, in coerenza con l'impostazione già 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 ("Regolamento"), si riportano, nelle tabelle di cui in appresso, le partecipazioni rilevanti detenute, al 31 dicembre 2005, in società con azioni non quotate ed in società a responsabilità limitata.

<i>Partecipazioni direttamente detenute da ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.</i>	<i>Percentuale (%)</i>
Alitalia Express S.p.A.	100
Aviofin S.p.A.	100
SISAM - Società Italiana Servizi Aerei Mediterranei S.p.A. in liquidazione	100
Alitalia Servizi S.p.A.	51 (*)
Alicos S.p.A.	40
Italiatour S.p.A. in fallimento * partecipazione integralmente ceduta ma contestata dall'acquirente	20
Alinsurance S.r.l. in liquidazione	6

<i>Partecipazioni detenute da ALITALIA Servizi S.p.A.</i>	<i>Percentuale (%)</i>
Ales S.p.A.	100
Alitalia Airport S.p.A.	100
Atitech S.p.A.	100
Alitalia Maintenance Systems S.p.A.	60

<i>Partecipazioni detenute da AVIOFIN S.p.A.</i>	<i>Percentuale (%)</i>
Alinsurance S.r.l. in liquidazione	88
Odino Valperga Italeuropa General Cargo S.p.A. in fallimento	51
Verona Cargo Center S.p.A.	40
SASCO - Sea Air Shipping Company - Air Consolidator - Società per Azioni	25

(*)Percentuale di partecipazione computata secondo il criterio di calcolo cui all'articolo 118, comma 1., del Regolamento.

Partecipazioni degli Amministratori e dei Sindaci

Gli Amministratori ed i Sindaci non hanno dichiarato di detenere, nel periodo di permanenza della carica, partecipazioni nel capitale sociale della ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A. e delle società dalla stessa controllate.

Corporate governance

Secondo quanto riferito in precedenti relazioni, il sistema di governo societario dell'Alitalia (in appresso anche "Compagnia" o "Società") - che riconosce nel Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la *Corporate Governance* promosso dalla Borsa Italiana S.p.A. (in appresso anche il "Codice") un modello di riferimento - risulta essenzialmente orientato all'obiettivo della creazione di valore per gli Azionisti, nella consapevolezza sia della rilevanza sociale dell'attività svolta sia della conseguente necessità di considerare adeguatamente, nel relativo svolgimento, tutti gli interessi coinvolti.

Composizione del capitale sociale

Il capitale sociale della Compagnia è costituito esclusivamente da azioni ordinarie, nominative, prive di valore nominale, interamente liberate ed assistite da diritto di voto sia nell'assemblea ordinaria che in quella straordinaria.

In proposito, si evidenzia che, nel corso dell'esercizio 2005, si è proceduto all'eliminazione del valore nominale delle azioni ed al raggruppamento delle stesse nel rapporto di una nuova azione ogni trenta vecchie azioni detenute.

In esecuzione della delega conferita dall'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione, nelle riunioni del 7 e del 10 novembre 2005, ha deliberato di aumentare il capitale sociale di un importo di Euro 1.006.049.657,60 mediante emissione di n. 1.257.562.072 azioni offerte in opzione agli Azionisti ed ai portatori di obbligazioni convertibili. Il prezzo di ciascuna azione di nuova emissione è stato fissato in Euro 0,80.

L'operazione si è conclusa con la sottoscrizione di tutte le azioni oggetto dell'offerta ed il conseguente aumento del capitale sociale dell'intero importo deliberato senza che si sia fatto ricorso alla garanzia prestata dal costituito consorzio di garanzia.

In base alle risultanze del libro soci ed alle comunicazioni pervenute, alla data della presente relazione risultano partecipare al capitale sociale in misura superiore al 2% dello stesso i seguenti Azionisti:

Ministero dell'Economia e delle Finanze	49,900%
Walter Capital Management LLP (in qualità di gestore del fondo SAC Global Investments LP che detiene l'intera partecipazione)	8,187%
Newton Investment Management LTD	4,223%

Circa il 2% del capitale sociale della Compagnia continua, inoltre, ad essere detenuto dalla Air France.

Non si è a conoscenza dell'esistenza di patti parasociali aventi ad oggetto le azioni della Società.

Si evidenzia che, in data 29 luglio 2005, è stata approvata la ristrutturazione del prestito obbligazionario emesso nell'anno 2002; gli elementi essenziali di detta ristrutturazione hanno riguardato il differimento della scadenza del prestito dal 22 luglio 2007 al 22 luglio 2010 e l'aumento del tasso di interesse annuo dal 2,9% al 7,5%. Per ulteriori dettagli circa termini e condizioni del prestito obbligazionario, si rinvia allo specifico Regolamento (disponibile anche sul sito Internet della Società, nell'apposita sezione relativa alle Informazioni Economiche e Finanziarie).

Si ricorda che sono stati, altresì, emessi n. 180.000.000 warrant, riservati ai dipendenti della Compagnia e di sue controllate, che attribuiscono la facoltà di sottoscrivere (entro il 31 dicembre 2006) azioni della Società.

Organizzazione della Società

L'organizzazione di Alitalia è articolata secondo il modello tradizionale in cui:

- a) l'Assemblea degli Azionisti è competente a deliberare in ordine alle materie previste dalla legge e dallo statuto sociale;
- b) la gestione aziendale è affidata in via esclusiva al Consiglio di Amministrazione;
- c) le funzioni di vigilanza sono svolte dal Collegio Sindacale e quelle di controllo contabile dalla Società di Revisione nominata dall'Assemblea, previo parere del Collegio Sindacale stesso.

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 Consiglio di Amministrazione, al quale è attribuita in modo esclusivo la gestione dell'Impresa sociale, riveste un ruolo centrale nell'ambito dell'organizzazione aziendale e ad esso fanno capo le funzioni e la responsabilità degli indirizzi strategici ed organizzativi e del sistema di controllo interno il cui funzionamento assicura che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo adeguato.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione, in base a quanto stabilito dalla Legge, dallo Statuto e da proprie specifiche determinazioni, delibera in ordine a:

- piani strategici, industriali e finanziari della Società e, più in generale, strategie e linee generali di indirizzo ed organizzative dell'Alitalia e dell'insieme delle società dalla stessa controllate quale organismo economico complesso facente capo ad Alitalia;
- regole di *corporate governance* aziendale e linee guida della *corporate governance* del Gruppo;
- documentazione di rendiconto periodico contemplata dalla normativa vigente;
- operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale e finanziario o, comunque, tali per dimensioni o caratteristiche, nonché operazioni con parti correlate determinandone le linee guida ed i criteri per la loro identificazione;
- conferimento di deleghe, nell'ambito di quanto previsto dall'art. 2381 del codice civile;
- emissione di obbligazioni non convertibili;
- operazioni di fusione e scissione.

Nel quadro di quanto precede, il Consiglio di Amministrazione ha conferito al Presidente-Amministratore Delegato i poteri di rappresentanza e di deliberazione delegabili ai sensi dell'art. 2381 del codice civile e dello Statuto Sociale.

Il Consiglio di Amministrazione, al pari del Collegio Sindacale, conformemente a quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto Sociale, riceve una periodica ed esauriente informativa in ordine all'attività svolta nell'esercizio delle deleghe, fatto particolare riferimento alle operazioni di maggior rilievo

economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle sue controllate.

Il Consiglio di Amministrazione ha recentemente ricostituito un Comitato per il controllo interno e per la *corporate governance*, al quale è stato attribuito in via prioritaria l'incarico di procedere alla valutazione del sistema di *Governance* dell'Alitalia tenendo conto del contesto di riferimento al fine di assicurarne l'adeguata corrispondenza alla *best practice* in materia.

Anche in considerazione del numero ristretto dei propri componenti, l'organo consiliare in carica non ha costituito, allo stato, al proprio interno, ulteriori comitati consultivi, né un comitato esecutivo.

Nomina e composizione

Lo Statuto Sociale prevede che la nomina del Consiglio di Amministrazione - composto da un numero di membri compreso tra tre e cinque - avvenga con la procedura del "voto di lista" al fine di consentire la presenza nel Consiglio di Amministrazione di un componente tratto da lista diversa da quella su cui si concentra la maggioranza dei voti espressi in Assemblea (possono presentare liste di candidati, oltre all'Organo amministrativo uscente, i Soci che, da soli o insieme ad altri Soci, rappresentino almeno lo 0,5% delle azioni con diritto di voto).

Le liste presentate dai Soci (il Consiglio di Amministrazione non si è mai avvalso di tale facoltà) 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.

Il Consiglio di Amministrazione in carica (relativamente al quale non si è reso possibile ricorrere alla suddetta procedura per effetto della presentazione di un'unica lista di candidati) si compone di cinque membri ed è stato nominato in data 28 giugno 2004 dall'Assemblea degli Azionisti che ha confermato l'ing. Giancarlo Cimoli quale Presidente della Società. Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, confermato quale Amministratore Delegato l'ing. Giancarlo Cimoli che, quindi, ricopre la carica di Presidente-Amministratore Delegato della Società.

L'Assemblea degli Azionisti nella riunione tenutasi il 15 dicembre 2004, nel prendere atto delle dimissioni rassegnate da un Amministratore, ha integrato il Consiglio di Amministrazione in carica.

Le nomine degli Amministratori sono state - anche nel quadro di quanto sopra rappresentato - accompagnate da esauriente informativa in ordine alle caratteristiche personali e professionali di tutti i soggetti proposti, come risulta dai *curricula* depositati e resi disponibili.

Il Presidente-Amministratore Delegato è l'unico Amministratore esecutivo della Società.

La Società, in conformità alla *best practice* internazionale ed alle indicazioni del Codice, ha individuato i requisiti che gli Amministratori debbono possedere per essere qualificati come "indipendenti". Questi Amministratori, per le loro specifiche professionalità, apportano un contributo particolarmente qualificato nelle discussioni consiliari e nell'assunzione delle relative deliberazioni.

In base alle dichiarazioni rese, risultano indipendenti un numero adeguato di Amministratori e, segnatamente il Ministro Plenipotenziario Gabriele Checchia, M. Jean-Cyril Spinetta ed il dott. Augusto Zodda.

Si riporta, in appresso, l'indicazione delle cariche in Organi Amministrativi o di Controllo ricoperte dagli Amministratori in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni.

Nominativo	Carica	Società
Giancarlo CIMOLI	Amministratore	Air France-KLM
	Amministratore	Enertad S.p.A.
	Amministratore	Eni S.p.A.
Jean-Cyril SPINETTA	Presidente-Direttore Generale	Air France-KLM
	Presidente-Direttore Generale	Air France
Roberto ULISSI	Amministratore	Ferrovie dello Stato S.p.A.
	Amministratore	Fincantieri S.p.A.
Augusto ZODDA	Amministratore	SACE S.p.A.
	Amministratore	Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

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; in conformità a quanto previsto dall'art. 78 del Regolamento adottato con deliberazione della CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modificazioni, nel bilancio sono indicati, nel dettaglio, i compensi di competenza dell'esercizio 2005, a qualsiasi titolo spettanti ai membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Riunioni

Nel corso dell'esercizio 2005, il Consiglio di Amministrazione ha tenuto undici riunioni, con una partecipazione media del 78% dei suoi componenti ed una durata media di circa due ore.

Le riunioni consiliari, secondo quanto previsto dallo Statuto Sociale, possono tenersi anche per audio/videoconferenza ovvero per teleconferenza a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito di seguire la discussione, d'intervenire in tempo reale nella trattazione degli argomenti e di ricevere, trasmettere e visionare documenti.

In relazione alle riunioni consiliari, viene preventivamente fornita agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale la documentazione idonea a consentire un'efficace partecipazione ai lavori dell'Organo collegiale, fatti salvi i casi in cui situazioni impreviste di necessità od urgenza lo rendano impossibile ovvero esigenze di riservatezza richiedano di limitare l'informazione preventiva.

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato e reso noto il calendario dei principali eventi societari dell'esercizio 2006, 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.

Collegio Sindacale

Lo Statuto Sociale contempla anche per la nomina del Collegio Sindacale il "voto di lista". Per la presentazione, deposito e pubblicazione delle liste si applicano le medesime procedure statutariamente previste per la nomina dei componenti il Consiglio di Amministrazione.

Il Collegio Sindacale in carica (nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2005) è stato tratto, ai sensi di quanto previsto dall'art. 29 dello Statuto Sociale, dall'unica lista presentata e si compone di cinque Sindaci effettivi, tra cui il Presidente, e di due Sindaci supplenti.

La lista è stata depositata nei dieci giorni precedenti quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione corredata da esauriente informativa in ordine alle caratteristiche personali e professionali dei candidati.

Lo Statuto prevede che non possano ricoprire la carica di Sindaco effettivo coloro che rivestano tale carica ovvero quella di componente il Consiglio di sorveglianza o il Comitato per il controllo sulla gestione in altre quattro o più società emittenti titoli quotati nei mercati regolamentati italiani.

In ordine ai requisiti di professionalità dei Sindaci, 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.

Nell'esercizio 2005, il Collegio ha tenuto nove riunioni (con una partecipazione media dei suoi componenti pari all'89%) nel corso delle quali ha, tra l'altro, incontrato la società di revisione e le funzioni aziendali preposte al controllo interno. Nel corso dell'attività svolta, il Collegio Sindacale, inoltre, ha partecipato a tutte le riunioni degli Organi deliberanti.

Le adunanze del Collegio Sindacale, analogamente a quanto previsto per quelle del Consiglio di Amministrazione, possono tenersi - ove l'attività di vigilanza di tale Organo lo consenta - anche mediante mezzi di telecomunicazione.

Si riporta, in appresso, l'indicazione delle cariche in Organi amministrativi o di controllo ricoperte dai componenti il Collegio Sindacale in carica in altre società quotate in mercati regolamentati italiani.

Nominativo	Carica	Società
Enrico LAGHI	Amministratore	Beni Stabili S.p.A.

Revisione Contabile

La società che effettua la revisione contabile di Alitalia è la Deloitte & Touche S.p.A. il cui incarico è stato rinnovato per gli esercizi 2005-2007 dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2005. Detta Società riveste analogo incarico presso le società controllate ai sensi della normativa di cui al Decreto Legislativo 58/98 e relativo Regolamento CONSOB di attuazione ovvero delle disposizioni statutarie in materia di controllo contabile.

Assemblee

Alitalia riconosce che l'Assemblea costituisce un'opportunità privilegiata per l'instaurazione di un proficuo dialogo con gli Azionisti ed una favorevole 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 è dotata, sin dal 1996, di un Regolamento Assembleare.

Lo Statuto contiene 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.

Controllo interno

La responsabilità del sistema di controllo interno fa capo, come noto, al Consiglio di Amministrazione che ne fissa le linee di indirizzo e ne verifica l'adeguatezza e l'effettivo e corretto funzionamento assicurando che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo adeguato.

Il Presidente-Amministratore Delegato attua gli indirizzi del Consiglio di Amministrazione attraverso la progettazione, gestione e monitoraggio del sistema di controllo interno; a tal fine, si avvale di una funzione di *internal auditing* posta alle sue dirette dipendenze, strutturata per verificare ed assicurare l'adeguatezza, in termini di efficacia ed efficienza, del sistema di controllo interno, nonché per monitorare costantemente le aree a maggior rischio. Il controllo svolto dalla funzione di *internal auditing* è esteso alle società del Gruppo.

Codice sull'internal dealing

In linea con le disposizioni contenute nel Regolamento dei Mercati Organizzati e Gestiti dalla Borsa Italiana S.p.A., Alitalia ha già negli anni scorsi adottato un Codice di Comportamento sull'*internal dealing* 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 sull'*internal dealing* 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.

Sono in corso di valutazione modifiche a detto Codice al fine di tenere conto del mutato assetto normativo e regolamentare della CONSOB di prossima entrata in vigore.

Operazioni con parti correlate

Si ricorda che il Consiglio di Amministrazione ha emanato le Linee Guida per lo svolgimento delle operazioni con Parti Correlate contenenti i principi di comportamento in ordine alle stesse, fatto particolare riferimento alle autorizzazioni per il loro compimento ed all'informativa successiva.

In relazione a quanto sopra, le operazioni con Parti Correlate sono distinte in "Operazioni Rilevanti" ed "Operazioni non Rilevanti", per tali intendendosi quelle tipiche o usuali ovvero concluse a condizioni *standard*. Più in particolare, sono qualificate come:

- tipiche o usuali le Operazioni che, per oggetto, natura, caratteristiche o condizioni, rientrano nella gestione ordinaria degli affari sociali e non presentano particolari elementi di criticità anche con riferimento ai rischi inerenti alla controparte o al tempo del loro compimento;
- a condizioni *standard*, le Operazioni concluse a condizioni in linea con quelle di mercato ovvero a condizioni analoghe a quelle che sarebbero state previste in rapporti con soggetti non Parti Correlate.

Le Linee Guida in argomento prevedono, relativamente alle “Operazioni Rilevanti”, che - ove la loro natura, valore o altre caratteristiche lo richiedano – le stesse vengano concluse con l’assistenza di esperti (di riconosciuta professionalità e competenza sulle materie di interesse, di cui sia attentamente valutata l’indipendenza e l’assenza di conflitti di interesse) che esprimono un’opinione, a seconda dei casi, sulle condizioni economiche e/o sulla legittimità e/o sugli aspetti tecnici della stessa.

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.

Codice di Integrità e Carta dei Valori

Alitalia ha adottato un Codice di Integrità e Carta dei Valori che esplicita le regole di comportamento nello svolgimento delle attività aziendali per far sì che questo sia sempre ispirato a valori di correttezza, onestà ed impegno professionale all’interno dell’Azienda e verso l’esterno.

Nel quadro di quanto sopra, è stato istituito il Comitato per l’integrità al fine di promuovere e diffondere la cultura dell’etica in Azienda e controllare che i comportamenti organizzativi rispecchino i principi etici ed i valori aziendali definiti.

Rapporti con gli investitori istituzionali e con la generalità dei soci

Secondo quanto in precedenza riferito, la Società 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.

In particolare, i rapporti con gli investitori e gli analisti finanziari sono intrattenuti dall’area *Investor Relations*, quelli con la generalità degli Azionisti dall’area del Societario.

Le informazioni riguardanti i rendiconti periodici e gli eventi/operazioni rilevanti sono diffuse tempestivamente al pubblico anche mediante pubblicazione sul sito Internet della Compagnia (www.alitalia.com). Sempre sul sito sono disponibili i comunicati stampa, documentazione sulla *governance*, quella distribuita nel corso di incontri con gli analisti finanziari, gli avvisi agli Azionisti ed agli Obbligazionisti, nonché l’informativa e la documentazione (che viene anche inviata gratuitamente a chi ne faccia richiesta) sugli argomenti all’ordine del giorno delle assemblee degli Azionisti e degli Obbligazionisti.

27 febbraio 2006

Tabella 1: STRUTTURA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (*)

Carica	<i>Componenti</i>	<i>Esecutivi</i>	<i>Non esecutivi</i>	<i>Indipendenti</i>	<i>Percentuale di partecipazione</i>	<i>Numero altri incarichi (**)</i>	<i>Comitato per il controllo interno e la corporate governance</i>
Presidente-Amministratore Delegato	CIMOLI Giancarlo	x	-	-	100	3	-
Amministratore	CHECCHIA Gabriele	-	x	x	73	-	x
Amministratore	SPINETTA Jean-Cyril	-	x	x	37	2	-
Amministratore	ULISSI Roberto	-	x	-	91	2	-
Amministratore	ZODDA Augusto	-	x	x	91	2	x

Numero di riunioni svolte dal Consiglio di Amministrazione nell'esercizio di riferimento: 11

NOTE

- (*) Anche in considerazione del numero ristretto dei propri componenti, l'organo consiliare in carica, allo stato, non ha costituito, al proprio interno, né un comitato esecutivo né comitati consultivi ad eccezione del Comitato per il controllo interno e per la *corporate governance*.
- (**) In questa colonna è indicato il numero degli incarichi di componente gli organi amministrativi o di controllo ricoperti in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni. Nella Relazione, gli incarichi sono specificati.

Tabella 2: COLLEGIO SINDACALE IN CARICA

<i>Carica</i>	<i>Componenti (*)</i>	<i>Percentuale di partecipazione alle riunioni del Collegio Sindacale (**)</i>	<i>Numero altri incarichi (***)</i>
Presidente	PACIFICO Luigi	100	-
Sindaco effettivo	BERRUTI Diego Maria	100	-
Sindaco effettivo	BORTOLOMIOL Marcellino	100	-
Sindaco effettivo	LAGHI Enrico	100	1
Sindaco effettivo	MANCINI Nicandro	100	-

Numero di riunioni svolte dal Collegio Sindacale nell'esercizio di riferimento: 9

Quorum richiesto dallo Statuto per la presentazione delle liste da parte delle minoranze per l'elezione di uno o più membri effettivi: 0,5%

NOTE

(*) Tutti i componenti il Collegio Sindacale sono stati tratti dall'unica lista presentata.

(**) In questa colonna è indicata la percentuale di partecipazione alle riunioni del Collegio Sindacale relativamente al periodo di permanenza nella carica.

(***) In questa colonna è indicato il numero degli incarichi di componente gli organi amministrativi o di controllo ricoperti in altre società quotate in mercati regolamentati italiani. Nella Relazione, gli incarichi sono specificati.

Tabella 3: ALTRE PREVISIONI DEL CODICE DI AUTODISCIPLINA

	SI	NO	Sintesi delle motivazioni dell'eventuale scostamento dalle raccomandazioni del Codice
Sistema delle deleghe e operazioni con parti correlate			
Il Consiglio di Amministrazione ha attribuito deleghe definendone:			
a) limiti	x		
b) modalità d'esercizio	x		
c) e periodicità dell'informativa?	x		
Il CdA si è riservato l'esame e approvazione delle operazioni aventi un particolare rilievo economico, patrimoniale e finanziario (incluse le operazioni con parti correlate)?	x		
Il CdA ha definito linee-guida e criteri per l'identificazione delle operazioni "significative"?	x		Si, nell'ambito delle operazioni con parti correlate.
Le linee-guida e i criteri di cui sopra sono descritti nella relazione?	x		
Il CdA ha definito apposite procedure per l'esame e approvazione delle operazioni con parti correlate?	x		
Le procedure per l'approvazione delle operazioni con parti correlate sono descritte nella relazione?	x		
Procedure della più recente nomina di amministratori e sindaci			
Il deposito delle candidature alla carica di amministratore è avvenuto con almeno dieci giorni di anticipo?	x		
Le candidature alla carica di amministratore erano accompagnate da esauriente informativa?	x		
Le candidature alla carica di amministratore erano accompagnate dall'indicazione dell'idoneità a qualificarsi come indipendenti?	x		
Il deposito delle candidature alla carica di sindaco è avvenuto con almeno dieci giorni di anticipo?	x		
Le candidature alla carica di sindaco erano accompagnate da esauriente informativa?	x		

Assemblee			
La società ha approvato un Regolamento di Assemblea?	x		
Il Regolamento è allegato alla relazione (o è indicato dove esso è ottenibile/scaricabile)?	x		
Controllo interno			
La società ha nominato i preposti al controllo interno?	x		
I preposti sono gerarchicamente non dipendenti da responsabili di aree operative?	x		
Unità organizzativa preposta del controllo interno (ex art. 9.3 del Codice)	Direzione Auditing e Sicurezza		
<i>Investor relations</i>			
La società ha nominato un responsabile <i>investor relations</i> ?	x		
Unità organizzativa e riferimenti (indirizzo/telefono/fax/e-mail) del responsabile <i>investor relations</i>	<i>Investor Relations</i> – Viale A. Marchetti, 111 – 00148 ROMA Tel.: 06.65627810 – fax: 06.65626142 <i>e-mail:</i> investor.relations@alitalia.it		

Andamento della gestione delle società del Gruppo

Alitalia Express S.p.A. - Roma

Capitale Sociale:	€ 23.400.000 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.

ALITALIA EXPRESS Principali dati economici, patrimoniali e finanziari (Euro migliaia)

	31.12.2005	31.12.2004	Variazione	Variazione %
Ricavi	245.610	200.071	45.539	22,8
Valore aggiunto	62.102	57.038	5.064	8,9
Costo del lavoro	(54.783)	(47.687)	(7.096)	14,9
Margine operativo lordo	7.320	9.351	(2.030)	(21,7)
Risultato operativo	511	4.516	(4.005)	(88,7)
Risultato prima delle imposte	(863)	3.412	(4.275)	n.s.
Risultato netto	(3.669)	(251)	(3.418)	n.s.
	31.12.2005	31.12.2004	Variazione	Variazione %
Capitale investito	54.676	54.320	356	0,7
Patrimonio netto	23.308	26.977	(3.669)	(13,6)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	31.367	27.343	4.024	14,7
Investimenti	1.788	27.240	(25.452)	(93,4)
Dati di attività	31.12.2005	31.12.2004	Variazione	Variazione %
Ore di volo	80.420	70.487	9.933	14,1
linee esercite in proprio:				
TKO	104.931	71.769	33.162	46,2
TKT	62.859	41.045	21.814	53,1
Forza media retribuita				
personale di volo	532	491	41	8,4
personale di terra	188	163	25	15,3

Il bilancio al 31 dicembre 2005, revisionato dalla Deloitte & Touche, ha evidenziato una perdita di €/mgl 3.669, che si confronta con quella di €/mgl 251 registrata invece alla chiusura del corrispondente periodo del 2004.

Detto andamento ha tratto essenzialmente origine, in un contesto di consistente crescita della capacità produttiva e della attività aziendale, da un peggioramento della regolarità media totale dei voli relativi ai noleggi “*wet lease*” resi alla controllante che, riflessosi negativamente sul profilo reddituale della società, è risultato solo parzialmente compensato dalla favorevole evoluzione delle linee esercite invece con sigla propria.

In maggior dettaglio, è stato riscontrato nell’anno un aumento delle ore volate pari al 14,1% nei confronti di quanto conseguito al 31 dicembre 2004 (da 70.487 a 80.420 ore), in corrispondenza di una consistenza media di aeromobili operativi presenti in flotta attestatasi ad un valore di 34,0 unità rispetto alle 29,9 registrate nell’anno in comparazione.

Ciò è scaturito, essenzialmente, tramite la piena operatività dei 6 velivoli Embraer 170 immessi nel corso del 2004, la riattivazione di 3 aeromobili ATR 42 in precedenza destinati alla vendita e l’entrata a regime delle linee acquisite nella seconda frazione del 2004 con il ramo d’azienda Gandalf, che hanno consentito di sviluppare ulteriormente i collegamenti eserciti con sigla propria, sviluppando altresì favorevoli ritorni in termini di profittabilità.

Per contro, come detto, la regolarità media totale dei voli relativa alle attività “*wet lease*” ha presentato una flessione di due punti percentuali, passando dal 98,8% al 96,8%, essenzialmente a causa e di condizioni metereologiche avverse e di cancellazioni tecniche.

La consistenza puntuale della flotta viene riepilogata nella tabella di seguito riprodotta.

	31.12.2005	31.12.2004	Delta
ERJ145	14	14	-
ATR72	10	10	-
ATR42	5	5	-
ERJ170	6	6	-
TOTALE	35	35	-

Sotto il profilo economico, relativamente ai principali segmenti di affari nei quali si articola l’operativo della società, si osserva quanto segue:

- il noleggio “*wet lease*” alla Controllante, che rappresenta la maggior componente dell’attività, ha registrato una crescita del volato pari al +16.1%, tuttavia riflessasi in un aumento limitato dei proventi, quale conseguenza, essenzialmente, della flessione media del 7% riscontratasi nei livelli tariffari, cui si è altresì accompagnato il citato deterioramento della regolarità operativa nonché maggiori costi di manutenzione, riconducibili essenzialmente all’aumento della flotta media e delle ore volate. Ciò ha determinato anche per l’esercizio 2005 il conseguimento di un margine negativo pari a €/mgl 8.331;
- le linee esercite in proprio hanno invece evidenziato un sensibile miglioramento, concretizzatosi nella rilevazione di un margine positivo, pari ad €/mgl 8.954, decisamente superiore rispetto a quello consuntivato nel corrispondente periodo del precedente esercizio ed essenzialmente riconducibile all’incremento delle tratte e delle ore di volo in primo luogo rinveniente, come detto, dall’entrata a regime delle linee incluse nel ramo d’azienda Gandalf;
- le attività di *charter* si sono mantenute del tutto residuali, con un livello di attività estremamente ridotto.

Sotto il profilo finanziario, il flusso monetario del periodo si è presentato negativo per €/mgl 4.023, quale conseguenza dello sfavorevole apporto originato da attività d'esercizio, pari a €/mgl 2.245, e dagli impieghi per investimenti, pari a €/mgl 1.788 ed essenzialmente afferenti materiali di scorta per Embraer 170 ed ATR 72.

In conseguenza di quanto espresso, l'indebitamento netto finale a breve termine si è attestato, al 31 dicembre 2005, a €/mgl 31.367.

Per ciò che concerne infine la prevedibile evoluzione della gestione, il percorso di risanamento intrapreso al fine del recupero della piena efficienza operativa, unitamente al completo dispiegarsi di ambiti e contenuti del Piano Industriale di gruppo 2005 – 2008, consente di prefigurare per il 2006 il conseguimento di un risultato economico positivo.

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)

	31.12.2005	31.12.2004	Variazione	Variazione %
Valore aggiunto	(82)	(181)	99	(54,7)
Risultato operativo	(151)	(277)	126	(45,5)
Risultato prima delle imposte	694	223	471	211,2
Risultato netto	692	223	469	210,3
	31.12.2005	31.12.2004	Variazione	Variazione %
Capitale investito	1.850	1.359	491	36,1
Patrimonio netto	9.732	9.040	692	7,7
Indebitamento finanziario Netto (disponibilità)	(7.882)	(7.681)	(201)	2,6

Il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2005, revisionato dalla Deloitte & Touche S.p.A., evidenzia un utile netto di €/mgl 692, che si confronta con quello di €/mgl 223 invece consuntivato al termine del precedente esercizio.

Detto risultato scaturisce essenzialmente dalla rivalutazione della partecipazione della società Alinsurance s.r.l. in Liquidazione secondo il metodo del patrimonio netto (€/mgl 687) e dalla rilevazione di interessi attivi per €/mgl 158, essenzialmente afferenti quanto maturato sui depositi a vista presso Alitalia, parzialmente compensati dalla registrazione di costi per prestazioni professionali, per servizi di supporto resi dall'Alitalia e per compensi corrisposti per cariche societarie, complessivamente pari ad €/mgl. 152.

Si ricorda che nello scorso esercizio, bilancio chiuso al 31 dicembre 2004, erano stati accolti, in quanto già deliberati, i dividendi 2004 della collegata Sasco.

In relazione alla specifica attività aziendale si segnala che:

Per quanto attiene la controllata Alinsurance s.r.l. in Liquidazione si segnala come questa abbia registrato nel 2005 un risultato netto positivo di €/mgl. 781 (invece negativo per €/mgl. 510 nel 2004). Tale andamento è derivato essenzialmente, dall'intervenuta definizione ed incasso dell'indennità per la cessione alla Sasa del proprio portafoglio clienti e dalla riduzione degli oneri di esercizio, in nesso con

l'avvio della fase di liquidazione della Società (Assemblea dei Soci del 23 giugno 2005.)

Si ricorda che Alinsurance s.r.l. in Liquidazione, società che operava quale agente assicurativo plurimandatario, nel quadro dell'intesa raggiunta in data 18 aprile 2005 con la SASA Assicurazioni e Riassicurazioni, ha trasferito a quest'ultima il proprio portafoglio clienti.

Sulla base dell'informativa disponibile al momento della redazione della presente Relazione, risultano inoltre positive le *performance* delle collegate Verona Cargo Center e Sasco, ancorché venga ad evidenziarsi per la prima un sensibile ridimensionamento del profilo reddituale dell'anno.

In maggior dettaglio, a fronte di dati di rilievo esclusivamente qualitativo da parte di Verona Cargo Center, Sasco evidenzia, in sede di preconsuntivo, un utile ante imposte di €/mgl. 1.473, inferiore di €/mgl. 85 rispetto a quanto conseguito nell'esercizio precedente.

Sotto il profilo finanziario, è stato rilevato un flusso monetario positivo per €/mgl 201, da attribuirsi totalmente all'autofinanziamento da attività d'esercizio (essenzialmente riferibile alla variazione del capitale di esercizio pari a €/mgl 196 dovuta alla diminuzione dei crediti commerciali per €/mgl. 306, delle altre attività per €/mgl. 1, dei debiti commerciali per €/mgl. 83 e delle altre passività per €/mgl. 28), che ha determinato in €/mgl 7.882 le disponibilità monetarie nette finali.

Per quanto concerne invece il procedimento instaurato nei confronti della Tegel VIII, si ricorda che Aviofin ha ritenuto opportuno predisporre ricorso in Appello avverso la sfavorevole sentenza N. 18492 emessa in data 04.06.2003 dal Tribunale di Roma, ritenendo sussistano validi elementi per un riesame con esiti positivi della stessa.

Nella prima udienza, tenutasi in data 01.02.2005, costituitisi gli appellati (Tegel VIII Real Estate B. V., i Sigg.ri Rattazzi, Gentile, Isabella e la Banca Intesa S.p.A), Aviofin ha chiesto termine per la redazione di note al fine di controdedurre agli scritti difensivi depositati da questi ultimi e ha insistito sulla ammissione di una Consulenza Tecnica d'Ufficio (CTU) in ordine ai quesiti specificati nell'atto di appello.

Il Consigliere Incaricato ha rinviato la causa all'udienza del 03.07.2007 per la precisazione delle conclusioni.

Alla luce di quanto esposto e dei prevedibili andamenti delle società partecipate, si ritiene di poter conseguire anche per il 2006 un risultato positivo, dovuto all'acquisizione dei dividendi deliberati nel corso dell'anno e dei benefici derivanti dalla valutazione delle società partecipate secondo il metodo del patrimonio netto.

Rapporti con Società del Gruppo

I saldi esposti nel bilancio al 31 dicembre 2005 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 Express	19.333	
Aviofin		8.056
Sisam		3.290
<i>Società controllate indirettamente</i>		
Alinsurance	916	
<i>Società collegate</i>		
Alitalia Servizi		21.739
Alicos		2.712
Atitech	618	
Alitalia Airport	1.180	
Alitalia Maintenance Systems	422	
Ales		36

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 2005 con le Società del Gruppo, avvenute come di consueto a valore di mercato, sono sintetizzate come segue:

ALITALIA EXPRESS

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Noleggi attivi aeromobili	€/mgl	100.098
Spese di vendita	“	17.205
Personale distaccato	“	1.083
Affitti immobili	“	1.239
Manutenzione e assistenza flotta		747
Altre prestazioni	“	2.387
Proventi finanziari	“	539

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Noleggi passivi aeromobili	€/mgl	144.894
Altre prestazioni	“	22

ALITALIA AIRPORT

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Servizi informatici	€/mgl	1.581
Personale distaccato	“	868
Affitti immobili	“	519
Vendita materiali	“	484
Altre prestazioni		1.883
Proventi finanziari	“	404

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Assistenza di scalo	€/mgl	135.290
Spese di vendita	“	3.620
Altre prestazioni		541
Oneri Finanziari	“	658

ATITECH

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Vendita materiali tecnici	€/mgl	128
Servizi informatici	“	434
Personale distaccato	“	375
Altre prestazioni	“	416
Proventi finanziari	“	714

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Manutenzione flotta	€/mgl	23.449
Acquisto materiali tecnici	“	72
Altre prestazioni	“	294

ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Vendita materiali tecnici	€/mgl	957
Affitti immobili	“	243
Revisione componenti aeronaut	“	530
Altre prestazioni	“	1.210
Recupero costi centralizzati	“	565
Servizi informatici	“	323

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Manutenzione flotta	€/mgl	26.434
Acquisto materiali tecnici	“	212
Altre prestazioni	“	626
Oneri finanziari	“	9

ALITALIA SERVIZI

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Affitti immobili	€/mgl	2.866
Supporto amm.vo, legale, societ	“	1.569
Proventi cargo	“	2.500
Distacco personale	“	1.153
Altre prestazioni	“	711
Proventi finanziari	“	159

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Manutenzione flotta	€/mgl	298.922
Assistenza di scalo	“	29.550
Spese di vendita	“	1.443
Sistemi informatici	“	36.602
Servizi condivisi	“	23.265
Servizi “Call Center”	“	5.606
Affitto immobili/telefoniche	“	1.730
Oneri finanziari	“	372

AVIOFIN

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Prestazioni professionali	€/mgl	46

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Oneri finanziari	€/mgl	158

G.A. 2000 Travel Service

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Affitti immobili	€/mgl	38
Supporto amministrativo	“	191

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Spese di vendita	€/mgl	8202

GLOBAL EXECUTIVE Travel Selections

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Supporto amministrativo	€/mgl	66

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Spese di vendita	€/mgl	38

SISAM

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Oneri finanziari	€/mgl	67

ALINSURANCE

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Personale distaccato	€/mgl	214
Altre prestazioni	“	95
Affitti immobili	“	65

ALICOS

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Spese di vendita	€/mgl	11.791
Altre prestazioni	“	424

ALES

<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Prestazioni professionali	€/mgl	9

<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Servizi informatici	€/mgl	981

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 la società Atitech, Alitalia Maintenance, Systems, Alitalia Airport ed Alitalia Servizi che forniscono alla capogruppo e ad altre società del Gruppo, prestazioni di manutenzione, assistenza aeroportuale e servizi condivisi in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

In particolare, si segnala che a partire dal 1 maggio 2005, con l'avvio di Alitalia Servizi ed il conseguente riassetto operativo delle due distinte compagini aziendali, quest'ultima fornisce al Gruppo prestazioni manutentive, assistenza di scalo, servizi di supporto tecnico, amministrativo e contabile, nonché servizi informatici.

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, rappresentate dalla locazione di aeromobili alla Alitalia Express, che avvengono in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

Gli oneri e proventi finanziari vengono determinati in base ai tassi di mercato.

STATO PATRIMONIALE

<u>ATTIVO</u>	<u>31.12.2005</u>		<u>31.12.2004</u>	
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	30.203.016		11.867.986	
2.- Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicit�	0		0	
3.- Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	13.821.524		17.890.317	
5.- Avviamento	149.474			
6.- Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.798.850		2.891.880	
7.- Altre	<u>70.845.930</u>	117.818.792	<u>56.250.111</u>	88.900.295
<i>II.IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</i>				
1.- Terreni e fabbricati	10.580.196		33.959.776	
2.- Impianti e macchinario				
a) Flotta	2.478.560.899		2.853.185.333	
b) Altri	<u>8.054.737</u>	2.486.615.636	<u>24.585.124</u>	2.877.770.458
3.- Attrezzature industriali e commerciali	1.910.120		19.140.095	
3bis.- Beni gratuitamente devolvibili	6.718.253		16.634.530	
4.- Altri beni	2.911.615		25.303.852	
5.- Immobilizzazioni in corso ed acconti	<u>2.047.586</u>	2.510.783.405	<u>2.647.479</u>	2.975.456.190
<i>III.IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</i>				
1.- Partecipazioni in				
a) imprese controllate	32.051.557		108.707.553	
b) imprese collegate	92.804.044		1.373.581	
d) altre imprese	<u>59.567.584</u>	184.423.185	<u>64.188.044</u>	174.269.178
1bis.- Versamenti in c/ partecipazioni	2.399.565		2.399.565	
2.- Crediti	(*)		(*)	
d) verso altri	4.239.375	110.735.820	10.416.843	140.428.266
	<u>4.239.375</u>		<u>10.416.843</u>	
3.- Altri titoli	109.142	297.667.712	109.142	317.206.152
Totale immobilizzazioni		<u>2.926.269.910</u>		<u>3.381.562.636</u>
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
<i>I.RIMANENZE</i>				
1.- Materiali tecnici ed altri di consumo	25.195.037		114.854.925	
2.- Materiali in corso di costruzione	0	25.195.037	110.550	114.965.475
<i>II.CREDITI</i>	(**)		(**)	
1.- verso clienti	116.797.858		144.552.515	
2.- verso imprese controllate	32.378.817		44.281.301	
3.- verso imprese collegate	2.507.851		117.600	
4bis.- crediti tributari	75.543.010		81.385.069	
4ter - imposte anticipate	6.706.519		10.699.918	
5.- verso altri				
a) Compagnie di Navigazione Aerea	46.781.591		48.693.769	
b) Agenti di viaggio	256.592.100		249.226.612	
c) Crediti diversi	<u>256.930.512</u>	560.304.203	<u>175.144.688</u>	473.065.069
754.101.473				
<i>IV.DISPONIBILITA' LIQUIDE</i>				
1.- Depositi bancari e postali	1.052.807.687		70.969.643	
2.- Assegni	0		11.281	
3.- Denaro e valori in cassa	<u>11.067.890</u>	1.063.875.577	<u>8.530.577</u>	79.511.501
Totale attivo circolante		<u>1.883.308.873</u>		<u>948.578.448</u>
D) RATEI E RISCONTI		<u>32.729.127</u>		<u>43.055.930</u>
Totale attivo		<u>4.842.307.909</u>		<u>4.373.197.014</u>

(*) Importi esigibili entro dodici mesi

(**) Importi esigibili oltre dodici mesi

STATO PATRIMONIALE

<u>PASSIVO</u>		<u>31.12.2005</u>		<u>31.12.2004</u>	
A) PATRIMONIO NETTO					
<i>I.CAPITALE</i>					
		1.297.294.324		1.433.258.474	
<i>II.RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI</i>					
		1.444.806		227.906.678	
<i>IV.RISERVA LEGALE</i>					
		0		4.740.079	
<i>VIALTRE RISERVE</i>					
a) Riserva per emissione azioni ex art 2349 c.c.		0		1.182.015	
d) Riserva da riduzione capitale sociale		0		1.431.619	
		<u>0</u>		<u>2.613.634</u>	
<i>VIII.UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO</i>					
		0		(426.989.657)	
<i>IX.UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</i>					
1. Utile (perdita) 01/01/2005 - 31/12/2005					
		(160.237.795)		(810.434.163)	
2. Perdita al 31/03/2005 ripianata in corso d'anno					
		139.882.147		0	
		<u>1.278.383.483</u>		<u>431.095.045</u>	
B) FONDI PER RISCHI E ONERI					
2.- per imposte, anche differite					
		331.207		643.205	
3.- altri					
a) fondo concorsi ed operazioni a premi		70.140.951		101.098.356	
b) fondo impegni acquisto e vendita a termine		0		0	
c) fondo ristrutturazione		61.992.512		315.525.508	
d) fondo per prepensionamenti		0		93.423.634	
e) fondo oneri futuri B-767		0		4.149.000	
f) diversi		150.396.395		145.020.379	
		<u>282.861.066</u>		<u>659.860.081</u>	
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO					
		171.093.140		267.479.114	
D) DEBITI					
	(**)			(**)	
2.- Obbligazioni convertibili		714.191.255		714.270.614	
3.- Debiti verso soci per finanziamenti		0		0	
4.- Debiti verso banche		949.059.091		1.048.671.810	
5.- Debiti verso altri finanziatori		74.598.021		81.800.948	
6.- Acconti		666.802		4.751	
7.- Debiti verso fornitori		423.415.654		370.224.767	
9.- Debiti verso imprese controllate		23.475.781		147.286.395	
10.- Debiti verso imprese collegate		39.672.757		994.127	
12.- Debiti tributari		24.902.736		170.753	
13.- Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		20.504.389		35.831.554	
14.- Altri debiti					
a) Biglietti prepagati		232.611.747		225.514.538	
b) Compagnie di navigazione aerea		100.149.759		70.471.337	
c) Agenti di viaggio		68.765.723		54.734.988	
d) Debiti diversi		15.261.302		147.765.178	
		<u>136.141.353</u>		<u>498.486.041</u>	
		<u>537.668.581</u>		<u>2.926.920.854</u>	
		<u>3.032.493.342</u>		<u>1.616.953.197</u>	
		<u>1.792.782.426</u>			
E) RATEI E RISCONTI					
		77.476.880		87.841.920	
Totale passivo					
		<u>4.842.307.909</u>		<u>4.373.197.014</u>	

(**) Importi esigibili oltre l'esercizio successivo

CONTI D' ORDINE

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>
1. - GARANZIE PERSONALI PRESTATE		
a) Fidejussioni prestate		
- Per conto di imprese controllate	1.502.723	116.986.359
- Per conto di imprese collegate	128.880.889	-
- Per conto di altri	<u>297.664</u>	<u>479.624</u>
	<u>130.681.276</u>	<u>117.465.983</u>
2. - GARANZIE REALI PRESTATE		
c) per debiti iscritti in bilancio	<u>1.209.260.951</u>	<u>1.017.705.527</u>
	<u>1.209.260.951</u>	<u>1.017.705.527</u>
3. - IMPEGNI		
a) Di acquisto	472.299.658	143.779.128
b) Di vendita	<u>781.890</u>	<u>187.819.377</u>
	<u>473.081.548</u>	<u>331.598.506</u>
4. - ALTRI		
a) Fidejussioni ricevute	28.828.854	28.191.180
b) Beni in locazione con opzione di riscatto	275.899.369	333.154.664
c) Beni di terzi in deposito a custodia o locazione	993.836.694	988.395.707
d) Beni presso terzi	41.755.004	64.890.985
e) Garanzie di terzi per obbligazioni dell'azienda	378.162.788	625.723.288
f) Operazioni finanziarie derivate	67.752.793	197.899.398
g) Altre fattispecie	<u>310.612</u>	<u>310.612</u>
	<u>1.786.546.115</u>	<u>2.238.565.835</u>
	<u>3.599.569.889</u>	<u>3.705.335.851</u>

CONTO ECONOMICO

	31.12.2005	31.12.2004
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1.- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.399.882.934	4.046.769.601
2.- Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione	198.299	(445.407)
4.- Incremento di immobilizzazioni per lavori interni	2.455.838	16.487.107
5.- Altri ricavi e proventi		
a) contributi in conto esercizio	1.080.948	1.035.874
b) plusvalenze da alienazioni	1.723.773	1.021.297
c) altri	269.063.100	180.606.115
Totale	<u>4.674.404.893</u>	<u>4.245.474.587</u>
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6.- Per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo	(930.659.588)	(709.666.674)
7.- Per servizi	(2.260.663.533)	(2.151.279.332)
8.- Per godimento di beni di terzi	(455.810.792)	(488.204.206)
9.- Per il personale		
a) salari e stipendi	(584.044.502)	(694.032.285)
b) oneri sociali	(141.783.033)	(171.833.537)
c) trattamento di fine rapporto	(35.000.687)	(43.829.352)
d) trattamento di quiescenza e simili	(11.634.259)	(14.425.281)
e) altri costi	(11.608.546)	(33.647.072)
10.- Ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(51.361.690)	(41.074.470)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(259.501.849)	(283.309.621)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(8.704)	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(5.730.746)	(26.265.945)
11.- Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo	(4.989.874)	(20.716.344)
12.- Accantonamenti per rischi	(15.495.689)	(16.048.774)
13.- Altri accantonamenti	0	(13.482.669)
14.- Oneri diversi di gestione	(130.671.155)	(72.252.857)
Totale	<u>(4.898.964.647)</u>	<u>(4.780.068.420)</u>
Differenza tra valore e costi della produzione	(224.559.754)	(534.593.832)
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI		
15.- Proventi da partecipazioni		
b) dividendi da imprese collegate	0	411.600
c) dividendi da altre imprese	788.791	609.280
d) altri proventi da partecipazioni	0	0
16.- Altri proventi finanziari		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
altri	2.489.863	3.247.289
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	3.654	2.860
d) proventi diversi dai precedenti		
interessi e commissioni da imprese controllate	1.679.063	2.044.303
interessi e commissioni da imprese collegate	283.587	20.699
interessi e commissioni da controllanti	0	0
interessi e commissioni da altri e proventi vari	22.939.413	46.659.618
17.- Interessi e altri oneri finanziari		
a) interessi e commissioni a imprese controllate	(948.185)	(1.639.322)
b) interessi e commissioni a imprese collegate	(326.173)	0
c) interessi e commissioni a controllanti	(6.990.605)	(53.450)
d) interessi e commissioni ad altri e oneri vari	(86.566.262)	(102.259.663)
17bis.- Utili e perdite su cambi	3.159.613	17.825.388
Totale proventi e oneri finanziari	<u>(63.487.242)</u>	<u>(33.131.400)</u>
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18.- Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	3.525.837	7.300.767
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	1.247.617
19.- Svalutazioni		
a) di partecipazioni	(6.896.903)	(1.990.877)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	(1.817.776)	0
Totale delle rettifiche	<u>(5.188.843)</u>	<u>6.557.508</u>
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20.- Proventi		
a) plusvalenze da alienazione	23.637.584	52.806.545
b) sopravvenienze attive	45.670.876	16.249.179
c) altri proventi	126.356.218	53.880.600
21.- Oneri		
a) minusvalenze da alienazione	(274.141)	0
b) imposte relative a esercizi precedenti	(42.185)	(244.965)
c) sopravvenienze passive	(7.174.313)	(10.460.121)
d) altri oneri	(32.394.206)	(343.718.650)
Totale delle partite straordinarie	<u>155.779.834</u>	<u>(231.487.413)</u>
Risultato prima delle imposte	(137.456.005)	(792.655.137)
22.- Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	(22.781.791)	(17.779.026)
23.- Utile (perdita) dell'esercizio	<u>(160.237.795)</u>	<u>(810.434.163)</u>

Parte A – Attività 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.

Fino al 30 aprile 2005 la società ha effettuato anche attività collaterali e di supporto al trasporto aereo, in particolare nei settori della manutenzione, dell'assistenza aeroportuale e dei servizi informatici condivisi.

Con effetto dal 1° maggio 2005, come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione, la Società ha conferito alla controllata (ora collegata) Alitalia Servizi i rami aziendali e le società esercenti le sopraccennate attività complementari al trasporto aereo.

Azionista di riferimento

La maggioranza del capitale sociale, pari al 49,9% a seguito dell'operazione di ricapitalizzazione estremamente dettagliata nella Relazione sulla Gestione, è detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Schemi contabili

Il bilancio al 31 dicembre 2005 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 nella Relazione sulla gestione. In quest'ultima sono anche fornite le informazioni riguardanti i rapporti e le operazioni intercorse con le società del Gruppo.

Principi contabili e 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 continuazione dell'attività, tenendo altresì conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo e del passivo considerato.

I principi contabili ed i criteri di valutazione utilizzati, conformi alla normativa nazionale, 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 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 *heavy maintenance* (revisione D e ispezione II) 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, MD11)	20 anni	5%
Flotta di breve-medio raggio (MD80, A321, A320, A319, ERJ145)	18 anni	5,5%
Flotta turboprop (ATR72)	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:

Viene calcolato sui beni gratuitamente devolvibili 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, ed è determinato da aliquote costanti con riferimento alla durata 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 costo, coincidente con il loro valore nominale.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite da “materiali tecnici ed altri di consumo” e da “materiali in corso di costruzione” sono - valutate – per classi omogenee ed opportunamente considerando eventuali giacenze a ridotta velocità di utilizzo – 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 periodo o ai cambi negoziati ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico e l’eventuale utile netto che ne deriva viene accantonato in apposita riserva di Patrimonio Netto non distribuibile fino al realizzo.

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 periodo.

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.

In presenza di operazioni di “*hedging*”, che realizzino 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) gli utili e/o le perdite vengono

imputati al conto economico contestualmente e simmetricamente all'iscrizione della manifestazione economica dell'elemento coperto.

In presenza invece di copertura valutata, con la citata metodologia, non altamente efficace sempre secondo le definizioni dello IAS 39 – gli effetti economici determinati attraverso il *mark to market* a fine esercizio, se negativi rilevati con appositi stanziamenti al fondo impegni per acquisto e vendita a termine, se positivi, non vengono invece, prudenzialmente, iscritti.

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 di *leasing* “finanziario”, nel commento alle poste di bilancio, viene data informativa degli effetti che sarebbero venuti a determinarsi sulla situazione patrimoniale e sul conto economico qualora tali operazioni fossero state contabilizzate in conformità con il cosiddetto metodo “finanziario” anziché con quello “patrimoniale”.

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 del periodo, nonché, ricorrendone i presupposti, quelle differite (incluse nel fondo imposte, anche differite) o anticipate (iscritte tra i crediti del circolante).

A 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 della ragionevole certezza del loro recupero attraverso futuri redditi imponibili.

Quale conseguenza dell'adesione della società, dal 2004, al consolidato fiscale nazionale, sono altresì accolti nella posta in oggetto i proventi corrispondenti ai vantaggi fiscali trasferiti.

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 espresse 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 2005 vengono nel seguito analizzati nei contenuti e posti a raffronto con quelli al 31 dicembre 2004 risultanti dal bilancio chiuso a tale data.

L'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 2004 posto a raffronto.

ATTIVO

A)

CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI, non hanno registrato valori nelle situazioni a raffronto.

B)

IMMOBILIZZAZIONI

Sono risultate pari complessivamente a €/mgl 2.926.269 e hanno presentato un decremento netto di €/mgl 455.293.

Si evidenzia che gli effetti conseguenti al conferimento effettuato dal 1° maggio del ramo d'azienda ad Alitalia Servizi (afferente le attività strumentali e di supporto al trasporto aereo) ed all'acquisizione, con decorrenza invece 1° marzo 2005, del ramo d'azienda di Alitalia Airport (inerente i servizi di assistenza aeroportuale effettuati sugli scali italiani non liberalizzati) sono rappresentati nei prospetti di dettaglio presenti nella parte D della nota integrativa

In dettaglio:

I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI (prospetto di dettaglio n. 1) hanno assunto un valore di €/mgl 117.819, con un aumento pari a €/mgl 28.918.

Di seguito sono illustrate le variazioni maggiormente significative:

1. I **Costi di impianto e di ampliamento** sono risultati pari a €/mgl 30.203, con un incremento di €/mgl 18.335. Le capitalizzazioni del periodo (€/mgl 32.396) sono interamente da riferirsi agli oneri sostenuti per l'aumento del capitale sociale; gli ammortamenti di competenza sono stati pari a €/mgl 14.061.
3. I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere d'ingegno** hanno evidenziato un valore pari a €/mgl 13.822, essenzialmente relativo agli oneri sostenuti per acquisire la titolarità di programmi di *software*.
Hanno consuntivato un decremento di €/mgl 4.069, da ascrivere agli ammortamenti di competenza (€/mgl 8.296) ed a quanto conferito ad Alitalia Servizi (€/mgl 3.759), parzialmente compensato dalle acquisizioni di periodo (€/mgl 7.202, inclusivo di riclassifiche per €/mgl 784).
5. L'**Avviamento**, relativo al maggior valore emergente dall'acquisizione, con decorrenza 1° marzo 2005, del ramo d'azienda di Alitalia Airport, ha presentato un valore, al netto degli ammortamenti di competenza, di €/mgl 149.
6. Le **Immobilizzazioni in corso ed acconti** hanno registrato un valore di €/mgl 2.799 con una diminuzione pari a €/mgl 93.

7. La voce **Altre** ha espresso un saldo pari a €/mgl 70.846 e ha manifestato una crescita netta di €/mgl 14.596; si evidenziano:

- riduzione di €/mgl. 28.975 in relazione agli ammortamenti stanziati nel periodo;
- aumento di €/mgl 12.565 (inclusivo di riclassifiche per €/mgl 748), da ascrivere alla capitalizzazione di costi per attività di *heavy maintenance* e migliorie effettuate su aeromobili non di proprietà (essenzialmente aeromobili MD80);
- incremento di €/mgl 32.860 riferibile a quanto capitalizzato per oneri connessi sia all'attuazione del Piano Industriale.(€/mgl. 28.948), sia al finanziamento GE Corporate Banking Europe S.A.S (€/mgl. 3.912).

II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (prospetto di dettaglio n. 2) hanno registrato un valore di €/mgl 2.510.783 e hanno evidenziato una riduzione di €/mgl 464.673.

Di seguito sono illustrate le variazioni maggiormente significative:

1. I Terreni e Fabbricati sono risultati pari a €/mgl 10.580 e hanno presentato un decremento di €/mgl 23.380, principalmente inerente quanto conferito ad Alitalia Servizi (€/mgl 22.648).

Il valore netto di carico al 31.12. 2005 dei terreni e fabbricati include rivalutazioni effettuate ai sensi della legge 413/1991 ammontanti, al netto degli ammortamenti successivamente operati, a €/mgl 139.

2. Gli Impianti e macchinario hanno assunto un valore pari a €/mgl 2.486.616, con una diminuzione di €/mgl. 391.154, e sono risultati articolati come segue:

- La **Flotta** ha presentato un valore pari a €/mgl 2.478.561 e ha registrato una flessione netta di €/mgl 374.624. Le variazioni intervenute nel periodo sono state le seguenti:
 - incremento di €/mgl 82.203, così ripartito:
 - €/mgl 29.523 inerenti il riscatto, a seguito del mancato esercizio da parte di Alitalia Express dell'opzione di acquisto, di 4 ATR72, in coerenza con pregresse obbligazioni contrattuali;
 - €/mgl. 12.717 relativi al riscatto di un aeromobile MD11;
 - €/mgl. 19.223 afferenti modifiche;
 - €/mgl 18.016 inerenti i costi capitalizzati per attività di *heavy maintenance* su aeromobili MD80 e A321;
 - €/mgl 2.724 per l'acquisto di apparati di rotazione;
 - decremento di €/mgl 13.671, così composto:
 - riduzione di €/mgl 14.572 relativa all'aggiornamento al valore di mercato dei 4 citati aeromobili ATR72 (tramite l'utilizzo del fondo appositamente costituito nei precedenti esercizi);
 - incremento di €/mgl 510 relativo essenzialmente alla riclassifica da oneri pluriennali dell'importo ivi incluso inerente attività di *heavy maintenance* effettuata su un aeromobile MD11 riscattato nel corso dell'anno;

- aumento di €/mgl 221 relativo al recupero economico della quota di fondo ammortamento afferente materiale di rotazione precedentemente rientrato a scorte;
 - crescita di €/mgl 170 relativa a scorte tecniche rientrate in rotazione;
- flessione complessiva netta di €/mgl 195.917, relativa agli effetti delle alienazioni e del conferimento in Alitalia Servizi, così principalmente articolata:
- riduzione di €/mgl 155.119 inerente il valore del materiale di rotazione (inclusivo dell'utilizzo per €/mgl 21.644 di quanto accantonati in precedenti esercizi onde allinearne il valore al presumibile prezzo di vendita) e dei motori di scorta conferiti ad Alitalia Servizi;
 - decremento €/mgl 40.798 inerente:
 - ✓ la cessione di tre aeromobili MD11 oggetto dell'operazione di vendita e retrocazione (valore di carico: €/mgl 141.502, fondo ammortamento: €/mgl 78.220, utilizzo della svalutazione effettuata nei precedenti esercizi per l'allineamento al valore di vendita: €/mgl 23.130);
 - ✓ la flessione di €/mgl 545 inerente l'alienazione e fuori uso di materiale di rotazione;
 - ✓ la diminuzione di €/mgl 97 inerente la cessione di due motori di scorta MD 80;
 - ✓ la riduzione di €/mgl 4 inerente l'allineamento al valore di realizzo del materiale di rotazione;
- diminuzione di €/mgl 247.239 per gli ammortamenti di periodo.

I fondi di ammortamento relativi alla flotta includono al 31.12.2005 un valore residuo di €/mgl 369 (al netto del valore conferito ad Alitalia Servizi pari ad €/mgl 33) afferente le plusvalenze realizzate nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite, in linea con la legislazione allora vigente.

La suddetta impostazione contabile, coerente con il complessivo impianto normativo, ha comportato al 31 dicembre 2005 una riduzione del patrimonio netto per €/mgl 402 e degli ammortamenti per €/mgl 1.430.

- Gli **Altri**, costituiti da impianti di natura generica ed aeronautici (simulatori di volo), sono risultati pari a €/mgl 8.055 e hanno evidenziato un decremento di €/mgl 16.530, in massima parte riferibile a quanto conferito ad Alitalia Servizi per €/mgl 12.727 ed agli ammortamenti per €/mgl 2.832, cui si sono contrapposti i beni conferiti da Alitalia Airport per €/mgl 174;

3. Le Attrezzature industriali e commerciali, comprensive degli automezzi, sono risultate pari a €/mgl 1.910, con una riduzione netta di €/mgl 17.230 nei confronti del precedente esercizio principalmente così composta:

- flessione di €/mgl 17.346 inerente quanto conferito ad Alitalia Servizi;
- diminuzione di €/mgl 1.535 per effetto degli ammortamenti stanziati nel periodo;
- incremento di €/mgl 824 relativo ai beni conferiti da Alitalia Airport.

3. bis I Beni gratuitamente devolvibili hanno presentato un valore di €/mgl 6.718, di cui €/mgl 6.127 relativi a fabbricati e €/mgl 591 inerenti impianti.

Trattasi di manufatti ed impianti insistenti sul sedime aeroportuale di Fiumicino ed utilizzati dall'Alitalia in base alla convenzione stipulata con Aeroporti di Roma nel febbraio 1982, 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 9.916 è in massima parte originata da quanto conferito ad Alitalia Servizi per €/mgl 6.779 e dagli ammortamenti di periodo per €/mgl 3.482;

I fondi di ammortamento relativi alle opere di urbanizzazione hanno incluso fino al 30.04.2005 il valore di €/mgl 3.698, afferente le plusvalenze realizzate nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite in linea con la legislazione allora vigente, dal 1° maggio trasferito in Alitalia Servizi per effetto del citato conferimento.

La suddetta impostazione contabile, coerente con il complessivo impianto normativo, ha comportato una riduzione del patrimonio netto di pari entità e degli ammortamenti per €/mgl 191.

4. **Altri beni**, costituiti da complessi elettronici, mobili, arredi e macchine d'ufficio, nonché automezzi ad uso civile, sono risultati pari a €/mgl 2.912 e hanno evidenziato una riduzione di €/mgl 22.392, in larga parte riferita a quanto conferito ad Alitalia Servizi per €/mgl 18.792, ed agli ammortamenti di periodo per €/mgl 3.071; €/mgl 8 sono risultati invece riferiti a quanto acquisito da Alitalia Airport.
5. **Immobilizzazioni in corso ed acconti**, sono risultate globalmente pari a €/mgl 2.047 e hanno manifestato una flessione di €/mgl 600, suddivisa come segue:
 - **Immobilizzazioni in corso di realizzazione ed acconti**: hanno presentato un valore di €/mgl 875, con un decremento netto di €/mgl 600;
 - **Anticipi in conto flotta**: sono risultati pari a €/mgl 1.172 e non hanno registrato variazioni rispetto al periodo a confronto.

III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE, sono risultate pari, al netto dei fondi di svalutazione, a €/mgl 297.668, con un decremento di €/mgl 19.538.

In dettaglio:

1. Le **Partecipazioni**, (prospetti di dettaglio 3, 4 e 5) hanno presentato un valore di €/mgl 184.423, con una crescita netta di €/mgl 10.154 così articolata:
 - **in imprese controllate**: pari a €/mgl 32.052, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 76.656, principalmente originata dall'operazione di conferimento in Alitalia Servizi, che ne ha:
 - comportato l'iniziale aumento del capitale sociale (€/mgl 94.272) e la contestuale dismissione della totalità delle partecipazioni detenute in Atitech (€/mgl 43.446), Alitalia Maintenance Systems (€/mgl 24.049) ed Alitalia Airport (€/mgl 8.611), tutte confluite in Alitalia Servizi;
 - determinato la riclassifica (€/mgl 94.392) di Alitalia Servizi quale società collegata a seguito dell'aumento di capitale interamente sottoscritto della Società Fintecna e della contestuale concessione in usufrutto a quest'ultima di un ammontare di azioni, che sommandosi alle precedenti, consentisse a Fintecna di detenere il 51% delle azioni di Alitalia Servizi con diritto di voto.

Ulteriori variazioni hanno riguardato il decremento netto per le svalutazioni (€/mgl 3.671) e le rivalutazioni (€/mgl 3.242) operate nel periodo in conformità al criterio di valutazione secondo il metodo del patrimonio netto.

- **in imprese collegate**: hanno registrato un valore di €/mgl 92.804, con una variazione in aumento di €/mgl 91.430 derivante principalmente dalla richiamata classificazione di Alitalia

Servizi quale società collegata, nonché dal precedente conferimento della partecipazione posseduta nella società Ales per €/mgl 145 alla stessa Alitalia Servizi.

Ulteriori variazioni hanno riguardato le svalutazioni (€/mgl 3.100) e rivalutazioni (€/mgl 284) operate nel periodo in conformità al criterio di valutazione secondo il metodo del patrimonio netto, nonché la completa svalutazione della società Italiatour, sottoposta a procedura concorsuale.

- **in altre imprese:** hanno presentato un valore di €/mgl 59.568, con una riduzione di €/mgl 4.620 principalmente riconducibile alla cessione della partecipazione detenuta nella società Sasa (€/mgl 4.609) ed al conferimento di quelle detenute nelle società Sita Inc. Foundation (€/mgl 1.177), Belac LLC (€/mgl 511) e Sita (Euro 384) ad Alitalia Servizi, parzialmente controbilanciate dalla successiva retrocessione dalla stessa Alitalia Servizi delle quote relative alle società Sita Inc. Foundation e Sita e dall'ingresso di Alitalia in US Cargo Sales Joint Venture LLC (€/mgl 361).

1 bis I **Versamenti in conto partecipazioni** sono risultati pari a €/mgl 2.400 e non hanno accolto variazioni rispetto al periodo a confronto;

2. I **Crediti finanziari** hanno assunto un valore di €/mgl 110.736, con una diminuzione netta di €/mgl 29.692.

Le principali variazioni hanno riguardato:

- le nuove erogazioni intervenute nel corso dell'esercizio (€/mgl 5.529) ed essenzialmente riferite alla cauzione relativa alla vendita (con contestuale retrolocazione operativa) di tre aeromobili MD11 (€/mgl 3.458);
- l'incremento delle partite in valuta estera a seguito dell'allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo (€/mgl 8.283);
- i rimborsi effettuati nel periodo (€/mgl 31.978), principalmente inerenti la restituzione delle cauzioni versate da Alitalia ad alcuni intermediari finanziari in relazione alle operazioni poste in essere su alcuni mercati esteri, nonché altri rimborsi, in massima parte riferibili alle società Galileo e Russott Finance;
- la prudenziale riclassifica al fondo svalutazione crediti di quanto riconducibile alla società Gemini (€/mgl 7.342) ;
- la flessione di €/mgl 5.313 inerente quanto conferito ad Alitalia Servizi;
- l'aumento di €/mgl 577 relativo a quanto invece conferito da Alitalia Airport.

3. Gli **Altri titoli**, costituiti da CCT, sono risultati pari a €/mgl 109 e non hanno subito variazioni rispetto al periodo a confronto;

C)

L'**ATTIVO CIRCOLANTE**, pari a €/mgl 1.883.309 ha consuntivato un incremento di €/mgl 934.731;

In dettaglio:

I. Le **RIMANENZE** hanno presentato un valore di €/mgl 25.195 così articolato:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
Materiali tecnici	3.421	92.747	(89.326)
Altri materiali di consumo	21.774	22.107	(333)
Materiali in corso di costruzione	0	111	(111)
TOTALE	25.195	114.965	(89.770)

I materiali tecnici e i materiali in corso di costruzione conferiti ad Alitalia Servizi sono stati complessivamente pari a €/mgl 84.780

II. I CREDITI hanno assunto un valore di €/mgl 794.238 e hanno registrato una crescita netta di €/mgl 40.137; essi hanno presentato la seguente composizione:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
Verso clienti			
-clienti ordinari	88.553	126.885	(38.332)
-pubbliche amministrazioni	33.906	24.322	9.584
-fondo svalutazione	(5.661)	(6.654)	993
	116.798	144.553	(27.755)
Verso imprese controllate:	32.593	44.494	(11.902)
Fondo svalutazione	(213)	(213)	-
	32.379	44.281	(11.902)
Verso imprese collegate:	2.508	118	2.390
Fondo svalutazione	0	0	0
	2.508	118	2.390
Crediti tributari	75.543	81.385	(5.842)
Imposte anticipate	6.707	10.700	(3.993)
Verso altri			
-Compagnie di navigazione aerea	85.296	86.372	(1.076)
-fondo svalutazione	(38.515)	(37.678)	(837)
	46.782	48.694	(1.912)
-agenti di viaggio	286.898	281.936	4.962
-fondo svalutazione	(30.306)	(32.709)	2.403
	256.592	249.227	7.365
-diversi	265.733	182.337	83.396
-fondo svalutazione	(8.802)	(7.192)	(1.610)
	256.931	175.145	81.786
TOTALE CREDITI	794.238	754.101	40.137

Le principali variazioni intervenute nel periodo vengono nel seguito analizzate:

1. **verso clienti**, hanno espresso un decremento di €/mgl 27.755, essenzialmente riconducibile all'ottimizzazione degli incassi per vendite contro carte di credito;
2. **verso imprese controllate**, hanno evidenziato una flessione di €/mgl 11.902, articolato come segue:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
a) Crediti commerciali			
-G.A. 2000	0	1.033	(1.033)
-Alinsurance	916	150	766
-Odino Valperga	213	213	0
-fondo svalutazione	(213)	(213)	0
	916	1.183	(267)
b) Crediti finanziari			
-Atitech	0	15.213	(15.213)
-Alitalia Express	31.464	27.298	4.166
-G.A. 2000	0	587	(587)
	31.464	43.099	(11.635)
TOTALE	32.380	44.281	(11.902)

3. **verso imprese collegate**, hanno presentato un aumento di €/mgl 2.390, articolato come segue;

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
a) Crediti commerciali			
-Atitech	618	0	618
-Alitalia Airport	1.180	0	1.180
-Alicos	288	0	288
-Alitalia Maintenance Systems	422	0	422
	2.508	0	2.508
b) Crediti finanziari			
-Ales	0	118	(118)
	0	118	(118)
TOTALE	2.508	118	2.390

4.bis Crediti tributari, pari a €/mgl 75.543, hanno registrato un decremento netto di €/mgl 5.842, da riferirsi essenzialmente alla minore imposta sul valore aggiunto da recuperare.

Si segnala che al 31 dicembre 2005 il credito in essere era composto principalmente da IRPEG chiesta a rimborso (€/mgl 62.539), nonché da Ires da utilizzare e da interessi maturati su crediti d'imposta (per complessivi €/mgl 9.944).

4.ter Imposte anticipate, pari ad €/mgl 6.707, hanno manifestato una flessione di €/mgl 3.993, dovuta alla “caduta“ di quota parte del credito degli anni pregressi, parzialmente compensata dalla rilevazione delle imposte anticipate IRAP del periodo.

5. verso altri, hanno assunto un valore di €/mgl 794.238, con un incremento pari a €/mgl 40.137; essi sono risultati così articolati:

a) le **Compagnie di Navigazione Aerea**, hanno registrato una riduzione netta di €/mgl 1.912;

b) gli **Agenti di viaggio**, hanno evidenziato un aumento netto di €/mgl 7.365;

c) i **Crediti diversi**, hanno presentato un valore pari a €/mgl 256.931, con una crescita netta di €/mgl 81.786 così articolata:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
Crediti finanziari a breve	35.421	0	35.421
Anticipi a fornitori	52.454	54.923	(2.469)
Depositi bancari soggetti a restrizioni	20.096	7.823	12.273
Debitori diversi	150.549	114.199	36.350
Contenzioso per crediti diversi	7.213	5.392	1.821
(fondo svalutazione crediti diversi)	(8.802)	(7.192)	(1.610)
TOTALE	256.931	175.145	81.786

Le principali variazioni intervenute nel periodo sono risultate relative all'aumento della voce “crediti finanziari a breve”.

Ulteriori incrementi hanno riguardato i premi dei contratti sulle operazioni poste in essere per la copertura del prezzo del carburante, nonché la crescita delle disponibilità giacenti in Venezuela e Algeria ed in attesa di autorizzazione al trasferimento da parte delle competenti autorità locali.

I fondi svalutazione iscritti a rettifica dei crediti ammontavano complessivamente al 31 dicembre 2005 a €/mgl 83.497, registrando una riduzione netta complessivamente pari a €/mgl 950; essi hanno evidenziato la seguente evoluzione:

	TOTALE	Di cui per interessi di mora
Saldo al 31.12.2004	84.447	432
Utilizzi	(6.995)	(257)
Accantonamenti	6.044	313
Saldo al 31.12.2005	83.497	488

IV. Le **DISPONIBILITÀ LIQUIDE** sono risultate pari a €/mgl 1.063.876, con un aumento di €/mgl 984.364, quale conseguenza delle maggiori disponibilità emergenti dall'operazione di aumento di capitale sociale.

In dettaglio:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
Depositi bancari e postali	1.052.808	70.970	981.838
Assegni	0	11	(11)
Denaro in cassa	11.068	8.531	2.537
TOTALE	1.063.876	79.512	984.364

D)

I **RATEI E RISCOINTI** attivi hanno evidenziato un valore pari a €/mgl 32.729, riferito essenzialmente a spese sostenute anticipatamente per il godimento di beni di terzi (€/mgl 15.870), per servizi vari (€/mgl 10.603) e per il personale (€/mgl 6.123).

Il decremento rispetto al 31 dicembre 2004 è risultato pari a €/mgl 10.327;

PASSIVO

A)

Il **PATRIMONIO NETTO** è risultato pari a €/mgl 1.278.383 ed è costituito da:

I. CAPITALE che, interamente versato e pari a €/mgl 1.297.294, al 31 dicembre 2005 era rappresentato da n. 1.386.691.606 azioni, detenute per il 49,9% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La variazione rispetto all'importo di €/mgl 1.433.258 in essere al 31 dicembre 2004 è articolata come segue:

Capitale al 31 dicembre 2004	1.433.258
da esercizio del diritto di conversione del prestito obbligazionario (primo semestre)	20
capitale al 30 giugno 2005	1.433.278
a copertura perdite, come da delibera assembleare del 29 luglio 2005	(1.142.046)
da operazione di aumento di capitale sociale	1.006.050
da esercizio del diritto di conversione del prestito obbligazionario (secondo semestre)	12
Capitale al 31 dicembre 2005	1.297.294

II. RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI che, pari a €/mgl 1.445, ha subito una riduzione di €/mgl 226.462, articolata come segue:

saldo al 31 dicembre 2004	227.907
a copertura perdite, come da delibera assembleare del 27 giugno 2005	(227.907)
saldo al 30 giugno 2005	0
da diritti inoptati su operazione di aumento capitale sociale	1.397
da eccedenza del valore delle obbligazioni convertite rispetto alle azioni emesse	48
saldo al 31 dicembre 2005	1.445

- **il fondo concorsi ed operazioni a premi** che, pari a €/mgl 70.141, ha espresso rispetto all'esercizio 2004 una flessione di €/mgl 30.957, da riferirsi all'esposizione corrente per l'operazione.

Si ricorda altresì che la manifestazione attualmente in vigore è valida per il quinquennio 2003 – 2007 e consentirà agli aventi diritto, entro il 30 giugno 2008, di conseguire i relativi premi;
- **il fondo impegni acquisto e vendita a termine** che, risultato pari a zero, non ha presentato variazioni rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2004.

Si ricorda che esso accoglie gli stanziamenti a copertura dei differenziali negativi rispetto al *mark-to-market* rilevati sui contratti di copertura dei rischi di cambio e di prezzo del carburante che, in essere alla fine del periodo, risultano non altamente efficaci;
- **il fondo ristrutturazione** che, pari a €/mgl 61.993, ha registrato una flessione di €/mgl 253.533, ascrivibile per €/mgl 157.573 a quanto conferito ad Alitalia Servizi, per €/mgl 67.493 agli esodi del personale avvenuti nel periodo e per €/mgl 28.467 all'assorbimento di quanto di competenza stanziato al 31 dicembre 2004 ai fini dell'operazione Alitalia Servizi attivata, come detto, in data 1° maggio 2005.

Ulteriori €/mgl 812, riferiti al *phase out* degli aeromobili MD11 hanno invece completato utilizzo del fondo ristrutturazione che era stato costituito nell'esercizio 2001 per €/mgl 118.382.

Si ricorda a tale proposito che nel bilancio al 31 dicembre 2004 si era provveduto ad appostare in un apposito fondo del passivo, per un importo complessivamente pari a €/mln 315, gli oneri di ristrutturazione afferenti quanto scaturito dalla conclusiva definizione del Piano Industriale 2005-2008.

Tale ammontare si componeva per €/mln 193 di quanto stimato occorrente ad incentivare gli esodi del personale, nonché porre in cassa integrazione / mobilità le risorse interessate e per €/mln 122 del differenziale negativo tra il valore economico emerso dalla valutazione per l'investitore in Alitalia Servizi ed il relativo valore contabile, riconosciuto peraltro in occasione del conferimento avvenuto in data 1° maggio ed in coerenza con la valutazione espressa al riguardo dai periti incaricati ai sensi dell'art. 2343 c.c..

L'articolazione di detto fondo in ragione del riferimento alle diverse compagini societarie del Gruppo interessate era, al 31 dicembre 2004, la seguente:

	<u>Alitalia</u>	<u>Alitalia Servizi</u>	<u>Totale</u>
personale	118	75	193
efficienze	-	122	122
totale	118	197	315

A causa dello slittamento della data del conferimento dal 1° gennaio al 30 aprile 2005, Alitalia ha sia assorbito €/mln 28 afferenti la quota parte dei progetti d'efficientamento sostenuti nei primi quattro mesi dell'anno, sia utilizzato €/mln 11 per gli esodi del personale dell'Alitalia Servizi incentivati nel periodo gennaio-aprile.

Il residuo di pertinenza di Alitalia Servizi, pari a €/mln 158, è stato a quest'ultima conferito con efficacia 1° maggio.

Nel corso dell'anno Alitalia ha inoltre utilizzato €/mln 56 a fronte degli incentivi agli esodi corrisposti e di propria competenza.

In conseguenza di quanto esposto, il fondo di ristrutturazione ammonta al 31 dicembre 2005, a €/mln 62, da utilizzare esclusivamente per i restanti incentivi all'esodo da corrispondere in attuazione delle misure del Piano Industriale.

- il **fondo per prepensionamenti** che, al 31 dicembre 2005 risultava pari a zero, con una diminuzione di €/mgl 93.424.
A tale riguardo si segnala che tale riduzione è da ascrivere all'assorbimento del fondo costituito nel 1997 per gli oneri sostenuti in merito al pensionamento anticipato di dipendenti effettuato sulla base della Legge 20 dicembre 1996, n. 640.
L'ammontare relativo al fondo si era di fatto già reso disponibile nel corso del 2003.
E' stato successivamente promosso un tavolo di approfondimento con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la definizione dell'intera partita.
Dagli approfondimenti effettuati non è emersa alcuna criticità al riguardo e quindi si è determinato il venir meno della giustificazione dell'appostazione operata, che non può più essere mantenuta in bilancio;
- il **fondo oneri futuri B767** che, costituito nell'esercizio 2001, accoglieva lo stanziamento resosi necessario a fronte dell'onerosità dei contratti di locazione di aeromobili B767 in essere. Al 31 dicembre 2005 esso risultava pari a zero, con una flessione di €/mgl 4.149 corrispondente all'assorbimento effettuato nell'esercizio;
- i **fondi diversi** che, pari a €/mgl 150.396, hanno presentato un incremento di €/mgl 5.376 e sono risultati articolati come segue:
 - il **fondo per rischi vari**, che pari a €/mgl 97.830, ha evidenziato un aumento netto di €/mgl 21.164, principalmente a seguito:
 - degli stanziamenti effettuati nel periodo (€/mgl 37.530), inerenti sia quanto rilevato quale passività nei confronti dei dipendenti di Alitalia nel Regno Unito, riferita ad uno schema pensionistico la cui carenza, riveniente dagli esercizi trascorsi, è venuta a palesarsi nel corso del corrente esercizio, sia controversie legali e commerciali e rischi connessi a giacenze monetarie in paesi esteri soggette a processi restrittivi di trasferimento;
 - degli assorbimenti (€/mgl 8.746), afferenti il venir meno di potenziali controversie previdenziali e legali, nonché la positiva definizione di una controversa questione di carattere fiscale intervenuta all'estero;
 - della riclassifica effettuata al fondo svalutazione crediti di quanto ascrivibile alla società Gemini;
 - il **fondo impegni ATR72**, che accoglieva lo stanziamento resosi necessario per la valutazione dei possibili oneri derivanti dall'impegno di acquistare quattro aeromobili ATR72 presi in locazione finanziaria da Alitalia Express, qualora quest'ultima nel corso del 2005 non avesse esercitato al termine del contratto l'opzione di riscatto.
Esso è risultato pari a zero e ha manifestato un decremento di €/mgl 15.427, riflettendo il riscatto di detti aeromobili intervenuto nell'esercizio;
 - il **fondo adeguamento area tecnica**, che 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 *heavy maintenance*, calcolato sull'aliquota rappresentativa della vita utile del velivolo 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 *dell'heavy maintenance* quando sostenuta, 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 2005 il fondo in oggetto è risultato pari a €/mgl 52.566, con una riduzione rispetto al 31 dicembre 2004 di €/mgl 273;

- il **fondo oneri su partecipate** ha presentato un valore pari a zero, con un decremento di €/mgl 88 a seguito del completo utilizzo per la cessazione dell'attività della Società GA 2000 Travel Service.

C)

Il **TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO** ha espresso un valore pari a €/mgl 171.093 e ha registrato una riduzione netta di €/mgl 96.386, articolata come segue:

	Saldo al 31.12.2004	267.479
stanziamenti del periodo		35.001
utilizzi per indennità corrisposte		(49.698)
anticipazioni concesse		(1.184)
versamenti per previdenza integrativa		(16.079)
Imposta sostitutiva sulla rivalutazione annuale		19
trasferimenti di personale		(64.282)
adeguamento cambi fine periodo		(162)
	Saldo al 31.12.2005	171.093

Si segnala che la quota stimata da corrispondere entro l'esercizio successivo afferente la voce in esame ammonta a €/mln 23.

D)

DEBITI hanno presentato un valore pari a €/mgl 3.032.493 e hanno consuntivato un incremento di €/mgl 105.572 rispetto al precedente esercizio.

In dettaglio:

2. Le **Obbligazioni convertibili** sono risultate pari a €/mgl 714.191 e sono riferite a 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.

Si ricorda peraltro, sotto tale profilo, come in data 29 luglio 2005 sia stata approvata dall'Assemblea degli Obbligazionisti e dall'Assemblea degli Azionisti la proposta di ristrutturazione di detto prestito, essenzialmente consistente nel differimento della scadenza al luglio 2010 e nell'aumento del tasso di interesse annuo dal 2,9% al 7,5% a decorrere dal 4 agosto 2005.

Il decremento di €/mgl 79 rispetto al 31 dicembre 2004 è dovuto alla conversione nell'esercizio di 214.484 obbligazioni.

Ulteriori 4.249.770 obbligazioni, per un valore di €/mgl 1.572, erano già state convertite in azioni alla fine del 2004;

4. I **Debiti verso banche** hanno assunto un valore di €/mgl 1.138.561, registrando un aumento di €/mgl 89.889.

In particolare:

- i debiti a medio/lungo termine hanno presentato un valore di €/mgl 1.130.310, con una crescita di €/mgl 82.440 da riferirsi:
 - all'incremento netto di €/mgl 676.417 dovuto all'accensione di nuovi finanziamenti, per €/mgl 300.000, afferenti il completo utilizzo del cosiddetto "prestito-ponte", e per €/mgl 376.417 il finanziamento GE Corporate Banking Europe;
 - all'aumento del controvalore del finanziamento in USD di GE Corporate Banking Europe, onde adeguarne il cambio ai valori di fine periodo, per €/mgl 798;
 - ai rimborsi effettuati nel periodo per €/mgl 594.775, inclusivi del completo ristoro del citato prestito ponte;
- i debiti a breve termine hanno registrato un aumento netto di €/mgl 7.450, attestandosi a €/mgl 8.251.

Al 31 dicembre i debiti verso banche assistiti da garanzia reale ammontavano a €/mgl 1.128.034;

5. I **Debiti verso altri finanziatori** sono risultati pari a €/mgl 84.459, con un incremento di €/mgl 2.658 da riferirsi principalmente:

- all'aumento del controvalore del finanziamento in USD di PK AirFinance, onde adeguarne il cambio ai valori di fine periodo, per €/mgl 11.273.
- al rimborso delle rate giunte a scadenza sul finanziamento PK AirFinance per €/mgl 6.812
- al rimborso delle rate giunte a scadenza sul finanziamento FINTECNA (già I.R.I. S.p.A.) per €/mgl 1.838.

Al 31 dicembre i debiti verso altri finanziatori assistiti da garanzia reale ammontavano a €/mgl 81.227.

6. Gli **Acconti**, sono risultati pari a €/mgl 667, con un aumento rispetto all'esercizio 2004 di €/mgl 662.

7. I **Debiti verso fornitori**, pari a €/mgl 423.416, hanno evidenziato una crescita di €/mgl 53.191.

9. I **Debiti verso imprese controllate**, pari a €/mgl 23.475, hanno consuntivato una diminuzione di €/mgl 123.811 e sono risultati articolati come segue:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
a) Debiti commerciali			
-Atitech	0	15.489	(15.489)
-Alitalia Airport	0	14.723	(14.723)
-Alitalia Express	12.130	4.170	7.960
-Aviofin	184	106	78
-Alitalia Maintenance Systems	0	35.232	(35.232)
-Sisam	132	83	49
-Global Executive	0	17	(17)
	12.446	69.820	(57.374)
b) Debiti finanziari			
-Alitalia Airport	0	65.615	(65.615)
-Alitalia Maintenance Systems	0	1.000	(1.000)
-Aviofin	7.872	7.669	203
-Sisam	3.157	3.182	(25)
-Alitalia Express	0	0	0
	11.029	77.466	(66.437)
TOTALE	23.475	147.286	(123.811)

In particolare, oltre agli effetti del citato conferimento in Alitalia Servizi delle società precedentemente nel controllo di Alitalia, si rileva, per quanto concerne in particolare Alitalia Airport, il consolidamento a medio/lungo termine di una posizione finanziaria di 40,5 €/mln, operazione finalizzata nell'ambito dell'avvenuto deconsolidamento di Alitalia Servizi.

10. Debiti verso imprese collegate, sono risultati pari a €/mgl 64.648, hanno presentato un incremento di €/mgl 63.654 e sono distinti come segue:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
a) Debiti commerciali			
-Alicos	3.000	273	2.727
-Ales	36	521	(485)
-Alitalia Servizi	21.739	0	21.739
b) Debiti finanziari			
-Alitalia Airport	39.673	0	39.673
-Alicos	200	200	0
TOTALE	64.648	994	63.654

Per quanto riguarda Alitalia Airport, nel rinviare a quanto esposto al punto precedente, si segnala in particolare che nel corso del periodo è stato effettuato un rimborso pari a €/mgl 796.

12. Debiti tributari, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono risultati pari a €/mgl 24.903, hanno presentato un decremento netto di €/mgl 4.447, anche quale conseguenza del più volte richiamato conferimento del ramo d'azienda ad Alitalia Servizi, e sono distinti come segue:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
I.R.P.E.F. da versare	11.748	21.115	(9.367)
Imposta di registro su aumento Capitale sociale	2.568	2.568	0
Interessi passivi su voce precedente	1.800	1.735	65
Debiti verso Erario per regolamentazioni diverse	166	804	(638)
I.R.A.P.	3.324	3.128	195
I.V.A.	5.298	0	5.298
TOTALE	24.903	29.350	(4.447)

13. I Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale hanno presentato un valore di €/mgl 20.504, registrando una diminuzione di €/mgl 15.327 da riferirsi a minori contributi previdenziali da versare, anche quale conseguenza del conferimento effettuato ad Alitalia Servizi;

14. Gli **Altri debiti**, hanno consuntivato un valore di €/mgl 537.669, con un aumento di €/mgl 39.183, e sono risultati così distinti:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
Biglietti prepagati	232.612	225.515	7.097
Compagnie di Navigazione aerea	100.150	70.471	29.678
Agenti di viaggio	68.766	54.735	14.031
Debiti diversi:			
-Depositi cauzionali	869	889	(20)
-creditori diversi	135.272	146.876	(11.604)
Totale	537.669	498.486	39.183

Si segnala in particolare:

- per quanto riguarda le **Compagnie di navigazione aerea**, un incremento di €/mgl 29.678, da riferirsi principalmente alle maggiori prestazioni fornite e ad un più elevato ammontare di biglietti di compagnia volati con altri vettori.
- per quanto attiene i **Debiti diversi**, un decremento netto di €/mgl 11.624, essenzialmente riconducibile alla minore esposizione verso il personale (€/mln 13); si rileva, in parallelo, come la riduzione di quella invece verso terzi e verso gli istituti preposti ad accogliere quanto afferente specifiche iniziative di carattere previdenziale ed assicurativo relative al personale navigante sia risultata sostanzialmente compensata dagli importi afferenti premi da regolare inerenti contratti posti in essere per la copertura del prezzo del carburante. .

E)

I **RATEI E RISCONTI**, sono risultati pari a €/mgl 77.476 e hanno evidenziato una riduzione di €/mgl 10.366, articolata come segue:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
Ratei passivi per:			
-Oneri finanziari	36.735	20.203	16.532
-Prestazioni e canoni leasing	10.374	8.087	2.287
	47.109	28.290	18.819
Risconti passivi per:			
-Plusvalenze differite	5.168	25.795	(20.627)
-Ricavi delle prestazioni	762	3.399	(2.637)
-Altri ricavi	24.436	30.358	(5.922)
	30.366	59.552	(29.186)
TOTALE RATEI E RISCONTI	77.476	87.842	(10.365)

Tra di essi, il risconto di €/mgl 5.168 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.

Il complessivo decremento di €/mgl 20.627 include anche le quote di competenza sugli interventi manutentivi eseguiti nel periodo.

I risconti residui sono principalmente rappresentati dal contributo riconosciuto dal Governo Brasiliano e dal costruttore per l'acquisto di aeromobili Embraer (€/mgl 16.399) e da note di credito relative ad aeromobili non più acquistati ma inseriti in flotta tramite contratti di locazione (€/mgl 4.436).

CONTI D'ORDINE

I **CONTI D'ORDINE** al 31 dicembre 2005 hanno presentato una consistenza di €/mgl 3.599.570; con una flessione netta di €/mgl 105.766, rispetto al precedente esercizio principalmente determinata dal venir meno della garanzia prestata dallo Stato Italiano sul "prestito ponte" in nesso con la completa restituzione dello stesso, dal conferimento delle attività collaterali e di supporto al trasporto aereo ad Alitalia Servizi (che ha generato una corrispondente riduzione degli impegni per prestazioni da rendere) e dal minore ammontare nozionale di operazioni finanziarie derivate in essere. Parziale compensazione è intervenuta per effetto dell'aumento delle garanzie reali prestate e degli impegni di acquisto di forniture da Alitalia Servizi così come contrattualmente definito con la controparte.

In maggior dettaglio:

1. Le Garanzie personali prestate per debiti ed altre obbligazioni altrui sono risultate complessivamente pari a €/mgl 130.681 e hanno registrato un incremento di €/mgl 13.215.

In particolare:

a) le **Fideiussioni**:

– a **favore di imprese controllate** hanno assunto un valore di €/mgl 1.503 e hanno evidenziato un decremento netto di €/mgl 115.483, attribuibile principalmente agli effetti del conferimento in Alitalia Servizi delle società precedentemente nel controllo di Alitalia.

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
- Atitech		70.224	(70.224)
- Alitalia Airport		38.749	(38.749)
- Alitalia Express	1.503	4.806	(3.303)
- Alitalia Maintenance Systems		3.207	(3.207)
TOTALE	1.503	116.986	(115.483)

– a **favore di imprese collegate** hanno presentato un valore di €/mgl 128.881 e hanno posto in rilievo una crescita netta di €/mgl 128.881, riconducibile a quanto già in precedenza rappresentato ed articolata come segue:

	31.12.2005	31.12.2004	variazioni
- Atitech	66.582		66.582
- Alitalia Airport	47.889		47.889
- Alitalia Maintenance Systems	14.410		14.410
TOTALE	128.881		128.881

– a **favore di altri**, hanno assunto una consistenza di €/mgl 298 e hanno evidenziato una riduzione di €/mgl 182 rispetto allo scorso esercizio.

2. Le Garanzie reali prestate sono risultate pari a €/mgl 1.209.261, con un incremento netto di €/mgl 191.555, e sono costituite dalle ipoteche iscritte su flotta a garanzia di debiti verso banche (€/mgl 1.128.034) e verso altri finanziatori (€/mgl 81.227).

3. Gli impegni di acquisto e di vendita hanno presentato un valore di €/mgl 473.082, con un incremento di €/mgl 141.483 nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

In dettaglio:

- **gli impegni di acquisto** sono risultati pari a €/mgl 472.300, con un aumento netto di €/mgl 328.521 essenzialmente determinato dalla crescita di quelli afferenti l'acquisto di forniture dalla collegata Alitalia Servizi, contestuale alla flessione di quelli invece relativi all'acquisto di valuta a termine e ad ordini a fornitori;
- **gli impegni di vendita** sono risultati pari €/mgl 782, con un decremento di €/mgl 187.037, principalmente riconducibile ad alcuni contratti per commesse di durata pluriennale nell'area dell'attività manutentiva conferita ad Alitalia Servizi.

4. Gli Altri conti d'ordine, sono risultati pari a €/mgl 1.786.546, con una diminuzione di €/mgl 452.020 nei confronti del precedente esercizio.

In particolare:

- **le garanzie personali ricevute**, pari a €/mgl 28.829 e costituite dalle fidejussioni rilasciate a favore dell'Alitalia dagli agenti di viaggio e da terzi, si sono incrementate di €/mgl 638;
- **i beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto** sono risultati pari a €/mgl 275.899, di cui €/mgl 267.856 riferiti ad aeromobili ed €/mgl 8.043 ad immobili.
Il decremento di €/mgl 57.255 è da attribuire primariamente alla conclusione di contratto di *leasing* di un aeromobile MD11, all'adeguamento per i canoni liquidati nel periodo ed all'apprezzamento del dollaro;
- **i beni di terzi in deposito a custodia o in locazione** sono risultati pari a €/mgl 993.837, con un aumento di €/mgl 5.441 da riferirsi essenzialmente all'incremento delle locazioni per aeromobili MD11, parzialmente compensato dall'adeguamento dei canoni liquidati nel periodo e dall'apprezzamento del dollaro;
- **i beni presso terzi in deposito a custodia, locazione o per motivi similari** sono risultati pari a €/mgl 41.755, con una flessione netta di €/mgl 23.136;
- **le garanzie di terzi per obbligazioni dell'azienda**, pari a €/mgl 378.163, sono risultate relative a fidejussioni prestate da alcuni istituti bancari a fronte di debiti verso banche (€/mgl 356.709) e di altre obbligazioni della compagnia (€/mgl 21.454); esse hanno registrato una diminuzione di €/mgl 247.561 principalmente determinata dalla completa restituzione del "prestito-ponte", nonché dal venir meno delle garanzie concesse a fronte della vendita di aeromobili MD11 e B747;
- **le operazioni finanziarie derivate**, pari a €/mgl 67.753, sono risultate relative ad operazioni di copertura del rischio connesso: a variazioni del cambio e/o del tasso di interesse di finanziamenti in essere (€/mgl 24.710) ed a canoni da corrispondere per *leasing* e locazione di aeromobili (€/mgl 43.043). La riduzione di €/mgl 130.147 è da ricondursi in massima parte alle minori coperture del rischio sui finanziamenti in essere (€/mgl 96.838), su contratti di *leasing* (€/mgl 20.216), e sul prezzo del carburante (€/mgl 11.012).
- **le altre fattispecie** sono risultate pari a €/mgl 311 e non hanno subito variazioni rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2004.

Parte C – Informazioni sul conto economico Alitalia

L'analisi dei contenuti e delle variazioni del conto economico è riferita alle evidenze consuntive riportate nella situazione contabile chiusa al 31 dicembre 2005, confrontata 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 2004 posto a raffronto.

A)

Il **VALORE DELLA PRODUZIONE** è risultato pari a €/mgl 4.674.405 e ha registrato un incremento di €/mgl 428.930 (+10,1%).

In dettaglio:

1. I **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** (vedi prospetto di dettaglio n.19 anche per la relativa distinzione secondo le aree geografiche di appartenenza), pari a €/mgl 4.399.883, hanno evidenziato un aumento di €/mgl 353.113 (+8,7 %).

In particolare:

I **ricavi del traffico** hanno presentato un valore di €/mgl 4.107.255, con un incremento di €/mgl 408.540, così suddiviso tra le varie categorie di attività:

- i **proventi passeggeri**, pari a €/mgl 3.553.964, hanno consuntivato un aumento di €/mgl 383.917 (+12,1%).
Detta crescita è essenzialmente riferibile all'espansione dell'attività nonché, in misura maggiormente contenuta, al miglioramento dello *yield*, sorretto dall'applicazione di *fuel surcharge* intesa a limitare le penalizzazioni rivenienti dall'ascesa del prezzo del carburante.
Si fa rilevare come a far data dal presente esercizio la voce in oggetto include anche quanto emergente dalla valorizzazione del fondo per concorsi ed operazioni a premi (accantonamento: €/mgl 29.857; assorbimento: €/mgl 20.849), le cui componenti erano invece precedentemente appostate nelle voci A5 "altri ricavi e proventi" (€/mgl 19.142 nel 2004) e B13 "altri accantonamenti" (€/mgl 37.345 nel 2004).
Le nuove modalità di rappresentazione si ritiene riflettano con maggior aderenza alla sostanza dei fatti gli effetti della citata operazione a premi sul volato sociale.
Si segnala, inoltre, che nell'esercizio si è provveduto ad assorbire un importo di €/mgl 39.966, principalmente afferente le miglia decadute accumulate nelle operazioni susseguitesi fino a tutto il 31 dicembre 2002.
- i **proventi merci**, pari a €/mgl 462.266, hanno registrato un incremento di €/mgl 16.679 (+3,7%), totalmente ascrivibile alla crescita dello *yield*.
Si fa rilevare come a far data dal presente esercizio la voce in oggetto include anche quanto emergente dall'applicazione delle "*fuel surcharge*" e "*crisis surcharge*", precedentemente invece allocate tra i ricavi accessori del traffico; analoga riclassifica è stata effettuata per il periodo a raffronto (€/mgl 31.325).

- i **proventi posta (di linea)**, pari a €/mgl 11.609, hanno evidenziato una flessione di €/mg 2.083 rispetto all'esercizio a raffronto;
- gli **altri ricavi del traffico**, pari a €/mgl 79.416, hanno presentato un incremento di €/mgl 10.027 e sono risultati così articolati:

Altri ricavi del traffico:	2005	2004	variazioni
Risultati positivi attività congiunte traffico	8.420	4.212	4.208
Ricavi vari del traffico:			
-charters	20.620	18.547	2.074
-voli postali notturni	19.708	27.860	(8.152)
-block space	30.668	18.770	11.897
TOTALE	79.416	69.389	10.027

Le **altre prestazioni**, pari nel complesso a €/mgl 279.676, hanno consuntivato una diminuzione di €/mgl 51.377 (-15,5%).

Esse si riferiscono:

Altre prestazioni:	2005	2004	variazioni
ricavi accessori del traffico (principalmente provvigioni attive, penalità e riavviamenti)	106.475	84.725	21.750
noleggi attivi	102.632	82.189	20.443
prestazioni manutentive	24.683	71.532	(46.849)
assistenza di scalo e tecnica di linea	10.372	31.322	(20.950)
altre prestazioni a terzi (informatiche, pubblicitarie, distacchi di personale ecc.)	35.513	61.284	(25.771)
TOTA LE	279.676	331.053	(51.377)

Si fa rilevare come la riduzione nei confronti del precedente esercizio risulti sostanzialmente ascrivibile al conferimento, avente efficacia dal 1° maggio 2005, dalle attività di supporto e collaterali al trasporto aereo (manutenzione, assistenza aeroportuale, servizi informatici e condivisi) ad Alitalia Servizi.

I **Ricavi per vendite**, hanno assunto un valore di €/mgl 12.953, con una riduzione €/mgl 4.049.

2. La **Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione** ha presentato un valore positivo pari a €/mgl 198, superiore di €/mgl 644 rispetto a quello negativo registrato invece nel corrispondente esercizio a raffronto. Si evidenzia che detti materiali sono stati oggetto del richiamato conferimento ad Alitalia Servizi.
4. Gli **Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni**, pari a €/mgl 2.456 e principalmente riferiti alla capitalizzazione di costi sostenuti per modifiche e revisioni effettuate sugli aeromobili, hanno presentato un decremento di €/mgl 14.031 nei confronti dell'esercizio 2004, anche in questo caso essenzialmente riferibile al citato conferimento di attività in Alitalia Servizi
5. Gli **Altri ricavi e proventi** hanno evidenziato un valore di €/mgl 271.868, con un incremento di €/mgl 89.205.

In analisi:

- a) i **contributi in conto esercizio**, sono risultati pari a €/mgl 1.081 ed in linea con l'esercizio a confronto;
- b) le **plusvalenze da alienazioni** hanno registrato un valore pari a €/mgl 1.724, con un aumento rispetto all'analogo periodo del 2004 di €/mgl 702, e sono risultate principalmente riferite alla vendita di due motori MD80;
- c) gli **"altri"**, hanno consuntivato un valore pari a €/mgl 269.063, registrando un incremento di €/mgl 88.457.

Essi si riferiscono:

Altri:	2005	2004	variazioni
assorbimento fondi	10.909	9.509	1.400
eccedenze di precedenti accantonamenti	76.352	80.211	(3.858)
differenze attive da traffico passeggeri	50.107	20.000	30.107
proventi da immobili	5.135	5.818	(684)
commercial <i>allowances</i> e contributi da terzi	6.971	10.011	(3.040)
<i>partnership</i> concorsi ed operazioni a premi	39.744	24.407	15.337
riaddebiti di costi a controllate	66.877	17.290	49.587
altri	12.968	13.360	(392)
TOTALE	269.063	180.606	88.457

Si ricorda che l'assorbimento del "fondo concorsi ed operazioni a premi" è dal corrente esercizio rilevato nella voce "ricavi delle vendite e delle prestazioni - proventi passeggeri, in ragione, come detto, di una rappresentazione degli effetti della richiamata operazione a premi sul volato sociale maggiormente aderente alla sostanza dei fatti.

Analoga riclassifica è stata effettuata anche nei confronti del corrispondente periodo a raffronto.

Per quanto concerne invece la variazione delle differenze attive da traffico passeggeri, si segnala come queste vengano accolte dal presente esercizio sulla base di puntuali elaborazioni statistiche.

Le quote dei fondi assorbite sono rappresentate nel prospetto di dettaglio n°15 (ad eccezione di €/mgl.1.036 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 4.898.965, manifestando un incremento di €/mgl 119.896 (+ 2,5%) nei confronti dell'esercizio 2004

In dettaglio:

6. **I costi per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo** hanno assunto un valore di €/mgl 930.660 e hanno registrato un aumento di €/mgl 220.993 (+31,1%).

La voce in oggetto è articolata come segue:

per materiali tecnici, carburanti ed altri:	2005	2004	variazioni
Materiali tecnici	14.480	52.780	(38.300)
Altri materiali	50.760	51.895	(1.135)
Carburanti e lubrificanti	865.419	604.991	260.427
TOTALE	930.660	709.667	220.993

- per ciò che concerne le **parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche**, i consumi, tenuto anche conto delle variazioni delle rimanenze, hanno presentato un decremento complessivamente pari a €/mgl 48.811, principalmente da ricondursi al conferimento effettuato in Alitalia Servizi.
Si evidenzia, sotto tale profilo, che i consumi non rilevano, per un importo pari a circa €/mln 84, i materiali conferiti alla società Alitalia Servizi;
- per quanto riguarda i **materiali vari**, i consumi, tenuto anche conto delle variazioni delle rimanenze, hanno evidenziato una riduzione rispetto all'esercizio a raffronto di €/mgl 6.350, da riferirsi essenzialmente alle azioni di efficientamento introdotte nei processi di acquisto;
- per quanto afferisce infine i **carburanti e lubrificanti**, l'incremento della voce è principalmente dovuto all'ascesa dei prezzi del greggio, elevatisi da circa 132 centesimi di dollaro per gallone americano a circa 179 (+ 35% circa), nonché alla maggiore attività ;

7. **I costi per servizi**, hanno presentato un valore di €/mgl 2.260.664, con un aumento di €/mgl 109.385 e sono risultati distinti come segue:

per servizi:	2005	2004	variazioni
Spese di vendita	585.877	590.578	(4.700)
Spese di traffico e scalo	966.376	953.748	12.628
Manutenzione e revisione flotta	367.127	235.305	131.822
Risultati negativi attività congiunte traffico	9.404	13.441	(4.037)
Spese per servizi finanziari	31.230	25.245	5.984
Altre prestazioni	300.650	332.962	(32.312)
TOTALE	2.260.664	2.151.279	109.385

In particolare, si evidenzia come la crescita delle spese di manutenzione e revisione flotta sia principalmente da correlarsi alla cessione del “comparto manutenzione” ad Alitalia Servizi. Si segnala altresì che i costi da *royalties* da sorvolo, in precedenza inclusi nella voce “oneri connessi ad attività congiunte traffico” sono stati riclassificati, con effetto anche per il periodo a raffronto, nelle “spese di traffico e di scalo” (€/mgl 13.793 nel 2004)

8. **I costi per godimento di beni di terzi**, pari a €/mgl 455.811, hanno evidenziato un decremento di €/mgl 32.393 (- 6,6%).

La voce in oggetto è risultata così composta:

per godimento di beni di terzi:	2005	2004	variazioni
Noleggi passivi:			
-noleggi	203.863	214.872	(11.009)
-locazioni e leasing	155.758	176.697	(20.939)
-block space	56.118	45.277	10.841
Affitti e canoni passivi	40.071	51.358	(11.287)
TOTALE	455.811	488.204	(32.393)

Si precisa che nell’ambito di quanto in oggetto il solo contratto afferente l’utilizzo di un immobile sito in Milano è stato nel presente esercizio 2005 qualificato come *leasing* finanziario. Dal prospetto sotto riportato sono rilevabili gli effetti che avrebbero conseguito alla rilevazione della fattispecie in oggetto secondo il metodo c.d. “finanziario”.

Conto economico (€/mgl)

- storno canoni leasing finanziario	796
- rilevazione quota ammortamento	(221)
- rilevazione oneri finanziari	(502)
Effetto sul risultato prima delle imposte	<u>73</u>
- effetto fiscale	(27)
- Effetto sul risultato netto	46

Stato Patrimoniale (€/mgl.)

Attività

- Beni in Leasing Finanziario al 31.12.2004	5.535
Quote di ammortamento di competenza dell'esercizio	(221)
Beni in Leasing Finanziario al 31.12.2005	<u>5.314</u>

Passività

- debito residuo per leasing finanziario al 31.12.2004	5.770
rimborso di quote capitali nel corso dell'esercizio	(294)
debito residuo per leasing finanziario al 31.12.2005	<u>5.476</u>

Effetto fiscale 60

Effetto sul Patrimonio Netto al 31.12.2005 (222)

9. I costi per il personale, pari a €/mgl 784.071, hanno manifestato una riduzione di €/mgl 173.697, essenzialmente riconducibile alle azioni declinate ed introdotte dal Piano Industriale 2005 – 2008 in tema di contenimento degli oneri per lavoro contestuale ad un deciso incremento della produttività.

In maggior dettaglio, tale variazione ha tratto essenzialmente origine da una consistente flessione della forza media retribuita, ridottasi di 3.751 unità rispetto al periodo a raffronto, anche in nesso al trasferimento del personale (1.300 risorse medie) collegato al conferimento del ramo d'azienda, dal 1° maggio, in Alitalia Servizi; oltre agli effetti scaturenti dalla diluizione degli oneri per il lavoro attivata da consistenti esodi intervenuti nel periodo, si rileva altresì, con particolare riferimento agli organici di volo, come alla citata fattispecie siano venuti a coniugarsi i benefici rivenienti dall'introduzione della nuova piattaforma contrattuale in termini di contenimento dei costi unitari e delle diarie; parziale compensazione ha tratto origine, sempre in relazione al personale navigante, dal nuovo istituto dell'indennità di volo giornaliera, volto ad incentivare la produttività degli organici tramite un ampliamento della parte variabile della retribuzione.

10. Gli Ammortamenti e svalutazioni sono risultati pari a €/mgl 316.603 e hanno presentato un decremento di €/mgl 34.047.

In analisi:

ammortamenti e svalutazioni	2005	2004	variazioni
ammortamento immobilizzazioni immateriali	51.362	41.074	10.287
ammortamento flotta	247.239	257.669	(10.429)
ammortamento altre immobilizzazioni materiali	12.262	25.641	(13.379)
altre svalutazione delle immobilizzazioni	9	0	9
svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.731	26.266	(20.535)
TOTALE	316.603	350.650	(34.047)

11. Le **Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo**, sono risultate negative per €/mgl 4.990, a fronte di una variazione di pari segno per €/mgl 20.716 registrata nel periodo a raffronto.
Si evidenzia che quest'ultima non rileva, per un importo pari a circa €/mln 84 l'effetto dei materiali conferiti alla società Alitalia Servizi.
12. Gli **Accantonamenti per rischi** hanno presentato un valore di €/mgl 15.496 (€/mgl 16.049 nell'esercizio a raffronto) e sono riferiti all'adeguamento sia del fondo relativo ai rischi di carattere legale e commerciale sia di quello afferente depositi bancari soggetti a restrizioni;
13. Gli **Altri accantonamenti**, sono risultati pari a zero a fronte di a fronte di €/mgl 13.483 relativi allo scorso esercizio.

Altri accantonamenti:	2005	2004	variazioni
accantonamento al fondo impegni ATR 72	0	8.434	(8.434)
accantonamento al fondo adeguamento area tecnica	0	5.049	(5.049)
TOTALE	0	13.483	(13.483)

Come evidenziato, dall'aggiornamento del fondo adeguamento area tecnica non è emersa la necessità di provvedere, nell'esercizio, ad ulteriori accantonamenti, in linea con le originali previsioni.

14. Gli **oneri diversi di gestione** hanno assunto un valore di €/mgl 130.671, consuntivando una crescita di €/mgl 58.418, principalmente attribuibile ai maggiori costi da riaddebitare a società controllate e collegate (circa €/mln 50) ed alle maggiori differenze negative emergenti da accantonamenti effettuati in precedenti esercizi (€/mgl 11.779).

C)

I **PROVENTI ED ONERI FINANZIARI** hanno registrato un saldo negativo di €/mgl 63.487, con un peggioramento nei confronti dell'esercizio a raffronto pari a €/mgl 30.356 riconducibile alle voci di seguito indicate:

15. I **Proventi da partecipazioni**, pari a €/mgl 789, hanno presentato una diminuzione di €/mgl 232 e sono riferiti alle Società Air France, EAS Cairo ed Emittenti Titoli.

16. Gli **Altri proventi finanziari** sono risultati pari a €/mgl 27.396 e hanno evidenziato un decremento di €/mgl 24.579 così articolato:

Altri proventi finanziari:	2005	2004	variazioni
Proventi da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	2.490	3.247	(757)
Interessi da banche	5.301	3.858	1.443
Interessi su altri crediti	3.633	5.204	(1.571)
Proventi operazioni derivate su indebitamento e leasing	3.837	6.068	(2.230)
Proventi da <i>hedging</i> carburante	2.416	24.423	(22.007)
Proventi da acquisto/vendita valute a termine ed opzioni	7.108	7.009	99
Assorbimento fondo interessi di mora	257	14	243
Altri	2.353	2.152	201
TOTALE	27.396	51.975	(24.579)

17. Gli **Interessi ed altri oneri finanziari**, pari a €/mgl 94.831, hanno presentato una diminuzione di €/mgl 9.121, così strutturata:

Interessi ed altri oneri finanziari:	2005	2004	variazioni
Interessi passivi:			
-controllate	948	1.639	(691)
-collegate	326	0	326
-controllanti	6.991	53	6.937
-obbligazioni	34.341	20.715	13.626
-banche	33.499	28.940	4.559
-fornitori	1	1	0
-altri debiti	604	856	(252)
Oneri da acquisti/vendita valuta a termine ed opzioni	2.378	7.630	(5.252)
Oneri operazioni derivate su indebitamento e <i>leasing</i>	14.273	42.493	(28.219)
Accantonamento fondo interessi di mora	313	398	(85)
Altri	1.157	1.226	(69)
TOTALE	94.831	103.952	(9.121)

In ordine alla fattispecie sopra rappresentate, si ritiene utile ricordare che l'esercizio a raffronto scontava gli oneri derivanti dalla risoluzione anticipata dell'operazione di copertura accesa sul finanziamento PK AirFinance (€/mln 34 nel 2004), attraverso la quale era stato trasformato il debito da dollari a tasso variabile in euro a tasso fisso;

la nuova controvalutazione in dollari, determinatasi a seguito della riferita anticipata risoluzione, aveva comunque conseguentemente determinato la rilevazione di un pari ammontare nei proventi di cambio, di cui al successivo punto 17bis.

Al netto di quanto segnalato, è stato pertanto rilevato un incremento pari a circa €/mln 24, essenzialmente collegato all'aumento degli interessi relativi al prestito obbligazionario riconvertito ed al completo utilizzo, nell'anno, del c.d. "prestito ponte", rimborsato comunque interamente nello scorcio finale dell'esercizio, in linea con gli impegni assunti.

- 17 bis Gli **utili e perdite su cambi** sono risultati positivi per €/mgl 3.160, a fronte del valore egualmente positivo per €/mgl 17.825 riscontrato nel precedente esercizio.

Tuttavia, sterilizzando l'effetto della già citata risoluzione anticipata dell'operazione di copertura accesa sul finanziamento PK AirFinance, la differenza tra i due periodi a raffronto viene a commutarsi in una variazione positiva pari a circa a €/mln 19.

Si rileva, che la componente valutativa del 2005 non realizzata è risultata positiva per €/mgl 1.364, con una flessione di €/mgl 1.592 nei confronti del periodo in comparazione.

D)

Le **RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE** hanno presentato un valore negativo di €/mgl 5.189, rispetto al saldo positivo di €/mgl 6.558 dell'esercizio 2004, e sono riferite essenzialmente alla valutazione delle società controllate e collegate secondo il metodo del patrimonio netto, oltre ad altre fattispecie valutative riferite a poste incluse tra le immobilizzazioni finanziarie.

In particolare:

18. Le **rivalutazioni**, pari €/mgl 3.526, sono riferite alle seguenti società:

<u>Rivalutazioni</u>	2005
Atitech	2.060
Aviofin	692
Alicos	284
Alitalia Airport	278
Alitalia Maintenance Systems	165
Alinsurance	47
TOTALE	3.526

19. Le **svalutazioni**, pari a €/mgl 8.715, sono relative a:

<u>Svalutazioni</u>	2005
Alitalia Express	3.669
Alitalia Servizi	2.885
Italiatour	200
Ales	15
Perdite su liquidazione partecipazioni:	
G.A.	101
G.E.	27
TOTALE	6.897
Immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	1.818
TOTALE	8.715

E)

I **PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI** hanno presentato un saldo positivo di €/mgl 155.780, con un miglioramento di €/mgl 387.268 rispetto al 2004 che, si ricorda, accoglieva oneri di ristrutturazione per €/mgl 343.200.

In maggior analisi:

20. I **proventi straordinari**, pari a €/mgl 195.665 (€/mgl 122.936 nell'analogo periodo a raffronto), sono principalmente riferiti:

- a) alle *plusvalenze da alienazioni*, complessivamente pari a €/mgl 23.638 e riconducibili:
 - alla quota (€/mgl 18.020) della plusvalenza derivante dall'operazione di vendita e contestuale retrolocazione di 20 aeromobili MD80 effettuata nell'esercizio 2000, di cui si è riferito alla voce "risconti passivi";
 - alle plusvalenze emergenti dalla vendita di un aeromobile MD80 e di due MD11 (complessivamente €/mgl 3.560);
 - alla plusvalenza derivante dalla vendita del rimanente 50% della partecipazione detenuta nella società Sasa (€/mgl 791);
 - alle plusvalenze emergenti dalla vendita di immobili (€/mgl 1.265).
- b) alle *sopravvenienze attive* (€/mgl 45.671), principalmente riferibili alla conclusiva definizione di un contenzioso instaurato con l'Amministrazione Finanziaria inerente l'ILOR del periodo d'imposta 1987, alla positiva evoluzione della transazione con Aeroporti di Roma, nonché a quanto riferito alla compensazione per gli eventi dell'11 settembre 2001;
- c) ad *altri proventi* per €/mgl 126.356, principalmente ascrivibili agli assorbimenti:
 - del fondo per prepensionamenti (€/mgl 93.424) costituito nel 1997 per gli oneri sostenuti in merito al pensionamento anticipato di dipendenti effettuato sulla base della Legge 20 dicembre 1996, n. 640.
L'ammontare relativo al fondo si era di fatto già reso disponibile nel corso del 2003.
E' stato successivamente promosso un tavolo di approfondimento con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la definizione dell'intera partita.
Dagli approfondimenti effettuati non è emersa alcuna criticità al riguardo e quindi si è determinato il venir meno della giustificazione dell'appostazione operata, che non può più essere mantenuta in bilancio;
 - del fondo di ristrutturazione stanziato al 31 dicembre 2004 ai fini dell'operazione Alitalia Servizi attuata il 1° maggio 2005 (€/mgl 28.467);
 - di quanto stanziato nel 2001 a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B767 (€/mgl 4.149).

21. Gli **oneri straordinari** hanno presentato un valore di €/mgl 39.885 (€/mgl 354.424 nell'esercizio a confronto) e sono principalmente riferiti:
- a) alle minusvalenze derivanti dall'alienazione di un aeromobile MD11 per €/mgl 252;
 - b) ad imposte relative ad esercizi precedenti per €/mgl 42;
 - c) a sopravvenienze passive per €/mgl 7.174;
 - d) a quanto rilevato quale passività nei confronti dei dipendenti di Alitalia nel Regno Unito, riferita ad uno schema pensionistico la cui carenza, rinveniente dagli esercizi trascorsi, è stata accertata in €/mgl 22.034 ed è venuta a palesarsi nel corso del presente esercizio;
 - e) a quanto rilasciato per incentivi per esodi, complessivamente pari a €/mgl 10.360.
22. **Le imposte sul reddito di periodo, correnti, differite e anticipate** hanno assunto un valore di €/mgl 22.782 e si riferiscono esclusivamente, al netto dei proventi corrispondenti ai vantaggi fiscali che per effetto dell'adesione del Gruppo Alitalia al nuovo istituto del consolidato fiscale nazionale ed in aderenza alla circolare 53/E del 20 dicembre 2004 dell'Agenzia delle Entrate sono stati trasferiti alle società controllate, all'IRAP di competenza del periodo, non risultando alcuna IRES a debito stante la perdita fiscale per tale fattispecie rilevata.

L'onere di competenza è così determinato:

IRES (per imponibili trasferiti)	(1.991)
IRAP da versare	20.779
Imposte anticipate IRAP	(997)
Utilizzo credito per imposte anticipate IRAP	4.991
TOTALE	22.782

23. Il **Risultato del periodo** ha presentato una perdita netta di €/mgl 160.238, a fronte di quella di €/mgl 810.434 consuntivata invece a dicembre 2004.

Parte D – Prospetti di dettaglio

Prospetto di dettaglio n° 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Euro/migliaia	31.12.2004			Variazioni dell'esercizio						31.12.2005		
	Costo	Ammortamenti	Valore a bilancio	Acquisizioni Capitalizzaz.	Riclassifiche	Conferimento	Alienazioni/Radiazioni	(Svalutaz.) Riprist. di valore	Ammortam.	Costo	Ammortamenti	Valore a bilancio
Voci sottovoci												
1- <u>COSTI DI IMPIANTO E DI AMPLIAMENTO</u>	58.380	46.512	11.868	32.396					14.061	90.776	60.573	30.203
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.Industr. E DI UTILIZ. DELLE OPERE DELL'INGEGNO</u>	92.414	74.524	17.890	7.202	784	(3.759)			8.296	96.641	82.820	13.821
5- <u>Avviamento</u>						179			30	179	30	149
6- <u>IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI</u>	2.892	0	2.892	3.810	(3.897)	(6)				2.799	0	2.799
7- <u>ALTRI ONERI DA AMMORTIZZARE:</u>												
- Immobili	1.988	1.842	146						37	1.988	1.879	109
- Flotta di terzi	186.387	161.004	25.383	12.565	748				15.218	199.700	176.222	23.478
- 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	31.799	27.628	4.171	1.017		(412)			2.037	32.404	29.665	2.739
- 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	56.076	50.844	5.232	1.654		(4.861)			1.061	52.869	51.905	964
- Oneri accessori su finanziamenti	36.850	15.532	21.318	3.912					4.832	40.762	20.364	20.398
- Piano industriale				28.948					5.790	28.948	5.790	23.158
TOTALE ALTRI ONERI DA AMMORTIZZARE	349.104	292.854	56.250	48.096	748	(5.273)	0	0	28.975	392.676	321.829	70.847
T O T A L E	538.459	449.559	88.900	91.504	(2.365)	(8.859)	0	0	51.362	618.740	500.921	117.819
					(*)							

(*) (*) G/c A SPESE (54)
G/C a risconti (2.606)
G/c a Imm. Materiali (FLOTTA) (510)
G/C da imm.materiali 805
Totale (2.365)

Prospetto di dettaglio n.° 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Voci sottovoci	31.12.2004					Variazioni dell'esercizio								31.12.2005								
	Costo	Rivalutazioni	Svalutazioni	Fondo Amm.to	Valore a bilancio	Acquisizioni Capitalizzazioni	Riclassifiche		Conferimento		Svalutaz.(-) Riprist. di valore (+)	Alienazioni / radiazioni		Svalutaz.(-) Riprist. di valore (+)	Ammortamenti	Costo	Rivalutazioni (1)	Svalutazioni	Fondo Amm.to	Valore a bilancio		
							costo	amm.to	svalutazione	costo		amm.to	costo								amm.to	
1- TERRENI E FABBRICATI:																						
- Terreni e fabb. civili	52			50	2								52	50					0	0		
- Terreni e fabb. industriali	47.007	22.519		35.568	33.958	613		(35.744)	35.476	(22.380)					1.342			11.876	139			
2- IMPIANTI E MACCHINARI:																						
- Flotta (1)	4.713.720		(92.660)	1.767.875	2.853.165	82.203	(13.656)	(15)	(397.128)	220.365	21.644	147.172	83.248	23.126	247.239			4.237.967	(47.890)			
- Altri	97.633			73.047	24.586	201	(1.133)		(36.722)	24.169		1.417	1.203		2.832			58.562				
3- ATTREZZI INDUSTRIALI E COMMERCIALI	66.423			47.283	19.140	897			(57.521)	40.999		1.114	1.044		1.535			8.685				
3bis BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI (2)																						
- Terreni e fabbricati	76.529			62.741	13.788		39		(37.636)	33.002					3.066			38.932				
- Impianti e macchinari	52.433			49.587	2.846		306		(28.468)	26.323		1	1		416			24.270				
4- ALTRI BENI	83.796			58.492	25.304	392	2		(49.509)	30.726		29.874	28.941		3.071			4.807				
5- IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI																						
- Imm.ni in corso di realizzazione	1.476			0	1.476	746	(1.231)		(116)									875				
- Anticipi c/flotta	1.172			0	1.172													1.172				
T O T A L E	5.140.241	22.519	(92.660)	2.094.643	2.975.457	84.439	(15.060)	(15)	0	(642.844)	411.060	(736)	179.630	114.487	259.501			4.387.146	139	(47.890)	1.823.612	2.510.783

(15.075)

(*) g/c da scorte tecniche

170
G/c da o.p.
510
G/c a C/c
31
G/c a Cred.
(408)
g/c A LDO air 72
(14.572)
G/c a o.p
(806)
<u>(15.075)</u>

(1) Di cui :

- Rivalutazione ex legge 72 / 1983	14.581				14.581
- Rivalutazione ex legge 413 / 1991	7.936				7.936
	<u>22.519</u>				<u>22.380</u>

(2) Di cui F.do Ammortamento Industriale e Fondo Ammortamento Finanziario

	98.208				58.816										2.274						35.745	
				22.040											1.208							20.738
				<u>112.328</u>											<u>3.482</u>							<u>56.484</u>

Quota amm.to finanziario

600.712,82
2.180.181,29
<u>2.780.894,11</u>

Prospetto di dettaglio n° 3

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2004			Variazioni dell'esercizio							Conferimento	31.12.2005		
	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. (Svalutazioni) Rivalutazioni		Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio
- ALINSURANCE	6	29	36							47		6	76	83
- ALITALIA AIRPORT *	15.484	(7.151)	8.333							278	(8.611)	15.484	(6.873)	0
- ALITALIA EXPRESS	21.850	5.128	26.978							(3.669)		21.850	1.458	23.308
- ATITECH *	26.038	15.349	41.387							2.060	(43.446)	26.038	17.408	0
- AVIOFIN	517	6.124	6.641							692		517	6.816	7.333
- EUROFLY	8.701	(8.701)	0									8.701	(8.701)	0
- ITALIATOUR	2.521	(2.521)	0									2.521	(2.521)	0
- ALITALIA SERVIZI	120	0	120			(94.392)					94.272	0	0	0
- GA 2000 TRAVEL SERVICE	370	(370)	0									370	(370)	0
- GLOBAL EXECUTIVE	141	(139)	2							(2)		141	(141)	0
- ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS *	22.694	1.190	23.884							165	(24.049)	22.694	1.355	0
- SISAM IN LIQUIDAZIONE	1.328	0	1.328									1.328	0	1.328
	99.770	8.938	108.708	0	0	(94.392)	0	0	0	(429)	18.166	99.650	8.508	32.052

* Valutazione con il metodo del patrimonio netto fino al 30/04/05.

Prospetto di dettaglio n° 4

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2004			Variazioni dell'esercizio						Conferimento	31.12.2005			
	Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Riclassifiche	Ricostituzioni di capitale	Ripristini di valore	Alienazioni	Valutazione ex art. 2426 n.4 c.c. (Svalutazioni) Rivalutazioni		Costo	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Valore a bilancio	
- ALITALIA SERVIZI					94.392				(2.885)			94.392	(2.885)	91.507
- ALICOS S.p.A. (ex 7C Italia)	2.362	(1.349)	1.014						284			2.362	(1.065)	1.297
- ALES S.p.A. *	127	33	160						(15)	(145)		127	18	0
- ITALIATOUR S.p.A.	730	(530)	200						(200)			730	(730)	0
- EUROFLY	(465)	465	0									(465)	465	0
	2.754	(1.381)	1.374	0	94.392	0	0	0	(2.816)	(145)		97.146	(4.197)	92.804

* Valutazione con il metodo del patrimonio netto fino al 30/04/05.

Prospetto di dettaglio n° 5

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Euro/migliaia

V o c i s o t t o v o c i	31.12.2004			Variazioni dell' esercizio				Conferimento	31.12.2005		
	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	54.517		54.517						54.517		54.517
- BELAC LLC	1.250	(739)	511					(511)	1.250	(739)	0
- 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	25		25			25			0		0
- EMITTENTI TITOLI	27		27						27		27
- LABIA SERVICE	310	(310)	0						310	(310)	0
- LYBIAN ITALIAN JOINT CO.	9		9						9		9
- OPODO LTD	19.246	(16.236)	3.010						19.246	(16.236)	3.010
- SASA	10.164	(5.555)	4.609			4.609			5.555	(5.555)	0
- SITA	0,4		0,4	0,3				(0,4)	0,3		0,3
- SITA INC FOUNDATION	1.177		1.177	1.340				(1.177)	1.340		1.340
- STOA'	10	(10)	0						10	(10)	0
- U.S. Cargo	0		0	167	194				361		361
T O T A L E	87.039	(22.850)	64.189	1.507	194	4.634	0	(1.688)	82.929	(22.850)	59.568

Prospetto di dettaglio n° 6

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE

al 31.12.2005

Euro/migliaia

DENOMINAZIONE	SEDE	NUMERO AZIONI/QUOTE POSSEDUTE	CAPITALE	UTILE (PERDITA)	PATRIMONIO NETTO	QUOTA PARTECI- PAZIONE %	CORRISP.	VALORE	VALUTAZIONE	DIFFERENZE	
							PATRIM.NETTO DI BILANCIO A	DI CARICO B	ex art. 2426 n. 4 c.c. C	B-A	B-C
1- IMPRESE CONTROLLATE:											
- ALINSURANCE (1)	Roma	12.000	104.000	47	1.375	6,00	83	83	83	0	0
- ALITALIA EXPRESS	Roma	45.000.000	23.400.000	(3.669)	23.308	100,00	23.308	23.308	23.308	0	0
- AVIOFIN	Roma	1.000	516.460	692	9.733	100,00	9.733	9.733	9.733	0	0
- SISAM IN LIQUIDAZIONE (2)	Roma	300.000	1.548.000	22	2.819	100,00	2.819	1.328	n.s.	(1.491)	0
TOTALE IMP. CONTROLLATE							35.943	34.452	33.124	(1.491)	0
2- IMPRESE COLLEGATE:											
- ALITALIA SERVIZI (4) (5)	Fiumicino	94.392.060	218.392.060	(396)	94.392	49,00	91.507	91.507	91.507	0	0
- ALICOS S.p.A. (ex 7C Italia)	Palermo	211.916	2.648.950	284	3.243	40,00	1.297	1.297	1.297	0	0
- ITALIATOUR (3)	Roma	200.000	1.000.000	0	1.000	20,00	200	0	0	(200)	0
TOTALE IMP. COLLEGATE							93.004	92.804	92.804	(200)	0

(1) Controllo indiretto tramite Aviofin.

(2) Bilancio al 31/12/2005

(3) Bilancio al 31/03/2004; si ricorda altresì che Alitalia ha notificato a CIT l'esercizio del proprio diritto, contrattualmente previsto, di vendita della quota di partecipazione ancora detenuta in Italiatour, peraltro, in presenza di una sentenza definitiva di fallimento intervenuta nel 2005 si è provveduto a svalutare completamente l'importo della partecipazione.

(4) Perdita al 31/12/05 di competenza Alitalia €/mgl. 2.885.

(5) Società collegate tramite Alitalia Servizi: Atitech, Alitalia Maintenance Systems e Alitalia Airport.

Prospetto di dettaglio n° 7

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

AL 31.12.2005

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
- Consorzio C I E S	Rende (CS)		Eur 325.368	-	103
- Consorzio E. T. L.	Roma		Eur 61.975	-	10
- Consorzio TURISTEL	Roma		Eur 77.460	-	26
- EAS	Il Cairo	7.000	Egp 120.000.000	7,00	163
- EMITTENTI TITOLI	Milano	52.000	Eur 4.264.000	0,63	27
- LYBIAN ITALIAN JOINT CO.	Tripoli	100	Lyd 1.716.750	0,26	9
- OPODO Ltd	Londra	19.245.600	Eur 333.000.000	4,08	3.010
- SITA SC	Bruxelles	138	Eur 11.910.460	1,95	0,3
- SITA INC FOUNDATION	Amsterdam	1.191.758	Eur 10.000.000	1,22	1.340
- US Cargo Sales Joint Venture LLC	Atlanta		USD 4.400.000	10,00	361
TOTALE					59.568

(*) La media delle quotazioni di borsa del 2° semestre 2005 per azione è € 14,47

Prospetto di dettaglio n° 8

VERSAMENTI IN C/PARTECIPAZIONI

Euro/migliaia

V o c i s o t t o v o c i	31.12.2004			Variazioni dell' esercizio				31.12.2005		
	Costo	Svalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni / Sottoscrizioni	Ricostituzioni di capitale	Riclassifiche	Svalutazioni	Costo	Svalutazioni	Valore a bilancio
IMPRESE CONTROLLATE										
- ALITALIA AIRPORT	0	0	0					0	0	0
- AVIOFIN	2.400	0	2.400					2.400	0	2.400
- EUROFLY	19.765	(19.765)	(0)					19.765	(19.765)	(0)
- ITALIATOUR	1.387	(1.387)	0					1.387	(1.387)	0
	<u>23.552</u>	<u>(21.152)</u>	<u>2.400</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>23.552</u>	<u>(21.152)</u>	<u>2.400</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	(0)		(0)					(0)		(0)
	<u>(0)</u>		<u>(0)</u>			<u>0</u>		<u>(0)</u>		<u>(0)</u>
T O T A L E	23.551	(21.152)	2.400	0	0	0	0	23.551	(21.152)	2.400

Prospetto di dettaglio n° 9

ALTRE VOCI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Euro/migliaia														
V o c i sottovoci	31.12.2004			Variazioni dell'esercizio								31.12.2005		
	Importo nominale residuo	Fondi svalutazione (1)	Valore a bilancio	Eroga- zioni	Riclassifiche	(Rimborsi)	Rivalutazioni (Svalutazioni)	(Accant.) (al fondo) Ass.to (1)	Riprist.di valore + Util. f.do (1)	Giroconti	Conferimento	Importo nominale residuo	Fondi svalutazione (1)	Valore a bilancio
CREDITI VERSO ALTRI:														
- Promissory Notes	5.160	(1.287)	3.873			(741)	385	213				4.804	(1.074)	3.730
- Depositi cauzionali	53.281		53.281	5.370		(19.330)	7.893					47.214		47.214
- Crediti diversi (Quota f.do sval. Crediti)	90.457	(2.405) (4.777)	88.052 (4.777)	159	(194)	(11.907)	5	585 (53)		(7.342)	(4.736)	73.784	(1.820) (12.172)	71.964 (12.172)
ALTRE VOCI:														
- Certificati Credito Tesoro	109		109									109		109
- Obbligazioni SACF	0		0									0		0
T O T A L E	149.007	(8.469)	140.537	5.529	(194)	(31.978)	8.283	0	745	(7.342)	(4.736)	125.911	(15.066)	110.845

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	31.12.2005 Totale	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	31.12.2004 Totale
<u>CREDITI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</u>								
- Verso altri:								
. Promissory notes	1.110	2.618		3.728	903	2.705	265	3.872
. Depositi cauzionali			47.214	47.214			53.281	53.281
. Crediti diversi	3.130	53.130	3.533	59.793	9.514	70.227	3.533	83.275
	<u>4.239</u>	<u>55.749</u>	<u>50.747</u>	<u>110.735</u>	<u>10.417</u>	<u>72.932</u>	<u>57.079</u>	<u>140.428</u>
<u>CREDITI DEL CIRCOLANTE</u>								
- Altri crediti finanziari a breve:								
. Verso imprese controllate	31.463			31.463	43.099			43.099
. Verso imprese collegate	0			0	118			118
. Verso altri	55.517			55.517	7.823			7.823
	<u>86.979</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>86.979</u>	<u>51.039</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>51.039</u>
- Crediti commerciali:								
. Verso clienti	116.798			116.798	144.553			144.553
. Verso imprese controllate	916			916	1.183			1.183
. Verso collegate	2.508			2.508	0			0
	<u>120.222</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>120.222</u>	<u>145.735</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>145.735</u>
- Crediti tributari	75.543			75.543	81.385			81.385
- Imposte anticipate	6.707			6.707	10.700			10.700
- Crediti vari:								
. Compagnie di nav. aerea	46.782			46.782	48.694			48.694
. Agenti di viaggio	256.592			256.592	249.227			249.227
. Crediti diversi	201.414			201.414	167.322			167.322
	<u>587.037</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>587.037</u>	<u>557.327</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>557.327</u>
RATEI ATTIVI	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1.090</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1.090</u>
T O T A L E	<u><u>798.478</u></u>	<u><u>55.749</u></u>	<u><u>50.747</u></u>	<u><u>904.973</u></u>	<u><u>765.609</u></u>	<u><u>72.932</u></u>	<u><u>57.079</u></u>	<u><u>895.620</u></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		31.12.2005 Totale	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2004 Totale
1- CREDITI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE						
- Verso imprese controllate		0	0		0	0
- Verso altri:						
. promissory notes	3.728	0	3.728	3.872	0	3.872
. depositi cauzionali	44.228	2.986	47.214	53.281	0	53.281
. crediti diversi	12.161	47.632	59.793	12.820	70.455	83.275
	<u>60.117</u>	<u>50.618</u>	<u>110.735</u>	<u>69.973</u>	<u>70.455</u>	<u>140.428</u>
2- CREDITI DEL CIRCOLANTE						
- Verso clienti	18.973	97.825	116.797	55.793	88.759	144.553
- Verso imprese controllate		32.379	32.379		44.281	44.281
- Verso imprese collegate		2.508	2.508		117	117
- Crediti tributari		75.543	75.543		81.385	81.385
- Imposte anticipate		6.707	6.707		10.700	10.700
- Verso altri:						
. compagnie di nav. aerea	38.429	8.353	46.782	40.633	8.060	48.694
. agenti di viaggio	141.777	114.815	256.592	103.230	145.997	249.227
. crediti diversi	62.995	193.936	256.931	15.310	159.834	175.145
	<u>262.173</u>	<u>532.065</u>	<u>794.238</u>	<u>214.967</u>	<u>539.134</u>	<u>754.101</u>
3- DISPONIBILITA' LIQUIDE						
- Depositi bancari e postali	436.633	616.175	1.052.808	31.957	39.013	70.970
- Assegni		0	0		11	11
- denaro e valori in cassa	10.562	506	11.068	8.176	354	8.531
	<u>447.195</u>	<u>616.680</u>	<u>1.063.876</u>	<u>40.133</u>	<u>39.378</u>	<u>79.512</u>
4- RATEI ATTIVI		<u>0</u>	<u>0</u>		<u>1.090</u>	<u>1.090</u>
TOTALE	<u>769.485</u>	<u>1.199.363</u>	<u>1.968.848</u>	<u>325.074</u>	<u>650.058</u>	<u>975.131</u>

Prospetto di dettaglio n.° 12

CREDITI

31/12/2005

31/12/2004

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31/12/2005							31/12/2004						
	ITALIA	EUROPA	NORD AMERICA	SUD AMERICA	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE	ITALIA	EUROPA	NORD AMERICA	SUD AMERICA	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE
CREDITI DEL CIRCOLANTE														
- Verso clienti	80.163	15.120	8.012	8.772	1.392	3.338	116.797	85.300	33.116	12.180	7.667	2.255	4.034	144.552
- Verso imprese controllate	32.379						32.379	42.661		1.620				44.281
- Verso imprese collegate	2.508						2.508	117						117
- Crediti tributari	75.543						75.543	81.385						81.385
- Imposte anticipate	6.707						6.707	10.700						10.700
- Verso altri:														
. compagnie di nav. aerea	44.725	33	1.819	118		86	46.781	45.458	69		2.070	34	1.063	48.694
. agenti di viaggio	122.912	34.779	27.368	2.685	35.364	33.484	256.592	127.301	24.997	30.587	4.440	22.659	39.243	249.227
. crediti diversi	241.424	2.177	2.556	1.321	8.843	610	256.931	145.623	14.162		4.436	2.529	8.395	175.145
	<u>606.361</u>	<u>52.109</u>	<u>39.755</u>	<u>12.896</u>	<u>45.599</u>	<u>37.518</u>	<u>794.238</u>	<u>538.545</u>	<u>72.344</u>	<u>44.387</u>	<u>18.613</u>	<u>27.477</u>	<u>52.735</u>	<u>754.101</u>
TOTALE	<u>606.361</u>	<u>52.109</u>	<u>39.755</u>	<u>12.896</u>	<u>45.599</u>	<u>37.518</u>	<u>794.238</u>	<u>538.545</u>	<u>72.344</u>	<u>44.387</u>	<u>18.613</u>	<u>27.477</u>	<u>52.735</u>	<u>754.101</u>

Prospetto di dettaglio n.° 13

PATRIMONIO NETTO

Euro/migliaia

Voci sottovoci	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio					31.12.2005
	Valore a bilancio	Sottoscrizione dei soci	Conversioni di obbligazioni	Utilizzo Riserve	Ripartiz. utili sistem. perdita	Utile/perdita dell'esercizio	Valore a bilancio
1- CAPITALE : (1)	1.433.258	1.006.050	32		(1.142.046)		1.297.294
2- RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI	227.907	1.397	48		(227.907)		1.445
2 bis- AZIONI SOTTOSCRITTE SU AUMENTI DI CAPITALE IN CORSO (ovvero: versamento dei soci in c/capitale)	0						0
3- RISERVE DI RIVALUTAZIONE LEGGE 413/91	0						0
4- RISERVA LEGALE	4.740				(4.740)		0
7- ALTRE RISERVE:							
- Riserva per emissione azioni ex art 2349 cc	1.182				(1.182)		0
- Riserva da riduzione di capitale sociale	1.432				(1.432)		0
- Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0						0
8- UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(426.990)				426.990		0
9- UTILE (PERDITA) DELL' ESERCIZIO							
- Utile (perdita) del periodo	(810.434)				810.434	(160.238)	(160.238)
- Perdita ripianata in corso d'anno					139.882		139.882
	431.095	1.007.447	80	0	0	(160.238)	1.278.383

(1) Di cui :
. Azioni ordinarie

Numero
3.873.671.550

Numero
1.386.691.606

Prospetto di dettaglio n.° 14
ANALISI DELLE VOCI DEL PATRIMONIO NETTO

Euro/migliaia

Natura/descrizione	IMPORTO 31.12.2005	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE DAL 2001	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
1- <u>CAPITALE</u>	1.297.294			(232.267)	
Riserve di capitale:					
2- <u>RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI</u>	1.445	A.B.	0	(792.069)	
2 bis- <u>AZIONI SOTTOSCRITTE SU AUMENTI DI CAPITALE IN CORSO (ovvero: versamento dei soci in c/capitale)</u>	0				(258.228)
Riserve di utili:					
4- <u>RISERVA LEGALE</u>	0	B.	-	(17.432)	
7- <u>ALTRE RISERVE:</u>					
- Riserva per emissione azioni ex art 2349 cc	0	A.B.C.	0	(1.182)	
- Riserva da riduzione di capitale sociale	0	B.	0	(1.432)	
- Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0			(97.659)	
8- <u>UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO</u>					
9- <u>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</u>					
- <u>Utile (perdita) del periodo</u>	(160.238)				
- <u>Perdita al 31/03/2005 ripianata in corso d'anno</u>	139.882				
	1.278.383				
TOTALE			0		
Quota non distribuibile			0		
Residuo quota distribuibile			-		

Legenda:

- A. per aumento del capitale sociale;
- B. per copertura perdite;
- C. per distribuzione ai soci

Prospetto di dettaglio n. 15

FONDI PER RISCHI E ONERI

Voci Sottovoci	31.12.2004	Accantonamenti						Utilizzi diretti	Riclassifiche	Assorbimenti				31.12.2005	
		per rischi	altri acc.nti	Proventi del traffico	oneri straor.	oneri finanziari	Svalutazione Partecipazioni			fondi	Proventi del traffico	proventi straor.	Rivalutazione Partecipazioni		Conferimento
2. Per Imposte anche differite	643									312				331	
3. Altri:															
a) buoni sconto e concorsi a premi	101.098			29.857							60.815			70.140	
b) impegni per acquisti/vendite a termine	0													0	
c) ristrutturazione	315.526						67.493				28.467	157.573		61.993	
d) prepensionamenti	93.424										93.424			0	
f) oneri futuri B767	4.149										4.149			0	
g) diversi															
. rischi vari	76.666	15.496			22.034		278	7.342	8.746					97.830	
. adeguamento area tecnica	52.839								273					52.566	
. fondo oneri su partecipate	88						88							0	
. fondo impegni futuri (ATR-72)	15.427						14.572		855					0	
	659.860	15.496	0	29.857	22.034	0	0	82.431	7.342	10.186	60.815	126.040	0	157.573	282.861
Totale Accantonamenti		67.387							Totale Assorbimenti				197.041		

Prospetto di dettaglio n.° 16

DEBITI E RATEI PASSIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Euro/migliaia

Voci sottovoci	Importi scadenti			31.12.2005 Totale	Importi scadenti			31.12.2004 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	714.191		714.191	0	714.271	0	714.271
- Debiti verso banche	181.251	609.109	339.950	1.130.310	218.775	482.696	346.399	1.047.870
- Debiti verso altri finanziatori	9.696	74.598	0	84.294	8.254	73.417	0	81.670
- Debiti verso imprese collegate		39.673		39.673				
	<u>190.947</u>	<u>1.437.571</u>	<u>339.950</u>	<u>1.968.468</u>	<u>227.160</u>	<u>1.270.383</u>	<u>346.399</u>	<u>1.843.811</u>
DEBITI DEL CIRCOLANTE								
- Altri debiti finanziari a breve:								
. Verso banche	8.251			8.251	801			801
. Verso altri finanziatori	166			166	131			131
. Debiti rappresentati da titoli di credito	0			0	0			0
. Verso imprese controllate	11.029			11.029	77.466			77.466
. Verso imprese collegate	200	0		200	200			200
	<u>19.646</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>19.646</u>	<u>78.598</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>78.598</u>
- Debiti commerciali:								
. Acconti	667			667	5			5
. Verso fornitori	423.416			423.416	370.225			370.225
. Verso imprese controllate	12.447			12.447	69.820			69.820
. Verso imprese collegate	24.775			24.775	794			794
	<u>461.304</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>461.304</u>	<u>440.844</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>440.844</u>
- Debiti vari:								
. Debiti tributari	24.903			24.903	29.179	171		29.350
. Verso ist. di prev. e sicurezza soc.	20.504			20.504	35.832			35.832
. Altri debiti:								
Biglietti prepagati	232.612			232.612	225.515			225.515
Compagnie di nav. aerea	100.150			100.150	70.471			70.471
Agenti di viaggio	68.766			68.766	54.735			54.735
Debiti diversi	120.880	15.261		136.141	147.765	0		147.765
	<u>567.815</u>	<u>15.261</u>	<u>0</u>	<u>583.076</u>	<u>563.497</u>	<u>171</u>	<u>0</u>	<u>563.668</u>
RATEI PASSIVI	<u>47.110</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>47.110</u>	<u>28.290</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>28.290</u>
T O T A L E	1.286.822	1.452.832	339.950	3.079.604	1.338.388	1.270.554	346.399	2.955.210

Prospetto di dettaglio n.° 17

DEBITI E RATEI PASSIVI IN VALUTA O CON RISCHIO DI CAMBIO

Euro/migliaia

Voci sottovoci	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2005 Totale	In valuta o con rischio di cambio		31.12.2004 Totale
2. <u>OBBLIGAZIONI CONVERTIBILI</u>	0	714.191	714.191	0	714.271	714.271
4. <u>DEBITI VERSO BANCHE</u>	377.215	761.346	1.138.561	0	1.048.672	1.048.672
5. <u>DEBITI VERSO ALTRI FINANZIATORI</u>	81.227	3.233	84.459	76.766	5.035	81.801
6. <u>ACCONTI</u>		667	667		5	5
7. <u>DEBITI VERSO FORNITORI</u>	56.949	366.467	423.416	50.961	319.264	370.225
9. <u>DEBITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE</u>		23.476	23.476		147.286	147.286
10. <u>DEBITI VERSO IMPRESE COLLEGATE</u>		64.648	64.648		994	994
12. <u>DEBITI TRIBUTARI</u>		24.903	24.903		29.350	29.350
13. <u>DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE</u>	17	20.487	20.504	359	35.473	35.832
14. <u>ALTRI DEBITI</u>		232.612	232.612		225.515	225.515
a) Biglietti prepagati		232.612	232.612		225.515	225.515
b) Compagnie di navigazione aerea	74.031	26.119	100.150	61.502	8.969	70.471
c) Agenti di viaggio	5.984	62.782	68.766	23.849	30.886	54.735
d) Debiti diversi	40.047	96.094	136.141	2.827	144.938	147.765
	<u>635.470</u>	<u>2.397.023</u>	<u>3.032.493</u>	<u>216.263</u>	<u>2.710.658</u>	<u>2.926.920</u>
RATEI PASSIVI		47.110	47.110		28.290	28.290
T O T A L E	<u><u>635.470</u></u>	<u><u>2.444.133</u></u>	<u><u>3.079.604</u></u>	<u><u>216.263</u></u>	<u><u>2.738.948</u></u>	<u><u>2.955.210</u></u>

Prospetto di dettaglio n.° 18

DEBITI

2005

2004

Euro/migliaia

Voci sottovoci	2005						2004					
	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE
2. <u>OBBLIGAZIONI CONVERTIBILI</u>	714.191					714.191	714.271					714.271
4. <u>DEBITI VERSO BANCHE</u>	1.138.561					1.138.561	1.048.672					1.048.672
5. <u>DEBITI VERSO ALTRI FINANZIATORI</u>	84.459					84.459	81.801					81.801
6. <u>ACCONTI</u>	667					667	5					5
7. <u>DEBITI VERSO FORNITORI</u>	406.519	6.902	4.509	4.962	524	423.416	357.433	7.882	3.314	1.225	371	370.225
9. <u>DEBITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE</u>	23.476					23.476	147.269		17			147.286
10. <u>DEBITI VERSO IMPRESE COLLEGATE</u>	64.648					64.648	994					994
12. <u>DEBITI TRIBUTARI</u>	24.903					24.903	29.350					29.350
13. <u>DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE</u>	20.504					20.504	35.832					35.832
14. <u>ALTRI DEBITI</u>												
a) Biglietti prepagati	232.612					232.612	225.515					225.515
b) Compagnie di navigazione aerea	31.845	12.214	53.439	955	1.697	100.150	34.998	9.183	22.775	1.227	2.288	70.471
c) Agenti di viaggio	67.700	492	107	159	308	68.766	31.030	1.324	3.213	7.235	11.933	54.735
d) Debiti diversi	126.900	1.169	1.881	4.048	2.143	136.141	146.342	380	58	5	980	147.765
T O T A L E	2.936.985	20.777	59.936	10.124	4.672	3.032.493	2.853.512	18.769	29.377	9.692	15.572	2.926.922

Prospetto di dettaglio n.° 19

RICAVI

31.12.2005

31.12.2004

Euro/migliaia

	<u>31.12.2005</u>						<u>31.12.2004</u>					
	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	ESTREMO ORIENTE	ALTRE	TOTALE
Ricavi per prestazioni												
Ricavi del traffico:												
Passeggeri	1.011.098	968.418	671.352	337.316	565.780	3.553.964	895.582	940.305	616.197	248.457	469.506	3.170.047
Merci	9.299	25.201	127.243	280.642	19.881	462.266	8.319	22.386	115.190	282.592	17.101	445.587
Posta	1.036	4.230	3.967	1.725	651	11.609	1.360	4.969	4.600	1.882	881	13.692
Altri	-	-	-	-	-	79.416	-	-	-	-	-	69.389
Totale ricavi del traffico	1.021.433	997.849	802.562	619.683	586.312	4.107.255	905.261	967.660	735.987	532.931	487.488	3.698.715
Altre prestazioni	-	-	-	-	-	279.675	-	-	-	-	-	331.053
Totale	1.021.433	997.849	802.562	619.683	586.312	4.386.930	905.261	967.660	735.987	532.931	487.488	4.029.768
Ricavi per vendite	-	-	-	-	-	12.953	-	-	-	-	-	17.002
TOTALE RICAVI	1.021.433	997.849	802.562	619.683	586.312	4.399.883	905.261	967.660	735.987	532.931	487.488	4.046.770

I ricavi sono rappresentati per area geografica di destinazione.

Parte E – Altre informazioni Alitalia

Numero medio dipendenti a libro matricola

Il personale medio impiegato dalla Società nel corso dell'esercizio 2005 è risultato il seguente:

Alitalia S.p.A. Forza Media a libro matricola	31/12/05	31/12/04	delta
Dirigenti	112,8	155,3	(43)
Quadri	565,5	804,8	(239)
Impiegati	4.309,6	6.215,4	(1.906)
Operai	797,9	2.000,9	(1.203)
<i>totale TERRA</i>	<i>5.785,8</i>	<i>9.176,4</i>	<i>(3.391)</i>
Piloti	1.854,1	2.023,3	(169)
Tecnici di Volo	-	7,0	(7)
Assistenti di Volo	4.466,4	4.622,5	(156)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.320,5</i>	<i>6.652,8</i>	<i>(332)</i>
TOTALE	12.106,3	15.829,2	(3.723)

Compensi spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci

L'ammontare dei compensi deliberati, spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci cumulativamente per ciascuna categoria, è stato, con riferimento all'intero esercizio 2005 il seguente:

Amministratori	€/mgl 1.382
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

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 nell'allegato 3C al citato Regolamento, 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
CIMOLI Giancarlo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A	Presidente-Amministratore delegato	01.01.2005 - 31.12.2005	1.286.000,00	5.127,16	-	1.500.000,00
CHECCHIA Gabriele	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A	Amministratore	01.01.2005 - 31.12.2005	24.000,00	-	-	-
SPINETTA Jean-Cyril	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A	Amministratore	01.01.2005 - 31.12.2005	24.000,00	-	-	-
ULISSI Roberto	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2005 - 31.12.2005	24.000,00 (*)	-	-	-
ZODDA Augusto	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2005 - 31.12.2005	24.000,00	-	-	-
PACIFICO Luigi	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale (dal 27.06.2005)	01.01.2005 - 31.12.2005	46.271,24 (*)	262,00	-	-
		Sindaco Effettivo (fino al 27.06.2005)		-	-	-	-
	Sisam S.p.A. in liquidazione	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2005 - 31.12.2005	-	-	-	3.900,00
	Alitalia Servizi S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale (dall'1.08.2005)	01.01.2005 - 11.11.2005	-	-	-	28.630,14
		Sindaco effettivo (fino al 31.07.2005)		-	-	-	-
STEVE Bruno	Atitech S.p.A.	Sindaco effettivo	01.01.2005 - 23.06.2005	-	-	-	6.435,62
	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2005 - 27.06.2005	26.821,92	-	-	-
	Alitalia Servizi S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2005 - 31.07.2005	-	-	-	29.041,10
	Alitalia Airport	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2005 - 24.06.2005	-	-	-	5.256,25
ARNABOLDI Luca	Atitech	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2005 - 23.06.2005	-	-	-	9.653,42
	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2005 - 27.06.2005	18.043,84	-	-	-
BARBIERI Leone	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2005 - 27.06.2005	18.043,84	-	-	-
	Alitalia Express S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2005 - 23.06.2005	-	-	-	6.292,60
BIANCHI Claudio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2005 - 27.06.2005	18.043,84	-	-	-
BERRUTI Diego Maria	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	27.06.2005 - 31.12.2005	19.057,53	540,00	-	-
BORTOLOMIOL Marcellino	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	27.06.2005 - 31.12.2005	19.057,53	-	-	-
LAGHI Enrico	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	27.06.2005 - 31.12.2005	19.057,53	-	-	-
MANCINI Nicandro	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	27.06.2005 - 31.12.2005	19.057,53	-	-	-

(*)Riversati al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La posizione fiscale della Società ed il relativo contenzioso

Nel corso del 2005 si è perfezionata, in regime di neutralità e continuità fiscale, così come disciplinato dal nuovo art. 176 del D.P.R. 917/86, l'operazione di conferimento del ramo di azienda e delle partecipazioni di Alitalia Airport S.p.A., Alitalia Maintenance Systems S.p.A. e Atitech S.p.A. in Alitalia Servizi S.p.A. Nell'atto di conferimento, all'art. 10, è stato evidenziato che l'adozione di tale normativa ha prodotto effetti a far data dal 1° maggio 2005.

Alitalia ha, inoltre, trasferito con l'operazione straordinaria sopra descritta anche parte del plafond Iva disponibile, afferente il perimetro aziendale conferito, per un valore complessivo di €/mln. 203 di imponibile.

L'area di consolidamento che si è delineata per il gruppo Alitalia nel periodo d'imposta 2004, ha subito nel secondo semestre del 2005 sostanziali modificazioni con l'ingresso della Società Fintecna S.p.A. in Alitalia Servizi S.p.A.; tale ingresso modificando di fatto il controllo del pacchetto azionario di Alitalia sulle partecipazioni conferite in Alitalia Servizi S.p.A., secondo quanto disposto dall'art. 120 del Tuir, ha determinato la modifica del perimetro di Consolidato Fiscale Nazionale. Si evidenzia come nell'aderire al regime di tassazione consolidata, le società rientranti nell'area di consolidamento, si impegnino reciprocamente a rispettare le pattuizioni contrattuali prese al fine di tutelare l'interesse di ogni singola società e del gruppo anche nel rispetto dell'attività di coordinamento e controllo disciplinata dagli art. 2497 e seguenti del c.c.

Stante quanto sopra si segnala come gli effetti della procedura in capo alla consolidante siano salvi e pari a €/mln 1,9.

Il risultato fiscale conseguito al 31 dicembre 2005 ha evidenziato una perdita, ai fini IRES, per la Compagnia pari ad €/mln 361 completamente attribuita al nuovo regime di tassazione.

La Compagnia registrata, inoltre, al 31 dicembre 2005 fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti per un ammontare complessivo pari a circa €/mln 421 (differenze temporali attive) non recepisce imposte anticipate a livello di IRES. Per quanto concerne l'IRAP, sono stati viceversa iscritti crediti per imposte anticipate pari ad un importo di €/mln 0,99 mentre sono venute meno imposte anticipate iscritte precedentemente, a tale titolo, per un ammontare di €/mln 4,9.

Le perdite che residuano dalle dichiarazioni fiscali della Compagnia sono di duplice natura riportabili ed utilizzabili per compensare futuri imponibili della Compagnia stessa.

Alitalia presenta perdite fiscali, generate prima dell'introduzione dell'istituto del consolidato fiscale nazionale, che a tutto il 2003, sono pari a €/mln 824.

In costanza di consolidato fiscale le perdite generate nel periodo d'imposta 2004 ammontano a €/mln 593, mentre quelle del 2005 ammontano a €/mln 355. In questi due ultimi periodi d'imposta tali perdite hanno subito una parziale riduzione per la compensazione con gli imponibili fiscali prodotti dalle società del gruppo consolidate.

Con riferimento all'attività di contenzioso fiscale in cui è stata coinvolta la Compagnia, si evidenzia che, in data 27 ottobre 2004, sono stati notificati, da parte dell'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 6 - due Avvisi di accertamento in materia di ritenute su lavoro dipendente per gli anni d'imposta 1999 e 2000. I suddetti avvisi scaturiscono dal medesimo Processo Verbale di Verifica, prodotto dalla Guardia di Finanza per le annualità 1997 e 1998, a seguito del quale erano stati notificati alla stessa Compagnia due precedenti avvisi afferenti tali ultime annualità.

Come per i precedenti due Avvisi, anche questi ultimi non si basano su un accertamento diretto, bensì su una semplice comunicazione del Servizio Ispezioni della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma, che avrebbe accertato la presunta violazione al "*divieto di intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e <alla> 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 si riferirebbero ad una erronea contestazione relativa al contratto per la fornitura e l'installazione di un sistema integrato di elaborazione dati IBM, stipulato con la Società IBM SEMEA S.p.A., e a quello per la fornitura di attività di sviluppo (adattative/implementative) su progetti esistenti o da sviluppare, stipulato con la Società SOFTLAB.

Dagli avvisi di accertamento summenzionati emerge che la Compagnia avrebbe corrisposto, negli anni 1997, 1998, 1999 e 2000, compensi a titolo di lavoro dipendente, non inseriti nelle dichiarazioni dei sostituti d'imposta nei rispettivi esercizi.

La Compagnia, nei corretti termini, ha proposto ricorso avverso detti avvisi di rettifica, sia per gli anni 1997 e 1998, che per gli anni 1999 e 2000.

A seguito della proposizione di tali ricorsi, l'Ufficio ha iscritto a ruolo una parte degli importi pretesi, inviando le rispettive cartelle esattoriali, con riferimento alle quali la Compagnia ha chiesto ed ottenuto dall'Ufficio delle Entrate di Roma 6 la sospensione della riscossione fino all'esito dei relativi procedimenti in Commissione Tributaria Provinciale.

In particolare, per quanto concerne l'attività processuale promossa avverso le pretese riguardanti gli anni d'imposta 1997 e 1998, si evidenzia che la Commissione Tributaria Provinciale di Roma, riuniti i rispettivi ricorsi per connessione oggettiva e soggettiva, a sostegno delle tesi prodotte da Alitalia, ha, in primo luogo, emesso un'ordinanza nella quale ha intimato alle contraenti, Softlab e IBM in qualità di società subappaltanti, di produrre le situazioni contributive e fiscali relative ai dipendenti interessati, menzionati nel verbale dell'Ispettore del lavoro ed in quello della Guardia di Finanza, ed, infine, in data 30 dicembre 2005, ha emesso una sentenza favorevole alla Compagnia, con la quale ha accolto i ricorsi in argomento.

Nel periodo in considerazione, è stata, inoltre, notificata alla Compagnia una cartella esattoriale per un valore di €/mln 1,5 riguardante l'anno d'imposta 1999, relativa alla società SIGMA Travel System, fusa per incorporazione in Alitalia nel 2002, per la quale la Società ha presentato cautelativamente ricorso in Commissione Tributaria Provinciale. La Compagnia ha comunque ottenuto, in via extragiudiziale, direttamente con l'Ufficio che ha emesso la cartella, rassicurazioni circa l'annullamento della stessa, cui seguirà lo sgravio delle somme comminate.

In data 18-06-2005, la Compagnia ha, ricevuto, sempre per la Sigma Travel System, una comunicazione in cui l'Ufficio delle Entrate di Roma 6 intendeva rettificare per l'anno d'imposta 2000 la dichiarazione dei redditi, richiedendo, il pagamento di una somma pari ad €/mil. 10,7.

La Compagnia ha seguito anche in questo caso, la via extragiudiziale, ricorrendone i presupposti, ed ha ottenuto, dopo diversi incontri con l'Ufficio e dopo aver presentato la documentazione idonea, la rettifica della dichiarazione dei redditi de quo, ottenendo il discarico della somma pretesa, prima che questa venisse iscritta a ruolo.

Successivamente, è stata notificata alla Società una cartella esattoriale per la società RACOM Teledata, fusa in Alitalia nel 2002, relativa all'anno d'imposta 2000, per un importo di €/mln. 1, nei confronti della quale la Compagnia ha predisposto le opportune azioni, sia in via giudiziale che extragiudiziale, ottenendo rassicurazioni circa il buon esito della vicenda.

In data 9 agosto 2005, la Compagnia ha ricevuto un avviso di accertamento da parte del Comune di Fiumicino, nel quale si richiedeva il pagamento della somma di €/mln. 0,03 - oltre interessi e sanzioni - per l'assolvimento dell'Imposta sulla Pubblicità nell'area aeroportuale, e rispetto al quale è stata presentata istanza di annullamento in autotutela nei confronti dell'Amministrazione che ha emanato l'atto, nonché tempestivo ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.

Infine, in data 31/12/2005, la Compagnia ha ricevuto un atto di contestazione da parte dell'Agenzia delle Entrate, relativo al pagamento di sanzioni amministrative inerenti a violazioni formali scaturenti da un Processo Verbale di Costatazione del Dipartimento delle Dogane del Ministero delle Finanze del 27/11/2000. In proposito la Compagnia ha intrapreso la via extragiudiziale con l'Ufficio di Roma 6 dell'Agenzia delle Entrate che ha emesso l'avviso, presentando un'istanza di annullamento in autotutela di tale atto e pagando la somma prevista (€/mln 0,005) a titolo di definizione delle suddette violazioni formali, ottenendo dall'Ufficio stesso rassicurazioni sul riconoscimento della sussistenza dell'"*errore scusabile*".

Vista l'attività condotta e ritenute valide le assicurazioni concordate con gli organi preposti dell'Amministrazione Finanziaria, lo stanziamento del Fondo imposte e tasse è stato adeguato al valore di €/mln 0,3.

Per la definizione delle liti fiscali superiori ai 50.000 Euro, pagabili in 12 rate, la Società ha versato a novembre 2005, la XI^a rata delle dodici previste. Nel corso dell'esercizio 2006, nel mese di febbraio, è stata liquidata la XII^a ed ultima rata di condono.

Si ricorda, peraltro, 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 0,002, comprensivo di sanzioni ed interessi, non rientrano nelle fattispecie previste dalla normativa che prevedeva la definizione delle liti. Nel frattempo queste sono state discusse in Commissione Tributaria Provinciale di Roma, e si è in attesa della relativa decisione.

In relazione alla posizione assunta, in sede comunitaria, sulla legittimità dell'Irap (Imposta sulle attività produttive), per il contrasto di detta imposta con l'art. 33 della Sesta Direttiva CEE del 17 maggio 1977, n. 77/388/CEE, contenente il divieto di introdurre "*qualsiasi imposta, diritto o tassa che abbia il carattere di imposta sulla cifra di affari*", la Compagnia ha promosso un'azione volta ad ottenere il rimborso dell'imposta versata per gli anni dal 2000 al 2003, con la presentazione dei relativi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale, il cui esito è connesso alle sorti del procedimento C-475/03, che vede coinvolto il nostro Paese innanzi alla Corte di Giustizia Europea.

Nel corso dell'esercizio 2006 è stato, inoltre, presentato il ricorso relativo all'Irap assolta nell'anno d'imposta 2004.

Nel periodo in esame, la Compagnia ha ottenuto il rimborso di eccedenze di credito IRPEG per gli anni 1988, 1989 e 1990 della società Aero Trasporti Italiani ATI S.p.A. (fusa per incorporazione in Alitalia) per un valore complessivo di €/mln 1,6.

Inoltre, in relazione al ricorso proposto dinanzi alla Corte di Cassazione a mezzo di un primario professionista che ha assistito la Compagnia, circa il rimborso ILOR dell'anno 1987, la Suprema Corte ha accolto la tesi della Società, rigettando le doglianze dell'Amministrazione Finanziaria e riconoscendo il rimborso per un importo di circa €/mln 15, comprensivo di interessi, ottenuto nel dicembre 2005.

Si evidenzia, infine, che il Nucleo operativo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha effettuato una verifica presso la Compagnia avente ad oggetto eventuali violazioni in materia di IVA in relazione all'assoggettamento all'imposta dei diritti d'imbarco, con particolare riferimento all'anno d'imposta 2003.

Tale verifica si è conclusa in data 29 luglio 2005 con la stesura del Processo Verbale di Constatazione, in cui la Compagnia ha preso atto dei rilievi, esibendo una prima memoria difensiva.

La Compagnia, comunque, a tal riguardo aveva già operato cautelativamente un accantonamento per l'importo delle violazioni riportate nel Processo Verbale di Constatazione, a copertura del rischio connesso.

Tale accantonamento è stato operato in relazione alla sussistenza di una "indubbia incertezza" interpretativa che si è manifestata in merito all'applicazione dell'IVA ai diritti d'imbarco passeggeri afferenti ai voli domestici, ex art. 5, Legge n. 324/76 e consente di fronteggiare la richiesta dell'Amministrazione Finanziaria.

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio ed onere fiscale teorico (IRAP)
(Principio Contabile n° 25)

DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	-	224.559.754,04	
COSTI NON RILEVANTI AI FINI IRAP		833.527.707,53	
TOTALE		608.967.953,49	
ONERE FISCALE TEORICO			23.347.556,92
DIFFERENZA TEMPORANEA TASSABILE IN ESERCIZI SUCCESSIVI	-	18.308.537,36	
DIFFERENZA TEMPORANEA DEDUCIBILE IN ESERCIZI SUCCESSIVI		41.413.039,55	
RIGIRO DELLE DIFFERENZE TEMPORANEE DA ESERCIZI PRECEDENTI	-	79.987.744,55	
DIFFERENZE CHE NON SI RIVERSERANNO NEGLI ESERCIZI SUCCESSIVI		44.010.508,49	
VALORE DELLA PRODUZIONE		596.095.219,62	
VALORE DELLA PRODUZIONE ALL'ESTERO	-	54.110.131,08	
IMPONIBILE IRAP		541.985.088,53	
IRAP CORRENTE PER L'ESERCIZIO			20.779.464,06

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti ai fini Irap:

	Esercizio 2004		Esercizio 2005	
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale (aliquota 3,81%)	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale (aliquota 3,81%)
Imposte anticipate:				
Fondi per rischi ed oneri	53.805.540	(1.846.137)	28.303.429	(986.638)
Altri oneri di esercizio	6.983.648	(239.618)	306.381	(10.680)
Totale	60.789.188	(2.085.755)	28.609.809	(997.318)
Imposte differite:				
Totale	-	-	-	-
Imposte differite (anticipate) nette		(2.085.755)		(997.318)
Imposte differite (anticipate) relative a esercizi precedenti		(8.614.163)		(5.709.201)
Totale		(10.699.918)		(6.706.519)

Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva:

	Esercizio 2004		Esercizio 2005	
	Importo	Percentuale	Importo	Percentuale
Acc.to per imposte applic. l'aliquota vigente	18.153.361	3,81%	20.779.464	3,81%
Effetto di oneri non dedotti in es. prec.ti	9.991.118	2,10%	4.990.717	0,92%
Effetto di oneri da dedurre in es. successivi	-2.085.755	-0,44%	-997.318	-0,18%
Acca.to per imposte come da bilancio	26.058.724	5,47%	24.772.863	4,54%

		Esercizio 2004		Esercizio 2005	
		Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale (aliquota 33%)	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale (aliquota 33%)
Imposte anticipate:					
	Totale				
Imposte differite:					
	Totale				
Imposte differite (anticipate) nette					
Imposte anticipate attinenti a perdite fiscali dell'esercizio					
Imposte anticipate attinenti a perdite fiscali dell'esercizio precedente					
Differenze temporanee escluse dalla determinazione delle imposte (anticipate) e differite:					
Perdite fiscali riportabili a nuovo					
Periodo d'imposta 2001		172.974		172.974	
Periodo d'imposta 2002		254.602.822		254.602.822	
Periodo d'imposta 2003		569.447.674		569.447.674	
Periodo d'imposta 2004		617.918.945		617.918.945	
Periodo d'imposta 2005		0		360.901.042	
NETTO		1.442.142.415	(153.077.477)	1.803.043.457	(27.216.500)

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SU FINANZIAMENTI E MUTUI A M/L

SITUAZIONE AL 31.12.2005

CONTROPARTE OPERAZIONE ORIGINARIA	OPERAZIONE ORIGINARIA TIPO - OGGETTO	CONTROPARTE OP. DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA E TASSO FINALE	DATA DECORRENZA	DATA SCADENZA FINALE	IMPORTO AI 31.12.2005	NOTE
BEI-ATI II G	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	29-mag-1997	10-feb-2007	2.275.572,62	(1)
BEI-ATI II E	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	16-giu-1997	15-dic-2005		(1)
BEI-ATI II A	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	30-mag-1997	15-mar-2005		(1)
BEI-ATI II H	BEI-ATI MEZZOGIORNO II	COFIRI SIM	IRS	TASSO	EURO	29-mag-1997	10-feb-2007	3.066.989,34	(1)
BANCA POP. MILANO	FIN.TO IPOTECARIO MD-80 I-DATJ/DATK/DATL	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	07-dic-2000	07-set-2008	19.367.133,00	(1)
UNICREDITO	FIN.TO B-767 I-DEIL	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	22-dic-2000	22-giu-2005		(1)
BANCA DI ROMA	FIN.TO B-767 I-DEIG	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	11-gen-2001	11-apr-2005		(1)
BARCLAYS BANK	FIN.TO IPOTECARIO 4 MD-82	C.S.F.B.	IRS	TASSO	EURO	15-mag-2003	15-ago-2005		(1)
								24.709.694,96	

NOTE : ALLOCAZIONE POSTE IN BILANCIO

COFIRISIM ora BANCA DI ROMA

(1) CONTI D'ORDINE/ALTRI CONTI D'ORDINE - OPERAZIONI FINANZIARIE DERIVATE

LEGENDA

IRS INTEREST RATE SWAP (SCAMBIO DI FLUSSI DI INTERESSI)

FRA FORWARD RATE AGREEMENT (FISSAZIONE A TERMINE TASSI INTERESSE)

CCIS CROSS CURRENCY AND INTEREST SWAP (SCAMBIO DI VALUTE E DI FLUSSI DI INTERESSI)

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SU LEASING F./LOCAZIONI

SITUAZIONE AL 31.12.2005

CONTROPARTE OPERAZIONE ORIGINARIA	OPERAZIONE ORIGINARIA	CONTROPARTE OP. DERIVATA	STRUMENTO	RISCHIO COPERTO	VALUTA FINALE	DECORRENZA	SCADENZA (1)	IMPORTO AL 31.12.2005 (x000)	ALLOCAZIONE POSTE DI BILANCIO
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	19.676	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN EURO A321 I-BIXL	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	3.431	"
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN YEN A321 I-BIXM	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	17.278	Conti d'ord./altri conti d'ord.-beni ricevuti in leasing
PAYNESFIELD 1996	LF O.R. IN EURO 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	4.607	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 EURO 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	4.904	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 EURO A321 I-BIXP	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1996	2006	6.744	"
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 EURO A321 I-BIXS	COFIRI SIM	FWD	CAMBIO	USD	1997	2007	4.614	"
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXL	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	4.760	Conti d'ord./altri conti d'ord.-op. fin. Derivate
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXM	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	5.521	
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXN	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	6.156	
PAYNESFIELD 1996	LF canoni parte euro A321 I-BIXP	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	7.590	
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXQ	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	6.346	
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXR	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	5.123	
PAYNESFIELD 1997	LF canoni parte euro A321 I-BIXS	B. INDOSUEZ	IRS	TASSO	USD	1996	2006	7.547	

IRS INTEREST RATE SWAP (SCAMBIO DI FLUSSI DI INTERESSI)
 FWD ACQUISTO O VENDITA A TERMINE DI VALUTA
 COFIRISIM ora BANCA DI ROMA
 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

Informazioni richieste da norme di legge

**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.

Tale rivalutazione è stata effettuata nel rispetto di criteri di cui ai commi 1-2-3 dell'art. 25 della legge di cui sopra.

L'ammontare pari a €/mgl 139, si è decrementato di €/mgl 7.799 per effetto del conferimento del ramo d'azienda effettuato dal 1° maggio 2005.

**Legge n. 41
del 28 febbraio 1986
art. 18, punto 5**

L'importo delle agevolazioni e riduzioni tariffarie praticate nel corso del 2005, 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 5.585.

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 2005. 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 risulti, 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. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

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 nostra relazione emessa in data 10 giugno 2005.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della Società.
4. Con riferimento agli eventi di maggior rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio 2005, si richiama l'attenzione sugli aspetti di seguito riportati e descritti dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione e/o in Nota Integrativa.
 - a) Particolare rilievo assume l'evoluzione del Piano Industriale che costituisce l'indispensabile riferimento per la valutazione dello stato di avanzamento dell'operazione di risanamento e di rilancio dell'Azienda, essendo stata conclusa, al 31 dicembre 2005, l'operazione di ricapitalizzazione della Compagnia per un ammontare di Euro 1.006 milioni:
 - Si segnala che, a seguito del consolidamento del trend crescente dei prezzi del carburante, in data 14 ottobre 2005 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato un aggiornamento del Piano Industriale 2005-2008, caratterizzato dall'incremento delle previsioni di costo del carburante rispetto al precedente Piano Industriale, aggiornato nell'aprile 2005, con un impatto negativo stimato dalla Compagnia di circa Euro 320 milioni per l'esercizio 2006.

- Rispetto all'ultimo aggiornamento del Piano Industriale, il consuntivo dell'esercizio 2005 registra un peggioramento dovuto essenzialmente ad una riduzione dei proventi del traffico e ad un incremento di alcune voci di costo non in linea con quanto preventivato.
- Considerato quanto sopra, in data 31 gennaio 2006, il Consiglio di Amministrazione della Compagnia ha approvato il budget per il 2006. Rispetto al Piano Industriale, tale Budget prevede una minore riduzione dei costi compensata da un incremento dei proventi del traffico; tale incremento appare significativo se confrontato con i proventi del traffico del 2005.
- Inoltre, in data 10 marzo 2006, il Consiglio di Amministrazione ha diramato un Comunicato Stampa, ripreso nella Relazione sulla Gestione, in cui si afferma che, a seguito delle avverse condizioni meteorologiche e delle agitazioni sindacali verificatesi nel mese di gennaio 2006, con forte e negativo impatto sull'operativo, si è registrato un calo dei proventi di circa Euro 80 milioni che ha conseguentemente generato una riduzione del risultato operativo dell'ordine di Euro 40 milioni.
- Lo stesso Comunicato segnala altresì che buona parte delle azioni identificate nel Piano Industriale è in corso di implementazione, mentre altre azioni registrano uno slittamento temporale. Il Consiglio di Amministrazione ha comunque confermato, in assenza del ripetersi dei citati eventi negativi che hanno caratterizzato lo scorso mese di gennaio, il conseguimento di un risultato positivo per l'esercizio 2006.

Considerando la maggior perdita operativa consuntivata nell'esercizio 2005 rispetto al Piano, l'esercizio 2006 costituisce il fondamentale riferimento per verificare l'efficacia delle azioni di risanamento, previste nel Piano dagli Amministratori, propedeutiche all'avvio della successiva fase di sviluppo e rilancio prevista nel biennio 2007-2008; in questo contesto, la capacità di realizzare gli obiettivi di Piano e quindi ritrovare un equilibrio economico stabile appare condizione imprescindibile per garantire nel tempo l'attività della Società.

- b) In data 1 maggio 2005 si è perfezionata l'operazione di conferimento a Alitalia Servizi S.p.A. (di seguito "Alitalia Servizi") del ramo aziendale relativo alle attività di servizi strumentali e di supporto al trasporto aereo, ivi comprese le partecipazioni azionarie in esso rientranti. Il valore attribuito al ramo conferito, come risultante da apposita perizia, è stato pari ad Euro 94,3 milioni. Con il ramo conferito è stata trasferita anche parte del Fondo di ristrutturazione accantonato in Alitalia per un ammontare di Euro 158 milioni. A seguito della sottoscrizione e del versamento da parte di Fintecna - Finanziaria per i settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (di seguito "Fintecna") degli aumenti di capitale deliberati dall'Assemblea Straordinaria di Alitalia Servizi, Fintecna detiene il 49,4% del capitale sociale. Alitalia ha inoltre costituito a favore di Fintecna in usufrutto un ulteriore 1,6% del capitale sociale, in modo da fare acquisire da subito a Fintecna la maggioranza dei diritti di voto in Assemblea.
- c) Il risultato dell'esercizio 2005 beneficia dell'iscrizione di alcune poste di carattere non ricorrente iscritte fra i proventi ed oneri straordinari. In particolare:
 - l'assorbimento del Fondo per prepensionamento di Euro 93,4 milioni, costituito nel 1997, nel corso della procedura che portò all'adozione della Decisione della Commissione Europea del 15 Luglio 1997 relativa alla ricapitalizzazione di Alitalia, per accogliere 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 dei dipendenti Alitalia tra il 1995 ed il 1997. Nel corso del 2005 gli Amministratori, così come illustrato in nota integrativa e sulla base di approfondimenti giuridici effettuati da legali a tal fine incaricati, hanno ritenuto che la passività in questione sia venuta meno;

- la riduzione del Fondo concorsi ed operazioni a premi per un importo di Euro 40 milioni, corrispondente principalmente alle "miglia" decadute. In particolare, gli Amministratori hanno verificato, anche con l'ausilio di un legale appositamente incaricato, le effettive obbligazioni di Alitalia, pervenendo alla conclusione che le "miglia" accumulate fino al 2002 siano a tutti gli effetti decadute e quindi non costituiscano un'obbligazione della Società.
In relazione all'appostazione contabile delle "miglia" maturate o utilizzate nell'esercizio, occorre inoltre evidenziare che sono stati riclassificati nella voce "Ricavi del Traffico" gli accantonamenti (pari ad Euro 29,9 milioni) e gli assorbimenti (pari ad Euro 20,8 milioni), iscritti nei precedenti esercizi nelle "altre spese/ricavi operativi"; analoga riclassificazione è stata apportata ai dati comparativi dell'esercizio precedente;
 - la rilevazione per Euro 22 Milioni di una passività nei confronti dei dipendenti di Alitalia in forza nel Regno Unito, riferita ad uno schema pensionistico istituito nel 1964 la cui carenza, formatasi in precedenti esercizi, è emersa in sede di chiusura del bilancio 2005.
- d) La Società al 31 dicembre 2004 aveva accantonato al Fondo di ristrutturazione un importo complessivamente pari a Euro 315 milioni a fronte delle azioni previste nel Piano Industriale 2005 - 2008; tale ammontare si riferiva a quanto stimato occorrente ad incentivare gli esodi del personale ed a porre in cassa integrazione/mobilità le risorse interessate, nonché alle "diseconomie" correlate alla presenza di settori di attività non ancora efficientati, facenti parte del ramo d'azienda poi conferito in Alitalia Servizi. Nel corso dell'esercizio 2005, come già indicato, la parte del Fondo di ristrutturazione riferibile ad Alitalia Servizi, per un ammontare di Euro 158 milioni, al netto di quanto utilizzato da Alitalia fino alla data di effettivo conferimento del ramo di azienda (pari a Euro 28 milioni), è stato conferito alla suddetta Società; inoltre, Euro 67 milioni sono stati utilizzati a fronte degli incentivi agli esodi corrisposti nel corso dell'esercizio, residuando al 31 dicembre 2005 un fondo di Euro 62 milioni.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Luca Petroni

Luca Petroni
Socio

Roma, 16 marzo 2006

Relazione del Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI
AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 153 DEL D. LGS. 58/98 E DELL'ART.
2429, COMMA 2, DEL CODICE CIVILE.**

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2005, il Collegio Sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge, tenendo anche conto dei principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri. Nel redigere la presente relazione sono state considerate, tra l'altro, il Regolamento assunto con Deliberazione n. 11971 del 14 maggio 1999 e s.m.i., le comunicazioni Consob n. 3021582 del 4 aprile 2003, n. 1025564 del 6 aprile 2001, n. 98015554 del 2 marzo 1998, n. 98015375 del 27 febbraio 1998, n. 97001574 del 20 febbraio 1997.

1. L'obbligo di informativa al Collegio Sindacale di cui all'art. 150, comma 1, D.Lgs. 58/1998 e all'art. 25 dello Statuto Sociale è stato assolto dagli Amministratori di Alitalia – Linee Aeree S.p.A. (nel seguito anche Alitalia o la Società) secondo la dovuta periodicità, principalmente tramite le informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale fornite nel corso delle riunioni del Consiglio di Amministrazione, alle quali il Collegio Sindacale ha sempre assistito. Il Collegio ha riscontrato tali operazioni conformi alla legge e allo statuto sociale e non manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse, in contrasto con le delibere assembleari o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
2. Il Collegio Sindacale non ha rilevato, nel corso dell'esercizio 2005, e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi, parti correlate o infragruppo.

Gli Amministratori, nella relazione e in sede di commento alle singole voci del bilancio indicano e illustrano le principali operazioni con parti correlate e infragruppo a cui si rinvia, anche per quanto

attiene alle caratteristiche delle operazioni e ai loro effetti economici. Il Collegio dà atto che queste ultime operazioni - secondo quanto adeguatamente illustrato nella Relazione degli Amministratori - hanno natura ordinaria o ricorrente, sono di carattere commerciale o finanziario e sono congrue e rispondenti all'interesse della Società. Le operazioni con parti correlate sono state poste in essere nel rispetto delle regole adottate a garanzia della trasparenza e della correttezza sostanziale e procedurale delle stesse.

3. L'informativa riportata nella relazione sulla gestione e nel bilancio d'esercizio e consolidato, concernente le operazioni di Alitalia con parti correlate e infragruppo, è adeguata tenuto conto della dimensione e della struttura della Società e del Gruppo.
4. La Società di Revisione Deloitte & Touche S.p.A. ha rilasciato in data 16 marzo 2006 le relazioni ai sensi dell'art. 156 del D.Lgs. 58/1998, in cui si attesta che il bilancio d'esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 sono stati redatti con chiarezza e rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale, finanziaria e il risultato economico della Società e quello consolidato del Gruppo Alitalia. La relazione della Società di revisione contiene rilevanti richiami di informativa in ordine alla significativa influenza che le componenti di natura straordinaria e non ricorrente hanno avuto nella formazione del risultato di esercizio e con riferimento al confronto tra i dati del Piano Industriale, del budget 2006 e consuntivi.

Si rinvia alla relazione della Società di Revisione per una compiuta informativa sui contenuti di tali richiami.

5. Nel corso del 2005 non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce *ex art.* 2408 c.c..
6. Al Collegio Sindacale non sono pervenuti esposti nel corso dell'esercizio 2005. Successivamente alla chiusura dell'esercizio 2005, la CONSOB ha chiesto al Collegio Sindacale di fornire elementi di informazione in ordine alla progettata acquisizione, da parte della Compagnia, del complesso aziendale del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria. Richiesta a cui il Collegio ha fornito riscontro.

7. Nel corso dell'esercizio 2005 la Società ha conferito alla Deloitte & Touche S.p.A. alcuni incarichi diversi dalla revisione legale i cui corrispettivi, escluse le spese vive e l'IVA, sono riepilogati nel seguito (in euro).

Revisione contabile dello stato patrimoniale consolidato preliminare di apertura al 1° gennaio 2004, del bilancio comparativo al 31 dicembre 2004 e revisione contabile limitata della relazione semestrale comparativa al 30 giugno 2004 secondo IFRS	72.900
Revisione contabile completa della Relazione illustrativa degli Amministratori sulla situazione al 31 marzo 2005	110.000
Assistenza relativa alla conversione per il passaggio ai principi contabili internazionali	170.000
In relazione all'operazione di aumento del capitale sociale:	
– servizi professionali in relazione al prospetto informativo italiano ed all' <i>offering circular</i>	130.000
– procedure di verifica dei dati pro-forma	50.000
– attività in relazione all'emissione di una relazione alle dichiarazioni previsionali	80.000

I corrispettivi di cui trattasi appaiono in linea con la dimensione, la complessità e le caratteristiche dei lavori effettuati.

8. Alitalia non ha conferito incarichi a società legate al revisore da rapporti continuativi.

9. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2005, ha rilasciato all'Assemblea degli Azionisti il proprio parere ex art. 159, primo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, in ordine al conferimento dell'incarico di revisione contabile, per gli esercizi 2005-2007, alla Deloitte & Touche S.p.A.

- 10.** Nel corso dell'esercizio 2005 il Consiglio d'Amministrazione si è riunito numero 11 volte. Il Collegio Sindacale, nel corso del medesimo anno 2005, si è riunito numero 9 volte; inoltre, ha assistito alle numero 2 Assemblee degli Azionisti, ad una Assemblea degli Obbligazionisti, e a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione. Il Collegio Sindacale ha altresì presentato apposite relazioni in occasione delle adunanze assembleari e osservazioni sulla relazione semestrale.
- 11.** Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 151 del D.Lgs. 58/1998, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili delle competenti articolazioni organizzative della Società e da incontri con la Società di Revisione Deloitte & Touche S.p.A., ai fini del reciproco scambio di dati e notizie rilevanti.
- 12.** Il Collegio Sindacale, allo stesso modo, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento. In considerazione del riassetto intervenuto nel corso dell'esercizio, la struttura organizzativa si è profondamente modificata ed è tuttora in fase di assestamento in correlazione con il Piano Industriale.
- 13.** Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema dei controlli interni. In particolare, ha raccolto con regolarità informazioni sulle attività svolte dalle quali è emerso che il sistema di controllo interno del Gruppo Alitalia è, nel suo complesso, sostanzialmente adeguato per garantire ragionevolmente l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, l'attendibilità delle informazioni, la salvaguardia del patrimonio aziendale e il rispetto della legislazione vigente.

Con particolare riferimento a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01 e s.m.i. il Collegio dà atto che è stato costituito l'Organismo di Vigilanza e che è in corso di perfezionamento l'adozione del modello organizzativo.
- 14.** Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sulla capacità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle competenti articolazioni organizzative e

funzionali della Società, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. Esso è in fase di ulteriore implementazione anche in correlazione con l'imminente adozione dei principi contabili internazionali per la redazione del bilancio di esercizio.

15. Le disposizioni impartite dalla Società alle proprie controllate, ai sensi dell'art. 114, comma 2, del D.Lgs. 58/1998, appaiono adeguate al fine di adempiere agli obblighi di comunicazione previsti dalla legge.
16. Il Collegio Sindacale ha accertato, tramite verifiche dirette e informazioni assunte presso la Società di Revisione, l'osservanza delle norme di legge inerenti alla formazione e all'impostazione del bilancio d'esercizio di Alitalia S.p.A., del bilancio consolidato del Gruppo, della relazione sulla gestione a corredo degli stessi. Il Collegio rinvia anche ai richiami di informativa espressi dalla Società di revisione nella propria relazione per una compiuta conoscenza della formazione del risultato di periodo.
17. La Società dispone di un proprio Codice di Autodisciplina in aderenza con quanto previsto dal Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la *Corporate Governance* promosso dalla Borsa Italiana (Codice Preda). Al riguardo, si segnala che in data 14 marzo 2006, è stato presentato il nuovo Codice di Autodisciplina, elaborato sempre dal predetto Comitato, e che gli emittenti titoli quotati sono invitati ad applicarlo entro la fine del corrente esercizio.
18. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione agli Organi di controllo o di menzione nella presente relazione, oltre ai richiami di informativa in ordine alla formazione del risultato dell'esercizio 2005.
19. Il Collegio Sindacale, relativamente all'attuazione del processo di ristrutturazione del Gruppo Alitalia, segnala quanto segue.

Per quanto concerne il profilo delle variazioni dell'assetto industriale del perimetro organizzativo del Gruppo, in linea con l'articolazione societaria individuata dal Piano Industriale, Alitalia ha conferito ad Alitalia Servizi il complessivo Ramo d'azienda afferente alle attività strumentali e di supporto al trasporto

aereo (manutenzione e revisione di aeromobili, assistenza aeroportuale, servizi informatici e servizi condivisi), con efficacia dal 1° maggio 2005.

In data 26 maggio 2005 Alitalia e Fintecna hanno sottoscritto un contratto volto a disciplinare le modalità di ingresso di quest'ultima nel capitale sociale di Alitalia Servizi. In esecuzione delle intese raggiunte con Fintecna, Alitalia e Alitalia Servizi hanno sottoscritto il 5 luglio 2005 cinque contratti di appalto di servizi, conclusi a condizioni di mercato e privi di vincoli di esclusiva a favore di Alitalia, relativi alle prestazioni rese dai rami aziendali oggetto del conferimento; per i contratti è stata definita una durata minima garantita pari a sette anni ed un rinnovo automatico alla scadenza di tre anni in tre anni, salvo ovviamente i casi di disdetta.

In data 10 novembre Fintecna ha sottoscritto un aumento di capitale deliberato da Alitalia Servizi per 92 mln di € in virtù del quale la prima è venuta a detenere una partecipazione nella seconda pari al 49,4% del capitale sociale. Contestualmente alla sottoscrizione, Alitalia ha costituito usufrutto a favore di Fintecna, alla quale, pertanto, spetta il diritto di voto, su un numero di azioni tale che, sommate a quelle nel possesso della stessa Fintecna, quest'ultima venga a detenere il diritto di voto sul 51% delle azioni in circolazione. La realizzazione dell'operazione inerente l'usufrutto ha comportato per Alitalia il deconsolidamento della partecipazione posseduta in Alitalia Servizi.

Per quel che attiene al profilo della struttura di finanziamento della Società, si precisa che l'assemblea degli obbligazionisti del 29 luglio 2005 ha approvato la proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione della Società avente ad oggetto la ristrutturazione del prestito obbligazionario "Alitalia 2,9% 2002 – 2007 convertibile" in termini di differimento della data di scadenza dal 22 luglio 2007 al 22 luglio 2010 e contestuale aumento del tasso di interesse annuo dal 2,9% al 7,5% e ha preso atto delle proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea Straordinaria degli Azionisti in ordine all'eliminazione del valore nominale delle azioni rappresentative del capitale sociale e alla riduzione del numero delle azioni rappresentative del capitale sociale mediante attribuzione agli aventi diritto di una nuova azione ogni n. 30 azioni detenute con conseguenti modifiche del Regolamento del prestito obbligazionario "Alitalia 2,9% 2002-2007 convertibile".

L'assemblea degli azionisti del 29 luglio scorso ha deliberato favorevolmente rispetto alle proposte formulate dal Consiglio di Amministrazione aventi ad oggetto: 1) l'eliminazione del valore nominale delle

azioni rappresentative del capitale sociale e la conseguente modifica dell'art. 5 dello Statuto sociale; 2) la riduzione del capitale sociale da Euro 1.433.278.107,18 ad Euro 291.232.531,18 a copertura delle perdite di Euro 1.142.045.576 risultanti dalla Situazione Patrimoniale al 31 marzo 2005 e la conseguente modifica dell'art. 5 dello Statuto sociale; 3) la riduzione del numero delle azioni rappresentative del capitale sociale mediante attribuzione agli aventi diritto di una nuova azione ogni n. 30 azioni detenute; l'adozione di idonee misure a tutela di portatori di un numero di azioni ed obbligazioni non multiplo di 30; 4) la delega al Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2443 del codice civile, di aumentare, in una o più volte, il capitale sociale a pagamento e in via scindibile di un importo fino ad un massimo di Euro 1.200.000.000,00; 5) la ristrutturazione del prestito obbligazionario "Alitalia 2,9% 2002 – 2007 convertibile" in termini di differimento della data di scadenza dal 22 luglio 2007 al 22 luglio 2010 e contestuale aumento del tasso di interesse annuo dal 2,9% al 7,5%: conseguente differimento del termine di emissione delle azioni a servizio del citato prestito obbligazionario; conseguente modifica del Regolamento di detto prestito obbligazionario.

L'approvazione delle operazioni societarie nei termini prospettati dal Consiglio di Amministrazione ha costituito un elemento necessario, ma non sufficiente, al fine di implementare il percorso di ristrutturazione di Alitalia indicato nel Piano Industriale 2005-2008 e, in particolare, renderlo pienamente realizzabile dal punto di vista finanziario. A tal fine, infatti, occorre anche che la ricapitalizzazione della Società si realizzasse in misura coerente con i valori indicati nel Piano Industriale 2005-2008, entro il termine del 31 dicembre 2005.

In date 12 settembre 2005 e 14 ottobre 2005, il Consiglio di Amministrazione della Società, a seguito delle modifiche intervenute nel contesto macroeconomico e di settore successivamente all'approvazione del Piano Industriale 2005-2008, ha provveduto a rimodulare alcuni aspetti del Piano definendo tre direttrici principali di intervento che, nelle valutazioni formulate dal Consiglio di Amministrazione, dovrebbero consentire di perseguire comunque gli obiettivi in esso previsti. In particolare, gli interventi prospettati riguardano l'anticipazione di alcuni interventi di ristrutturazione e processi di efficientamento declinati nel Piano Industriale; l'attuazione di un insieme di azioni addizionali che consentano il riequilibrio strutturale dell'effetto greggio; l'emanazione da parte degli organismi competenti di misure di razionalizzazione dell'industria del trasporto aereo. Parte di tali interventi è stata definita anche negli aspetti di dettaglio.

In data 19 ottobre 2005 il *management* della Società ha illustrato il Piano di ristrutturazione e rilancio agli analisti finanziari e ha predisposto un documento di presentazione per Investitori Professionali come definiti nell'art. 30 paragrafo 2 del D. Lgs. 58/98 e negli artt. 25 e 31 paragrafo 2 del Regolamento Consob n. 11522 del 1 luglio 1998.

In date 7 e 10 novembre 2005 il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato di aumentare il capitale sociale di un importo di € 1.006.049.657,60 mediante emissione di n. 1.257.562.072 azioni offerte in opzione (i) agli Azionisti di Alitalia in un rapporto di tredici nuove azioni ordinarie ogni due azioni ordinarie possedute e (ii) ai portatori delle obbligazioni convertibili "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile" in circolazione, in un rapporto di tredici nuove azioni ordinarie ogni sessanta obbligazioni convertibili possedute. Il prezzo di ciascuna azione di nuova emissione è stato fissato in € 0,80.

Contestualmente, Deutsche Bank AG, anche in rappresentanza di altre primarie istituzioni finanziarie italiane e estere, ha sottoscritto con Alitalia un contratto di garanzia per il buon fine dell'operazione pari a 516,9 mln di €, per la quota non sottoscritta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In data 14 novembre ha avuto inizio l'offerta in opzione che si è conclusa il 2 dicembre 2005 con la sottoscrizione di azioni per un controvalore di € 1.000.128.604,80 pari a circa il 99,4% dell'offerta stessa. Al termine della seduta di borsa del 9 dicembre 2005 sono inoltre risultati acquisiti tutti i diritti di opzione non esercitati e gli stessi sono stati utilizzati per sottoscrivere le residue n. 7.401.316 nuove azioni. L'operazione si è, pertanto, conclusa con la sottoscrizione di tutte le azioni oggetto dell'offerta ed il conseguente aumento di capitale sociale dell'intero importo deliberato senza che si sia dovuto ricorrere alla garanzia prestata dal costituito consorzio. Il numero di azioni sottoscritte dal ministero dell'Economia e delle Finanze è stato pari a 611.482.105 corrispondente al 48,62% dell'offerta; per effetto di quanto precede, detto azionista, ha ridotto la propria partecipazione al capitale sociale di Alitalia ad una quota pari al 49,9% dello stesso.

In data 20 dicembre 2005, nel rispetto delle scadenze previste, come anche richiesto dalla Commissione Europea nella formulazione del proprio parere sull'operazione di ricapitalizzazione, è stato totalmente estinto il c.d. "prestito ponte" di 400 mln di € garantito dallo Stato italiano. Precedentemente, in data 15 dicembre 2005, Alitalia aveva finalizzato con la società francese GE Corporate Banking Europe SAS, appartenente al gruppo statunitense General Electric, un contratto di finanziamento di otto anni per un

ammontare di 445 mln di dollari (circa 377 mln di €) assistito da garanzia ipotecaria su 28 aeromobili di proprietà.

Il completamento dell'operazione di ricapitalizzazione della Società costituisce il presupposto per la realizzazione del piano industriale per gli esercizi 2006-2008. Il conseguimento dei risultati ivi previsti è condizione per il risanamento del Gruppo Alitalia.

20. Il Collegio Sindacale prende atto delle risultanze del bilancio al 31 dicembre 2005 e non formula obiezioni, per quanto di propria competenza, riguardo alle proposte di deliberazione presentate dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea.

Roma, 16 marzo 2006

IL COLLEGIO SINDACALE

Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione della Vostra Società Vi invita, nel prendere atto del bilancio consolidato al 31 dicembre 2005, nonché delle Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione:

ad approvare il bilancio di esercizio della ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2005, corredato della Relazione degli Amministratori sulla Gestione, dal quale risulta una perdita di Euro 160.237.795, di cui Euro 139.882.147 già ripianati in corso d'anno, rinviando a nuovo la residua perdita.

Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti della Società, nella riunione del 31 marzo 2006, ha approvato la proposta del Consiglio di Amministrazione come sopra formulata.