

**RELAZIONI E BILANCI
DEL GRUPPO
E DELL'ALITALIA
al 31 dicembre 2002**



Linee Aeree Italiane S.p.A.

Sede legale Roma
V.le Alessandro Marchetti, n. 111
Cap. Soc. - 1.433.035.586,24 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

ASSEMBLEA STRAORDINARIA ED ORDINARIA DEGLI AZIONISTI

Ordine del Giorno

PARTE STRAORDINARIA

1. Proposta di modifica degli articoli 17 e 24 dello Statuto Sociale; deliberazioni relative e conseguenti.

PARTE ORDINARIA

1. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2002 e connessa Relazione degli Amministratori sulla gestione; deliberazioni relative e conseguenti.
2. Nomina del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2003-2005.
3. Determinazione del compenso spettante al Consiglio di Amministrazione.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 88, parte seconda, del 15 aprile 2003.

SOMMARIO

Glossario	7
Organi Sociali	10
Introduzione al bilancio	14
RELAZIONE E BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2002	17
Relazione sull'andamento della gestione	19
Il Gruppo Alitalia	20
Principali dati del Gruppo	22
Lo scenario di riferimento	23
La situazione del Gruppo Alitalia	27
La prevedibile evoluzione della gestione	36
Analisi dei risultati reddituali	39
Analisi della struttura patrimoniale	47
Analisi della struttura finanziaria	51
Altri fatti di rilievo riguardanti l'esercizio	53
Fatti di rilievo avvenuti oltre la chiusura dell'esercizio	56
La flotta	58
Il personale	61
L'andamento operativo del trasporto aereo di linea	62
Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia	64
Il traffico passeggeri	65
Il traffico merci e posta	72
Altre informazioni	75
Interventi sul Capitale Sociale	76
Operazioni straordinarie	78
La risoluzione dell'Alleanza Alitalia - KLM	80
Relazioni industriali	82
Alleanze ed accordi intercompagnie	86
Scenario normativo nazionale e comunitario	88
L'attività di ricerca e sviluppo	92

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2002	93
Stato patrimoniale	94
Conti d'ordine	97
Conto economico	98
Prospetto di raccordo fra patrimonio netto e risultato di Alitalia con quelli consolidati	100
Nota integrativa	101
Parte A: Area di consolidamento, principi di consolidamento, schemi di bilancio e criteri di valutazione	102
Parte B: Informazioni sullo stato patrimoniale e sui conti d'ordine	111
Parte C: Informazioni sul conto economico	131
Parte D: Prospetti di dettaglio	143
Parte E: Altre informazioni	167
Relazione della società di revisione	169
RELAZIONE E BILANCIO ALITALIA AL 31 DICEMBRE 2002	173
Relazione sull'andamento della gestione	175
Principali dati della Capogruppo	176
La situazione della Capogruppo	177
Analisi dei risultati reddituali	183
Analisi della struttura patrimoniale	189
Analisi della struttura finanziaria	193
Altri fatti di rilievo riguardanti l'esercizio	195
Fatti di rilievo avvenuti oltre la chiusura dell'esercizio	202
La prevedibile evoluzione della gestione	204
Il personale	206
L'attività di ricerca e sviluppo	207
Altre informazioni	209
Corporate Governance	213

Andamento della gestione delle società del Gruppo	221
Alitalia Express	222
Atitech	224
Alitalia Maintenance Systems	226
Alitalia Airport	228
Eurofly	230
Gruppo Italiatour	233
GA 2000 Travel Service	235
Global Executive Travel Selections	236
Aviofin	237
Alinsurance	239
Bilancio al 31 dicembre 2002	241
Stato patrimoniale	242
Conti d'ordine	245
Conto economico	246
Stato patrimoniale raffrontato con pro-forma 2001	248
Conti d'ordine raffrontato con pro-forma 2001	251
Conto economico raffrontato con pro-forma 2001	252
Nota integrativa	255
Parte A: Attività dell'impresa, schemi di bilancio e criteri di valutazione	256
Parte B: Informazioni sullo stato patrimoniale e sui conti d'ordine	263
Parte C: Informazioni sul conto economico	282
Parte D: Prospetti di dettaglio	291
Parte E: Altre informazioni	331
La posizione fiscale della società ed il relativo contenzioso	335
Informazioni richieste da norme di legge	341
Rapporti con Società del Gruppo	343
Relazione della società di revisione	347
Relazione del Collegio Sindacale	351

AEA	Association of European Airlines (Associazione delle Compagnie aeree europee).	Feederaggio	Componente del traffico sviluppata attraverso voli operati su scali di tipo hub, per la connessione con voli internazionali ed intercontinentali.
ACMI	Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance (aeromobile, equipaggio, manutenzione e assicurazioni) Corrispettivo normalmente utilizzato nei contratti di “wet lease”.	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.
ASK	Available Seats Kilometres (Posti offerti per chilometri percorsi).	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.
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.		
Capacity Provider	Vettore che fornisce aeromobili ed equipaggi per attività di volo nell'ambito dei contratti “wet lease”.		
Code sharing	Accordo tra due vettori in base al quale un determinato volo, effettuato con gli aeromobili di uno dei due contraenti (c.d. “operating carrier”) e commercializzato anche dall'altro (“marketing carrier”), è contraddistinto con marchio, codice I.A.T.A. e numero di volo di entrambe le compagnie.		
Dry-lease	Locazione del solo aeromobile.		

IATA

International Air Transport Association
(Associazione mondiale delle Compagnie aeree).

Interlinea

Accordo in base al quale una aerolinea accetta sui propri voli passeggeri con documenti di viaggio emessi da altre aerolinee.

Leasing Finanziario

Modalità di acquisizione di un aeromobile finanziato da soggetti terzi ai quali è corrisposto un canone per un determinato periodo di tempo. Alla fine del periodo di leasing è normalmente previsto un valore di riscatto del bene.

Locazione Operativa

Noleggio di un aeromobile per un determinato periodo di tempo dietro il pagamento di un canone. Al termine del periodo l'aeromobile torna nel possesso del proprietario.

Load factor

Coefficiente di riempimento della capacità di traffico operata da un vettore, espressa dal rapporto RPK/ASK e/o dal rapporto TKT/TKO.

Network

Rete dei collegamenti operati dalla compagnia aerea.

Phase out

Fase di uscita dalla flotta di un aeromobile.

Point to point

Voli strutturati per servire uno specifico collegamento diretto, non destinati a consentire il proseguimento in connessione con altri voli in coincidenza.

RPK

Revenue passengers Kilometres (Passeggeri trasportati per chilometri operati).

Service Provider

Impresa che fornisce alle aerolinee servizi complementari all'attività di trasporto aereo (es. handling, wet lease).

Slot

Intervallo di tempo concesso su un aeroporto ad una Compagnia aerea per il decollo o l'atterraggio di un determinato volo.

TKO

Tonnellate chilometro offerte.
Misura la capacità di traffico operata da un vettore (riparametrazione in peso/distanza, secondo coefficienti di conversione convenzionali, delle ASK).

TKT

Tonnellate chilometro trasportate.
Misura il traffico trasportato da un vettore (riparametrazione in peso/distanza, secondo coefficienti di conversione convenzionali, delle RPK).

Voli nazionali

Voli all'interno del territorio italiano.

Voli internazionali

Voli diretti fuori del territorio italiano per destinazioni all'interno dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.

Voli intercontinentali

Voli diretti fuori del territorio italiano per destinazioni fuori dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.

Voli di linea

Voli effettuati con frequenza e regolarità tali da costituire una serie evidentemente sistematica di voli di cui sono considerati indici: il rispetto di orari prestabiliti; il ripetuto espletamento del servizio tra due o più medesimi punti o zone di traffico; la possibilità di effettuare in anticipo richieste di trasporto tramite sistemi di prenotazione.

Voli charter

Voli, diversi da quelli di linea, effettuati in base ad un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente - generalmente operatore del settore turistico (tour operator); agente di viaggi; associazione, società od ente - per l'intera capacità dell'aeromobile (che deve essere superiore a dodici posti), a carattere discontinuo od occasionale, normalmente per esigenze saltuarie o stagionali.

Wet lease

Contratto di noleggio di un aeromobile che comprende il relativo equipaggio di condotta e di cabina, la manutenzione e le coperture assicurative.

Yield

Ricavo medio per unità di trasportato parametrato ai chilometri volati, espresso dal rapporto proventi/RPK e/o proventi/TKT.

ORGANI SOCIALI ALITALIA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	Ing. Fausto	CERETI	
Amministratore Delegato	Dott. Francesco	MENGOZZI	
Consiglieri	Dott. Emilio	ACERNA	
	Dott. Fabrizio	ANTONINI	
	Sig. Silvano	BARBERINI	
	Com.te Michele	CICIA	
	Dott. Pietro	CIUCCI	
	Prof. Avv. Giuseppe	CONSOLO	
	Dott. Alberto	CORRIAS	(fino all' 08.05.2002)
	Dott. Vincenzo	DETTORI	
	Dott. Mario	FRANCHI	
	Prof. Avv. Serafino	GATTI	
	Prof. Avv. Maurizio	MARESCA	
	Dott. Tommaso Vincenzo	MILANESE	
	Dott. Egidio Enrico	PEDRINI	
	Dott. Maurizio	PRATO	
	M. Jean-Cyril	SPINETTA	(nominato il 14.05.2002)
	Dott. Carlo	TAMBURI	

COMITATO ESECUTIVO

Presidente	Ing. Fausto	CERETI	
Amministratore Delegato	Dott. Francesco Sig. Silvano Com.te Michele Dott. Pietro Dott. Vincenzo Dott. Maurizio Dott. Carlo	MENGOZZI BARBERINI CICIA CIUCCI DETTORI PRATO TAMBURI	(nominato il 19.06.2002) (fino al 28.05.2002)
Segretario	Prof. Carlo	ANGELICI	

COLLEGIO SINDACALE

(in carica fino all'Assemblea
degli Azionisti tenutasi il 28.05.2002)

Presidente	Prof. Dott. Bruno	STEVE
Sindaci effettivi	Prof. Dott. Leone Dott. Luigi Dott. Sergio Dott. Franco	BARBIERI PACIFICO SCIBETTA TONUCCI
Sindaci supplenti	Dott. Giorgio Dott. Giuseppe	FERRARI SERRENTINO

COLLEGIO SINDACALE

(nominato dall'Assemblea
degli Azionisti tenutasi il 28.05.2002)

Presidente	Prof. Dott. Bruno	STEVE
Sindaci effettivi	Avv. Luca Prof. Dott. Leone Prof. Dott. Carlo Dott. Luigi	ARNABOLDI BARBIERI BIANCHI PACIFICO
Sindaci supplenti	Dott. Mauro Dott. Giorgio	CICCHELLI FERRARI
Società di Revisione	Deloitte & Touche S.p.A.	

COMITATI CONSULTIVI

COMITATO DELLE STRATEGIE

Presidente	Dott. Francesco	MENGOZZI	
	Com.te Michele	CICIA	(nominato il 19.06.2002)
	Dott. Pietro	CIUCCI	
	Dott. Mario	FRANCHI	(fino al 15.06.2002)
	Dott. Maurizio	PRATO	
	Dott. Carlo	TAMBURI	

COMITATO PER IL CONTROLLO INTERNO E PER LA CORPORATE GOVERNANCE

Presidente	Prof. Avv. Serafino	GATTI	
	Dott. Emilio	ACERNA	(nominato il 19.06.2002)
	Dott. Fabrizio	ANTONINI	
	Sig. Silvano	BARBERINI	(fino al 14.06.2002)
	Dott. Alberto	CORRIAS	(fino all'08.05.2002)
	Dott. Mario	FRANCHI	(nominato il 19.06.2002)
	Prof. Avv. Maurizio	MARESCA	

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI E PER IL PIANO DI INCENTIVAZIONE A LUNGO TERMINE

Presidente	Dott. Vincenzo	DETTORI	
	Dott. Mario	FRANCHI	
	Dott. Carlo	TAMBURI	

INTRODUZIONE AL BILANCIO

Signori Azionisti,
l'esercizio 2002 è stato per la Vostra società un anno di eccezionale intensità, di grandi difficoltà e di importanti successi, che hanno visto per il Gruppo Alitalia il ritorno ad un risultato positivo di significativa consistenza (oltre Euro/Mil. 93), riconducibile sia ad un sensibile miglioramento dei margini industriali, sia ad un contributo delle componenti straordinarie superiore alle originarie previsioni.

All'indomani dell' 11 settembre 2001, la Vostra società ha sperimentato, con grande durezza, la portata delle proprie debolezze strutturali, le ha messe a fuoco con chiarezza e molte ne ha superate.

Giova forse brevemente ricordare il contesto nel quale è cominciato l'esercizio 2002 e nel quale si è sviluppata la resistenza di Alitalia alle drammatiche spinte di mercato che sembravano minacciarne la sopravvivenza.

La crisi dell'industria del trasporto aereo susseguitasi agli attentati delle *Twin Towers* aveva colto la Vostra società in un momento di profonda crisi ed all'inizio di un percorso di risanamento destinato a svolgersi in un arco di tempo ragionevolmente lungo e in un contesto di mercato di crescita stabile ed ordinata. Lo stesso isolamento strategico derivato dalla caduta dell'alleanza con KLM era venuto a cessare da poche settimane, a seguito della stipula degli accordi strategici con Air France e dell'ingresso nella *global alliance* SkyTeam, entrambi definiti a fine di luglio 2001.

Sul mercato, sia americano che europeo, si susseguivano gravissime crisi finanziarie di prestigiosi vettori mentre soprattutto le rotte nord atlantiche conoscevano livelli di caduta del traffico impressionanti.

La reazione della Vostra società sul finire del

2001 e nel corso dell'esercizio 2002 è stata pronta e severa:

- non ostante la grave perturbazione del settore, le nuove alleanze si sono consolidate e tutte le tappe previste hanno avuto corso senza ritardo;
- il Piano Biennale di emergenza è stato avviato ad attuazione, con l'adozione di misure anche strutturali (*phase out* accelerato dei B747 passeggeri, ristrutturazione del *network*, etc.) di grande rilevanza strategica;
- le organizzazioni sindacali hanno colto la drammaticità della situazione ed hanno accettato il percorso di sacrifici che è stato necessario mettere in campo;
- l'alleggerimento del perimetro aziendale è decollato ed è stato in larga parte attuato, con dismissioni effettuate regolarmente, senza effetti negativi di sorta;
- il risanamento finanziario è stato attuato con un'ingente ed articolata operazione di ricorso al mercato effettuata pur in un proibitivo contesto del mercato finanziario;
- gli investimenti in flotta sono ripresi, con prudenza, realismo e grande attenzione alle opportunità di mercato;
- sia pure con un più rilevante concorso di partite straordinarie, il *break even* economico è stato conseguito con larghezza ed in ampio anticipo sui tempi previsti, non ostante l'esplosione di alcuni costi non governabili (soprattutto le assicurazioni aeronautiche); non ostante il venir meno di alcuni presupposti (in particolare, le previste misure di sostegno governativo) che - sulla scorta di quanto effettuato negli Stati Uniti a protezione del settore

gravemente colpito dalla crisi - era stato necessario assumere a Piano per ipotizzare il sostanziale mantenimento del posizionamento strategico della Vostra società nel contesto critico che si era determinato; e non ostante la debolezza della ripresa del traffico manifestatasi nella seconda parte dell'anno in controtendenza rispetto alle aspettative del mercato.

Con uno sguardo di estrema sintesi al bilancio dell'esercizio 2002, e con riferimento alla prospettiva del Piano Biennale di emergenza, si può affermare che:

- malgrado quanto appena richiamato, gli obiettivi industriali sono stati conseguiti, tanto a livello di Margine Operativo Lordo (che, negativo nel 2001 e nel 2000, è ritornato ampiamente positivo, per €/mln 184), quanto a livello di Risultato Operativo (che, sebbene tuttora negativo per €/mln 118, è migliorato consistentemente rispetto ai due precedenti esercizi);
- i proventi straordinari (includendo anche l'esito positivo dell'arbitrato con KLM) sono risultati, come già ricordato, più ampi delle attese;
- il risultato economico netto del Gruppo è risultato anch'esso superiore alle aspettative (utile consolidato €/mln 93), pur avendo il bilancio dovuto recepire appostazioni negative di una certa rilevanza. Ci si riferisce in particolare a quanto prudenzialmente stanziato, in nesso con l'appesantimento di scenario complessivo e di settore in atto negli ultimi mesi, a fronte di rischi commerciali per manutenzioni a terzi (€/mln 39) e di perdite durevoli di valore (€/mln 37) di alcuni *asset* industriali (MD II combi) ed agli oneri (€/mln 29) per la chiusura di contenziosi fiscali pendenti e per la prevenzione in condono tributario di eventuali futuri contenziosi.

Se tutto quanto precede può risultare di sicuro conforto e soddisfazione, il presente profila tuttavia motivi di preoccupazione correlati all'esplosione di gravi perturbazioni della situazione politico-militare internazionale, alla caduta del traffico e degli *yield*, alla drastica lievitazione del costo del carburante, alla persistenza di condizioni di forte *overcapacity* particolarmente sul mercato domestico, alla aggressiva penetrazione della concorrenza dei *low cost carriers*, espressiva di *business models* profondamente diversi da quelli dei *full service carriers* (coi quali si confronta Alitalia) e per molti versi inquietanti.

In tale scenario, le azioni di risanamento industriale, che il Piano Biennale aveva previsto di dispiegare appunto nell'arco del periodo 2002 - 2003 ma in un contesto di progressiva ripresa del mercato che tarda a manifestarsi, si sono fatte più ardue e meno veloci; non per questo però sono diventate meno necessarie o meno urgenti.

Da questo punto di vista, l'esercizio 2002 deve essere considerato come una positiva fase di passaggio di un percorso tuttora da perseguire con determinazione sia pure, presumibilmente, lungo un periodo più esteso di tempo che consenta di scavalcare la nuova fase di drammatica turbolenza internazionale: la Vostra società affronta questo percorso con una situazione finanziaria solida (*debt/equity ratio* consolidato pari al 31 dicembre 2002 al 51% rispetto al 118% registrato al 31 dicembre 2001), con un perimetro del Gruppo meno pesante, con un sistema di alleanze molto forte, con un bilancio rinsaldato sia nelle riserve (se vorrete decidere di non distribuire dividendo) sia negli accantonamenti a fronte dei rischi e dei deprezzamenti che lo scenario di mercato ha reso necessari.

La grave crisi del settore a livello occidentale, l'accresciuta aggressività di *business models* concorrenti, la presente difficoltà di posizionare con

sicurezza la ripresa delle nostre economie e del traffico, rendono il cammino difficile e faticoso, in un contesto settoriale probabilmente sull'orlo di nuovi, grandi processi di ristrutturazione e ricomposizione, alla ricerca di equilibri che la lunga crisi fra l'11 settembre e la seconda guerra del Golfo ha sconvolto.

Lo stesso grande dinamismo delle alleanze sul lato americano di SkyTeam (con l'annunciata adesione di NorthWest e Continental cui potrebbe seguire, sul lato europeo, quella di KLM) costituisce un segnale chiaro di un riassetamento del settore, del quale le difficoltà finanziarie di alcune tra le maggiori compagnie aeree del mondo sono un drammatico risvolto di portata al momento difficilmente prevedibile.

Le Compagnie aeree tradizionali (i *full service carriers*) che vorranno attraversare con successo questo processo di riassetamento del settore sono chiamate ad uno sforzo straordinario di riduzione dei costi unitari, anche ricorrendo ad azioni di forte discontinuità nell'organizzazione dei fattori produttivi e del proprio *business model*. Questo sforzo, unitamente alla costante azione di rafforzamento ed ampliamento del sistema delle alleanze (internazionali e domestiche) in cui Alitalia deve essere mantenuta, rappresenta la vera "sfida" del 2003, una sfida difficile ma sicuramente alla portata delle risorse umane e tecniche del Gruppo.

**RELAZIONE E
BILANCIO CONSOLIDATO
al 31 dicembre 2002**

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

Il Gruppo infine opera in altri settori connessi all'area d'attività principale, quali il trasporto aereo *charter*, l'intermediazione assicurativa, nonché l'acquisizione di partecipazioni ed interessenze in settori diversificati del trasporto aereo.

Va segnalato che nel corso del 2002, in linea con l'obiettivo strategico, definito nel Piano Biennale 2002/2003, di focalizzazione sul "*core business*" e di semplificazione dell'articolazione societaria del Gruppo, si è avviato un programma di dismis-

sioni che ha dato luogo alla vendita delle attività del comparto telematico (facenti capo alla società Sigma) e, ad inizio 2003, di quelle del comparto dei servizi turistici (facenti capo al Gruppo Italiatour). Sempre nel corso del 2002 si è dato corso alla fusione per incorporazione nella Capogruppo delle controllate Alitalia Team S.p.A. e Racom Teledata S.p.A.

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

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

Alitalia Express S.p.A. - Roma

Esercizio di aeromobili, di linee e di servizi, direttamente o per conto terzi, per il trasporto di persone, posta e merci in Italia e fra l'Italia e Paesi esteri.

Eurofly S.p.A. - Sesto San Giovanni (MI)

Esercizio di servizi aerei a domanda charter per il trasporto in Italia, fra l'Italia e Paesi esteri ed in Paesi esteri.

Alitalia Airport S.p.A. - Roma

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

Alitalia Maintenance Systems S.p.A. - Fiumicino (RM)

Manutenzione, revisione e riparazione di aeromobili, parti e componenti aeronautici, nonché prestazioni di servizi di supporto logistico integrato per il mercato civile ed aeronautico. Per la Società, attualmente non operativa, sono in corso le valutazioni sulle prospettive del ruolo e del progetto industriale che dovrà condurre nell'ambito del Gruppo.

Atitech S.p.A. - Napoli

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

Italiatour S.p.A. - Roma

Studio, organizzazione, promozione e vendita nel campo delle iniziative e delle attività turistiche.

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

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

Global Executive Travel Selections Inc - New York

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

Aviofin S.p.A. - Roma

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

Alinsurance S.r.l. - Roma

Agente plurimandatario che opera nel settore dell'intermediazione assicurativa, in prevalenza a favore del Gruppo Alitalia.

PRINCIPALI DATI DEL GRUPPO ALITALIA

(Euro migliaia)

Principali dati di bilancio	2002	2001	2000	1999	1998
Immobilizzazioni:					
Immateriali	112.630	96.360	97.055	104.067	100.393
Materiali	3.337.136	2.873.500	2.773.192	2.425.914	2.266.615
Finanziarie	236.733	126.379	115.221	83.140	101.212
Totale immobilizzazioni	3.686.499	3.096.239	2.985.468	2.613.121	2.468.219
Capitale di esercizio	(628.736)	(840.642)	(335.510)	(409.460)	(432.750)
TFR	(381.460)	(411.735)	(395.775)	(358.459)	(351.104)
Capitale investito netto	2.676.303	1.843.862	2.254.183	1.845.202	1.684.365
Capitale proprio	1.768.724	846.147	1.496.333	1.752.595	1.817.137
Indebitamento netto:					
m/l termine	1.680.579	930.762	787.066	431.685	496.684
Breve termine (disponibilità)	(773.001)	66.953	(29.216)	(339.079)	(629.455)
Totale indebitamento	907.578	997.715	757.850	92.606	(132.771)
Ricavi	4.748.435	5.254.238	5.384.918	4.803.571	4.617.511
Valore della Produzione	4.842.741	5.330.014	5.455.405	4.867.987	4.690.221
Costo materie prime e servizi esterni	(3.519.431)	(4.072.690)	(4.288.313)	(3.578.304)	(3.060.875)
Valore aggiunto	1.323.310	1.257.324	1.167.093	1.289.683	1.629.347
Costo del lavoro	(1.139.760)	(1.260.000)	(1.190.329)	(1.114.409)	(1.005.627)
Margine operativo lordo	183.550	(2.676)	(23.236)	175.274	623.719
Ammortamenti	(317.403)	(301.010)	(293.128)	(262.249)	(240.308)
Stanziamanti rettificativi ed a fondi per rischi ed oneri	(112.956)	(78.599)	(51.368)	(144.949)	(98.600)
Proventi (oneri) diversi netti	128.329	91.237	112.245	129.665	27.907
Risultato operativo	(118.481)	(291.048)	(255.488)	(102.260)	312.718
Proventi (oneri) finanziari netti (*)	(141.997)	(34.930)	12.702	12.941	(34.550)
Proventi (oneri) straordinari netti	388.022	(536.983)	27.624	106.508	(12.446)
Imposte	(34.422)	(44.085)	(40.470)	(11.128)	(55.168)
Risultato netto	93.122	(907.045)	(255.632)	6.062	210.556
Investimenti	1.101.096	620.973	1.040.813	469.413	444.512
Dipendenti a fine periodo	22.536	22.948	23.478	20.770	19.683

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

(*): incluse le rettifiche di valore di attività finanziarie.

LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Nel corso del 2002 il **quadro macroeconomico** complessivo si è mantenuto debole ed incerto, conservandosi nell'alveo di quel ciclo di intonazione sfavorevole manifestatosi fin dalla seconda parte del 2000, quando la spirale negativa allora indotta dal rincaro del prezzo del petrolio e dal ridimensionamento della bolla speculativa delle Borse aveva determinato fenomeni di appiattimento dei consumi e di conseguente depressione dei margini delle imprese.

Ciò, nel contesto di una fase di trasformazione economica contrassegnata dall'accelerazione del processo di globalizzazione, dalla ridislocazione produttiva verso i Paesi in via di sviluppo e dalla spinta innovatrice dell'industria verso nuovi settori avanzati, aveva favorito l'emersione di nodi strutturali critici nelle principali aree ad evoluta economia di mercato.

In tale ambito, ancorché i tempestivi e consistenti interventi di sostegno all'economia mondiale posti in essere da parte dei Governi e delle Banche centrali abbiano contribuito a mitigare il trend negativo, la maggior parte delle economie avanzate ha manifestato sintomi di sostanziale stagnazione, mentre alcuni paesi emergenti, in particolare dell'America Latina, hanno visto deteriorarsi consistentemente la propria posizione economico/finanziaria e politica.

Al complessivo quadro di incertezza e discontinuità dei principali indicatori macroeconomici si è poi aggiunto l'acuirsi delle tensioni geopolitiche sullo scacchiere mediorientale, culminate nell'esplosione del conflitto in Iraq.

Le incombenti minacce di guerra, in particolare, hanno generato crescenti pressioni sul prezzo del greggio, attestatosi, nell'ultima parte dell'anno su quotazioni record, anche se occorre d'altro canto ricordare che i corsi del petrolio hanno mantenuto nel 2002 andamenti mediamente più

favorevoli rispetto all'anno precedente.

A livello complessivo l'economia mondiale ha comunque registrato una crescita pari al 2,7%, valore peraltro fortemente condizionato, in positivo, dai significativi tassi di sviluppo di alcune economie asiatiche in rapida espansione verso *standard* economici di tipo occidentale; in effetti, andamenti fortemente differenziati sono stati rilevati all'interno delle diverse aree geografiche.

Gli Stati Uniti, pur nell'ambito di un quadro strutturale ancora negativamente inciso da fenomeni di eccesso di capacità produttiva, stagnazione degli investimenti ed esaurimento dell'effetto stimolo sui consumi, avevano espresso, nella prima parte dell'anno, confortanti, ancorché contenuti, segnali di ripresa, che avevano altresì restituito impulso allo sviluppo del commercio internazionale e contribuito al rilancio dell'attività produttiva nei Paesi ad essi collegati da interscambio commerciale.

Successivamente tuttavia, l'intensificarsi delle tensioni geopolitiche, sovrapponendosi alle crisi di fiducia originate, principalmente, dai gravi casi di irregolarità contabili coinvolgenti alcune aziende guida negli Stati Uniti e dalla conseguente nuova caduta dei corsi azionari, hanno creato significative barriere agli investimenti e ad una ripresa vigorosa dell'attività produttiva. La variazione del PIL, dopo aver espresso andamenti altalenanti, ancorché in progressiva attenuazione, si è definitivamente attestata al +2,4%, mantenendo il primato della crescita tra i paesi ad avanzata economia di mercato.

L'economia giapponese si è invece contratta anche nel 2002, continuando a manifestare alcuni sintomi di endemica fragilità, particolarmente riscontrabili nella debolezza delle componenti interne della domanda, anche condizionate da fenomeni di deflazione dei prezzi e dei salari e dalle sofferenze bancarie.

Malgrado alcuni tiepidi segnali di ripresa dell'attività produttiva, sostenuti, nella prima parte dell'anno, dall'espansione delle esportazioni, conseguenza anche dell'indebolimento dello yen, il PIL ha subito, nel complesso, una variazione negativa pari allo 0,3%.

Sul fronte dell'area Euro, il tasso di crescita dello 0,8% è risultato nettamente inferiore a quello del 2001 (+1,4%) e ha rappresentato l'incremento più basso dalla recessione del 1993.

Ciò, essenzialmente, in quanto le esigenze di ristrutturazione legate al passo accelerato della globalizzazione e la corsa al cambiamento innescata da una fase di straordinaria evoluzione industriale nei settori avanzati hanno provocato l'emersione, nel Vecchio Continente, di alcuni vincoli e rigidità di fondo, ancorché l'Europa, pur in presenza di una bolla azionaria di dimensioni analoghe a quella americana, non abbia sofferto di accentuati squilibri macroeconomici, evitando altresì un massiccio ricorso al debito.

Alla contenuta crescita del PIL si sono ulteriormente associati l'apprezzamento dell'Euro nei confronti della valuta statunitense, negativamente riflessosi sulle esportazioni, nonché le pesanti perdite registrate soprattutto nei primi trimestri dai mercati azionari.

Per quanto concerne in particolare l'Italia, lo sfavorevole andamento della domanda ha significativamente condizionato la crescita del PIL, il cui tasso di sviluppo si è attestato al +0,4%, valore inferiore alla media europea.

Le esportazioni italiane hanno risentito negativamente delle particolari difficoltà della Germania, il principale partner commerciale della nostra nazione, e del fatto che la sia pur contenuta ripresa della domanda mondiale abbia riguardato principalmente i beni ad alto contenuto tecnologico.

I consumi delle famiglie, inoltre, sono stati consistentemente penalizzati dai rialzi inflazionistici, nonché frenati dalle forti perdite subite dagli investimenti in titoli azionari.

Tra i paesi emergenti, infine, sono stati registrati andamenti economici profondamente differenziati.

In Asia i risultati sono stati superiori alle attese e la crescita, sostenuta sia dallo sviluppo della domanda interna sia da quella estera, è stata elevata (oltre +4%).

Dello stesso tenore, sia pure con tassi di crescita inferiori, l'andamento del PIL in Russia e nei paesi dell'Europa candidati ad entrare nell'Unione Europea.

Al contrario, i paesi del Sud America (-1% circa) sono stati investiti da forti turbolenze. La crisi economica e finanziaria dell'Argentina ha avuto ripercussioni, attraverso il canale del commercio e dei rapporti finanziari, sull'Uruguay, mentre da giugno 2002 si sono deteriorate le condizioni sui mercati finanziari del Brasile, stante l'incertezza legata alle elezioni politiche e le preoccupazioni per l'elevato grado d'indicizzazione finanziaria e valutaria del debito pubblico. Tali tensioni dal Brasile si sono ultimamente fortemente estese anche al Venezuela, venendo significativamente ad incidere, stante la rilevanza di tale Paese nel mercato del greggio, sulle quotazioni dello stesso.

In tale articolato e complessivamente debole contesto macroeconomico, lo **scenario dell'industria del trasporto aereo** altamente sensibile agli andamenti del ciclo economico, se già si presentava severo prima degli eventi terroristici dell'11 settembre 2001, ha poi raggiunto, a seguito degli stessi, livelli di criticità senza precedenti nella storia dell'aviazione civile.

I dati preliminari elaborati dalla IATA confermano l'andamento eccezionalmente negativo del traffico passeggeri mondiale nel 2002 con una caduta globale del 2,5%, che fa seguito a quella di entità analoga registrata nel 2001, e segnato da perdite record, nell'ordine di circa 13 miliardi di dollari. Di questi, ben 8 miliardi hanno riguardato il settore domestico statunitense, mentre gli altri 5 sono da riferirsi al traffico internazionale. Per i vettori statunitensi, i più colpiti dalla crisi, la flessione del trasportato si è collocata in un intervallo compreso tra il 10 ed il 15%.

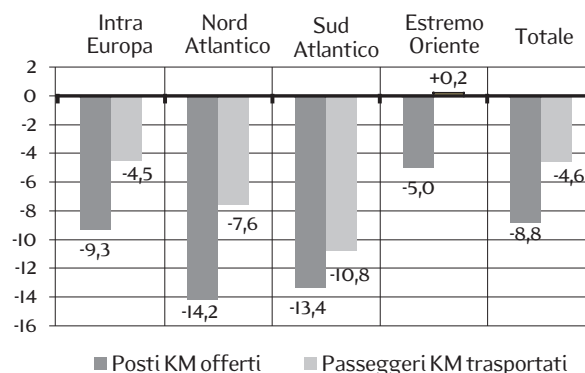
Per i vettori europei membri dell'AEA, l'andamento del traffico nel 2002 ha altresì confermato la problematicità con la quale l'industria del trasporto aereo sta tentando di riprendersi dagli sconvolgimenti del 2001.

Nel quadro generale di un sistematico ridimensionamento della capacità offerta, nel complesso ridottasi dell'8,8%, il traffico passeggeri (espresso in termini di tonnellate chilometro) ha evidenziato una flessione pari al 4,6%, corrispondente ad una riduzione di 15 milioni di passeggeri (dai 302 milioni del 2001 ai 287 del 2002).

Le contrazioni più marcate hanno riguardato il comparto Nord Atlantico, quello Sud Atlantico ed il traffico intraeuropeo, mentre lievi crescite sono state registrate sul settore dell'Estremo Oriente.

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

VARIAZIONI PERCENTUALI 2002/2001 DEL TRAFFICO PASSEGGIERI VETTORI AEA



I dati medi annui, che peraltro risentono positivamente del confronto dell'ultimo trimestre con l'analogo periodo del 2001, "falsato" dall'eccezionale crollo di traffico registrato nell'immediato ridosso temporale dell'attacco terroristico agli Stati Uniti, riflettono un trend discontinuo nell'arco dell'anno.

Ad un sensibile e rapido recupero della domanda, rispetto al crollo del 2001, cui si era assistito nei primi mesi del 2002 e che aveva fatto presagire - seppure con le cautele d'obbligo in situazioni di mercato tanto perturbate - la possibilità di una *recovery* accelerata, è seguito nella restante parte dell'anno un "raffreddamento" del ritmo della ripresa che si è di fatto tradotto in una sostanziale stagnazione dei volumi di traffico, rimasti stabilmente al di sotto di quanto consuntivato nei corrispondenti mesi dell'anno precedente.

Per ciò che concerne il traffico merci, a fronte di una incoraggiante ripresa a livello mondiale, non sono state riscontrate variazioni significative nei confronti del 2001 in ambito AEA.

Tuttavia, i due mercati leader, Nord Atlantico ed Estremo Oriente, hanno evidenziato linee evoluti-

ve profondamente differenziate, sintetizzabili in una flessione del 5,6% sul primo e in un incremento del 3,8% sul secondo: tale divergenza ha prodotto un consistente ridimensionamento del comparto Nord Atlantico, che fino a tempi recenti esprimeva invece volumi sostanzialmente comparabili con quelli dell'Estremo Oriente.

A tratto più generale, si ricorda che la crisi internazionale scaturita dagli eventi dell'11 settembre ha investito il settore del trasporto aereo, ed in particolare i vettori "tradizionali", in un contesto di criticità non recenti, caratterizzato dalla costante erosione registrata negli ultimi anni nei livelli di *yield*, dalla crescente competizione riveniente dei vettori cosiddetti *low-cost*, dalla lievitazione di alcuni importanti fattori di costo non sempre "governabili" (come ad esempio il carburante e l'assistenza al volo), cui si sono associati, nel corso del 2002, i riflessi negativi dello sfavorevole ciclo economico e gli impatti della abnorme crescita dei costi assicurativi e dei provvedimenti a garanzia della "sicurezza".

Le misure di ristrutturazione intraprese dai principali vettori europei, tradottesi nel ridimensionamento della capacità offerta e nella adozione di interventi straordinari di contenimento della forza lavoro e degli altri costi, hanno permesso fino ad oggi di limitare l'impatto prodotto dalla repentina caduta dei ricavi sui risultati gestionali.

Più critico, come detto, si presenta viceversa il quadro dei risultati dei vettori americani, che hanno continuato a consuntivare, salvo qualche rara eccezione, perdite di consistenza molto elevata, mettendo a serio rischio, in taluni casi, la sopravvivenza degli stessi (ultima in ordine di tempo la United Airlines, nello scorso mese di ottobre, è stata costretta a chiedere l'attivazione della procedura di protezione dai creditori prevista negli Stati Uniti dal cosiddetto "*chapter 11*", prospettiva che di recente appare possibile anche per American Airlines) nonostante le iniziative a favore del trasporto aereo effettuate oltre oceano abbiano garantito indennizzi alle compagnie per un importo di circa 15 miliardi di dollari (di cui 5 versati direttamente ai vettori e 10 sotto forma di garanzie governative), ben superiori rispetto ai modesti margini d'intervento concessi dall'Unione Europea.

In tale contesto, si va ormai consolidando la valutazione che gran parte dei mutamenti, che in modo sempre più accelerato stanno interessando il settore del trasporto aereo a livello europeo e mondiale, abbiano carattere strutturale e che pertanto il processo di concentrazione e razionalizzazione in atto non sia in ogni caso destinato ad esaurirsi con l'adozione di misure contingenti, ma piuttosto destinato a modificare in modo sostanziale il modello industriale del comparto.

LA SITUAZIONE DEL GRUPPO ALITALIA

Nel quadro macroeconomico e di settore di eccezionale criticità delineato precedentemente, instauratosi in un contesto di mercato, come detto già caratterizzato da manifesti segnali di accelerato e significativo mutamento strutturale, teso a contrastare da parte dei vettori "tradizionali" il tendenziale sensibile deterioramento delle principali variabili di riferimento, il 2002 ha rappresentato un anno di considerevole rilievo per il Gruppo Alitalia, la cui attività si è polarizzata sulla concreta attuazione dei programmi di rilancio e di riposizionamento individuati nel Piano Biennale 2002/2003.

Gli elementi maggiormente distintivi dell'evoluzione della gestione nel corso del 2002 sono di seguito evidenziati:

- a) in primo luogo nell'ambito del riconfermato ruolo di vettore "globale", si è proceduto al ridisegno del **sistema di offerta e del network**, in maniera tale da garantirne l'adeguamento, con la massima flessibilità, ai nuovi ridotti volumi ed alle caratteristiche della domanda. La razionalizzazione selettiva del portafogli destinazioni ha determinato lo sviluppo dell'offerta di prodotti di qualità (voli diretti *point-to-point* ed elevato numero di frequenze) sui flussi di riferimento domestici e comunitari ad alto *yield*, nonché l'avvio del processo di massimizzazione della complementarietà, ai fini della copertura dei flussi di traffico internazionale ed intercontinentale, tra i due *hub* del Gruppo, Malpensa e Fiumicino, accentuandone la focalizzazione sui propri mercati elettivi di riferimento.

Il ridimensionamento dell'offerta (espressa in tonnellate chilometro) è stato pari nel complesso al 17,8%, cui ha peraltro fatto riscontro un andamento della domanda che, analogamente al *trend* segnalato per l'industria (AEA), dopo una prima parte del 2002 caratte-

rizzata da un recupero più rapido di quanto originariamente assunto nel Piano Biennale, si è mantenuta sensibilmente al di sotto di quanto registrato nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, per infine attestarsi, nel complesso, pur con caratteristiche differenziate all'interno dei tre macro settori di riferimento (nazionale, internazionale, intercontinentale) su una riduzione pari al 17,8% (tonnellate chilometro) e con un numero totale di passeggeri trasportati pari a 22,2 milioni (-10,9%).

In ordine a tale aspetto giova segnalare la tendenziale coerenza con l'andamento registrati nell'industria del trasporto aereo europea nel suo insieme (AEA), ancorché siano emerse differenziazioni riconducibili in particolare ai maggiori tagli di capacità offerta operati dal Gruppo Alitalia (le contrazioni del trasportato sono di conseguenza risultate più elevate della media dei *competitors*), quale componente del pacchetto di misure resesi indispensabili per avviare un veloce recupero di redditività, pur nel difficile scenario che si era delineato, considerata la precaria condizione di partenza dei risultati economici del Gruppo ed una situazione di liquidità in veloce deterioramento.

A livello di settori di rete, l'andamento dell'attività intercontinentale è risultato essere quello più interessato dal ridisegno del *network*, evidenziando in particolare la forte riduzione del trasportato nell'area del Nord Atlantico, sia per effetto del totale abbandono nel corso dell'anno della flotta B-747 passeggeri ad alta capacità unitaria, sia per la cancellazione dei collegamenti per Los Angeles e San Francisco; a livello complessivo, a fronte di un'offerta in flessione del 28,1%, il trasportato si è ridotto del 26,9%, con un incremento del *load factor* di 1,2 punti. Sulle destinazioni internazionali, ad un taglio del-

l'offerta del 10,9%, ha fatto riscontro una diminuzione del trasportato limitata al 7,8%, con un conseguente miglioramento del *load factor* di 2,3 punti determinato dai diffusi recuperi evidenziatisi nell'area dell'Unione Europea (+1,9 p.p.), dell'Est Europa (+1,7 p.p.), del Nord Africa (+6,2 p.p.) e del Medio Oriente (+2,0 p.p.).

Sulle rotte nazionali, infine, a fronte di una diminuzione della capacità offerta del 4,9%, è stata registrata una riduzione del trasportato del 7,9%, con un peggioramento del *load factor* pari a 2,0 punti quale risultante di un quadro competitivo rivelatosi ben più severo di quello assunto nel Piano Biennale. I maggiori vettori italiani hanno infatti accentuato la pressione competitiva sulle principali direttrici adottando sia una strategia di crescita della capacità offerta volta al recupero di quote di mercato sia politiche tariffarie incentrate su articolate iniziative promozionali. Ciò ha determinato, da un lato, una situazione di eccesso di capacità e, dall'altro, una significativa flessione dei prezzi, cui si è associato un primo segnale di accresciuta pressione da parte degli operatori *low-cost*, fattori che, a partire dalla scorsa primavera, hanno determinato forti perdite di *load factor* vanificando gli incoraggianti miglioramenti che si erano consuntivati nel primo trimestre.

A livello complessivo, lo *yield* del 2002 ha evidenziato sensibili miglioramenti (+ 7,8%) rispetto all'anno precedente, beneficiando oltre che delle programmate azioni di razionalizzazione del *network*, anche di una serie di ulteriori interventi correttivi consistenti essenzialmente nella riduzione della capacità unitaria degli aeromobili e nell'introduzione del *crisis surcharge*. Purtuttavia, nella seconda parte dell'anno, si è assistito ad un *trend* di progressiva erosione dei risultati positivi conseguiti nel corso del primo semestre anche in

connessione all'indebolimento rispetto all'Euro della valuta statunitense e dello yen e, per quanto concerne in particolare il mercato domestico, al pesante impatto direttamente collegato alle campagne promozionali poste in essere dal Gruppo in risposta al citato inasprimento della pressione competitiva dei concorrenti.

L'insieme delle misure adottate ha consentito di limitare la flessione dei proventi passeggeri per l'intera rete nell'ordine del 11,4%, attestandosi sostanzialmente sui livelli programmati a Piano Biennale e ristabilendo un rapporto complessivamente favorevole nei confronti dell'andamento della capacità offerta (-17,8%).

- b) Si è dato inoltre corso al programma di adeguamento e di rinnovamento della **flotta del Gruppo**, perseguito in linea con principi di standardizzazione e di riduzione del numero delle famiglie di aeromobili e della capacità unitaria, elementi fondamentali per sostenere il nuovo sistema d'offerta e migliorare l'efficienza dei fattori della produzione; il progetto prevede altresì la sostituzione degli aeromobili più obsoleti dal punto di vista tecnologico e l'inserimento in flotta di nuovi aeromobili in un quadro di compatibilità finanziaria per il Gruppo.

Ciò ha trovato riflesso per la flotta di lungo raggio: nel comparto passeggeri, mediante l'ingresso di 4 B-777, a fronte della completa radiazione dei B-747 cui faranno seguito, in massima parte già nel corso del 2003, ed a fronte del programmato "*phase out*" della flotta MD11, altre consegne relative ad ulteriori 6 B-777; nel comparto *charter*, tramite l'introduzione, di 2 aeromobili A-330.

Il processo di rinnovamento della flotta di

breve e medio raggio ha invece riguardato, in previsione della progressiva uscita di aeromobili della famiglia MD-80/82, l'ingresso di aeromobili della famiglia Airbus, incrementatisi nel complesso di 6 unità nel corso dell'esercizio (5 A319, ed 1 A320), ai quali andranno ad aggiungersi nel corso del 2003 altri 4 A320 ed ulteriori 7 A319 entro marzo 2004. Il Gruppo sta inoltre provvedendo al progressivo inserimento di aeromobili di breve/medio raggio a bassa capacità unitaria (50/70 posti): nel 2002 sono stati immessi in flotta 3 Embraer 145 e 2 ATR 72, cui faranno seguito nel 2003 ulteriori 3 Embraer 145, 6 Embraer 170 ed 1 ATR 72.

- c) Nell'ambito delle misure straordinarie direttamente incidenti sulla struttura dei costi del Gruppo, particolarmente significativa è risultata l'Intesa sottoscritta con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali sulle **misure di contenimento del costo del lavoro**, che, senza necessità di ricorrere a misure collettive di mobilità, limitatamente al biennio 2002-2003, si sono concretizzate nella sospensione di alcuni istituti contrattuali e, limitatamente al Personale di Terra, nell'applicazione dei contratti di solidarietà, misure cui si è aggiunta la sostanziale e strutturale realizzazione del programma di incentivazione agli esodi.
- d) Nell'ottica di accelerare il percorso verso il recupero di redditività, il Gruppo, in linea con l'obiettivo del Piano Biennale di efficientamento dei propri assetti operativi e produttivi, ha dato avvio all'implementazione di una significativa e articolata **progettualità** diretta a ridurre i costi di esercizio di tutti i principali processi (distribuzione, operazioni di volo e di terra, manutenzione e staff) in un quadro complessivo di innalzamento dei livelli di efficienza.
- e) La massimizzazione della leva delle **alleanze strategiche**, attraverso l'ingresso nell'Alleanza globale SkyTeam e lo sviluppo delle collaborazioni bilaterali con Air France, Delta Air Lines ed altri *partners*, è stata ulteriormente consolidata tramite lo scambio azionario, deliberato dai rispettivi Consigli di Amministrazione del 18 novembre 2002, pari al 2% del capitale sociale, con Air France, e perfezionatosi, per entrambe le società, entro il gennaio del 2003. Per quanto riguarda Alitalia l'operazione è stata implementata a partire da novembre 2002 sia attraverso acquisti frazionati sul mercato sia tramite "blocchi" a pronti ed a termine, con un esborso complessivo di circa 54 milioni di Euro (51 milioni di Euro al 31 dicembre 2002). Lo sviluppo dell'Alleanza, si ricorda, oltre a consentire al Gruppo Alitalia di uscire da un contesto di isolamento strategico, permetterà di rafforzarne il posizionamento competitivo sul mercato, ampliando e integrando gli effetti ed i benefici del nuovo assetto di rete e di prodotto, rappresentando altresì uno strumento chiave per il superamento di alcune rigidità strutturali.
- f) Nell'ottica di **focalizzazione sul "core business"** con l'adozione di un modello industriale incentrato sul trasporto aereo passeggeri e merci e la razionalizzazione delle rimanenti attività, è stata realizzata la dismissione di alcune attività non strategiche ed esterne al "core business" finalizzata alla semplificazione della struttura del Gruppo ed alla generazione di liquidità a sostegno del summenzionato programma d'investimenti; a tal fine si ricorda che, nel corso del 2002, è stata perfezionata la cessione delle attività del comparto Sigma con un corrispettivo pari a oltre 114 milioni di Euro, mentre la definizione della dismissione della Italiatour SpA, originariamente prevista per il 2002, è slittata al gennaio 2003.

Il piano di focalizzazione del Gruppo sul “*core business*” prevede anche la dismissione della controllata Eurofly attiva nel comparto del trasporto aereo di tipologia *charter*. Nel corso dell’esercizio è stata condotta una articolata procedura di sollecitazione di offerte dal mercato per l’acquisizione della società. Alla fine di questa procedura le offerte ricevute dai vari operatori sono state valutate non soddisfacenti per diversi motivi e, quindi, non accettate. La dismissione di Eurofly non è stata perciò ancora completata.

Per le attività considerate invece complementari al business primario (*handling*, manutenzione, ecc.) proseguono le valutazioni in ordine ad eventuali *partnership* e *joint venture*.

Si ricorda altresì, che sempre con l’obiettivo di una ulteriore semplificazione della struttura del Gruppo, ricompattando e meglio coordinando i processi interni di gestione del trasporto aereo, assicurandone maggiore efficacia ed efficienza, la società controllata al 100% Alitalia Team SpA è stata fusa per incorporazione nella Capogruppo; analoga operazione è stata portata a compimento per le società controllate al 100% Racom Teledata S.p.A. che, con l’avvenuta cessione del comparto Sigma, aveva sostanzialmente esaurito la propria missione, ed Alitalia Teledata SpA che ricordiamo essere la nuova denominazione assunta dalla Sigma SpA a seguito della citata operazione di dismissione.

Nel 2002 ha anche trovato realizzazione un articolato progetto immobiliare conclusosi con l’accettazione di un’offerta per la cessione del complesso immobiliare della Magliana adibito a Centro Direzionale; la transazione, per un valore complessivo pari a 152 milioni di Euro, ha incluso la cessione di un terreno sito nella zona aeroportuale di Fiumicino, sospen-

sivamente condizionata al cambio di destinazione urbanistica, sul quale è prevista la realizzazione, da parte degli acquirenti, della nuova sede che verrà poi assunta in locazione dal Gruppo Alitalia. Nelle more di tale realizzazione la Società continuerà ad occupare in locazione il Centro Direzionale.

- g) Lo sviluppo dell’attività del Gruppo lungo le linee portanti dinanzi delineate ha costituito premessa necessaria per il lancio di una complessa operazione di **aumento del capitale e prestito obbligazionario convertibile**, (descritta in dettaglio nella sezione dedicata alle altre informazioni) che, attraverso un percorso che ha visto il forte coinvolgimento dell’azionista di maggioranza, la condivisione del progetto da parte dell’Unione Europea e l’approvazione da parte dell’Assemblea degli azionisti della Capogruppo tenutasi il 28 maggio, si è concretizzata in una articolata fase realizzativa, conclusasi nel mese di agosto e tradottasi in un apporto di mezzi liquidi per un importo complessivo di oltre 1,4 miliardi di Euro, che si è andato ad aggiungere all’aumento del capitale di circa 0,4 miliardi di Euro, deliberato dalla predetta medesima Assemblea e riservato al Ministero dell’Economia e delle Finanze.

Si ricorda che la predetta operazione di ricapitalizzazione era essenzialmente finalizzata al finanziamento dei consistenti investimenti di ristrutturazione ed ammodernamento della flotta previsti a Piano Biennale ed al rafforzamento della struttura patrimoniale - finanziaria di Alitalia onde riallinearla a quella delle principali compagnie aeree.

La forte ciclicità del settore del trasporto aereo, particolarmente esposto all’alterazione delle variabili macroeconomiche ed agli accadimenti di natura politico - militare, ha peral-

tro suggerito, a valle dell'operazione di ricapitalizzazione, l'adozione di una strategia finanziaria prudente, simile a quella utilizzata dai principali *competitors* al fine di evitare tensioni di tesoreria, consistente nel mantenimento strutturale di significativi saldi di liquidità, pur in presenza di indebitamento, comunque acceso a condizioni particolarmente vantaggiose per il Gruppo, tra l'altro non ripetibili estensivamente in un mutato contesto di mercato.

- h) Si segnala infine (rinviando per maggiori dettagli a quanto riportato nella sezione dedicata alle altre informazioni) che nello scorso mese di dicembre si è concluso, con una decisione ampiamente favorevole per il Gruppo, il noto **procedimento arbitrale** avviato nell'agosto 2000 nei confronti della **KLM** a valle della rottura della alleanza da parte di quest'ultima. Il lodo reso dal Collegio Arbitrale, nel riconoscere la illegittimità della risoluzione dell'alleanza posta in essere dalla KLM, ha condannato la stessa al risarcimento del danno e al pagamento della penale contrattualmente convenuta, pari a 250 milioni di Euro, e relativi interessi riconoscendo per contro il diritto della KLM alla restituzione, con relativi interessi, del versamento di 100 milioni di Euro effettuato dal vettore olandese nel dicembre 1999 quale contributo agli investimenti sostenuti da Alitalia per lo sviluppo dell'hub di Malpensa. L'importo compensato di oltre 171 milioni di Euro è stato versato dalla KLM alla fine di gennaio del corrente esercizio. Per contro l'effetto complessivo dell'esito della vicenda sul conto economico 2002 del Gruppo, considerando gli appostamenti effettuati nel bilancio 1999 comprensivi degli interessi nel frattempo maturati, a fronte dell'onere derivante dalla citata restituzione di quanto allora versato da KLM, risulta pari a circa 280 milioni di Euro.

A complemento della disamina dei principali elementi che hanno caratterizzato il quadro gestionale del Gruppo nel corso del 2002 giova riferirsi agli andamenti registrati sul versante del carburante e valutario.

Sul primo aspetto, complessivamente il 2002 ha beneficiato di un prezzo medio maggiormente favorevole di quello consuntivato nel 2001. Ciò per l'effetto dei livelli particolarmente vantaggiosi registrati nella prima parte dell'anno che, viceversa, a partire dal mese di marzo, hanno subito continue pressioni al rialzo, soprattutto a causa delle crescenti tensioni nell'area mediorientale, più che controbilanciando fattori quali la debolezza del ciclo economico e della domanda di traffico aereo che normalmente hanno un effetto di contenimento dei prezzi. È da segnalare inoltre che i favorevoli impatti a conto economico del fenomeno descritto sono stati accentuati dalla consistente campagna di coperture, pari a circa il 60% del fabbisogno, attuata tra il 2001 ed i primi mesi dello scorso esercizio.

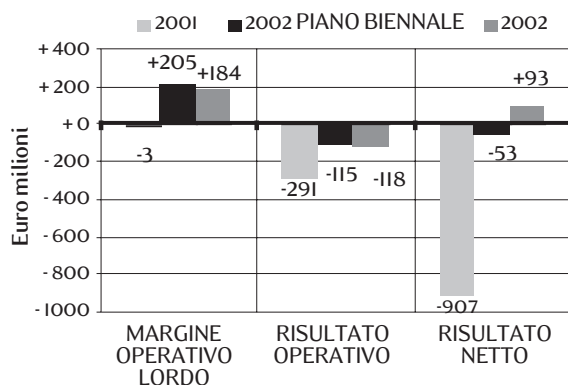
Per quanto concerne invece il tasso di cambio Euro/Dollaro, a partire dalla primavera del 2002 si è assistito ad un trend di sensibile indebolimento della valuta statunitense, fenomeno che, di norma, se da un lato determina un impatto negativo sullo *yield* e sui proventi, dall'altro, a parità di condizioni, produce un effetto positivo sui margini economici, tenuto conto che il Gruppo vede strutturalmente denominato in dollari un volume di costi superiore a quello dei ricavi.

In estrema sintesi, l'insieme delle misure adottate, associato al citato favorevole andamento del carburante e del tasso di cambio Euro/dollaro, ha consentito, pur in presenza di andamenti della domanda e del traffico nell'ultima parte dell'anno meno favorevoli rispetto ai *trend* iniziali, di conseguire un risultato operativo allineato a quello pianificato, permettendo anche di controbilanciare, rispetto agli assunti di Piano, l'eccezionale

incremento dei costi assicurativi, pari a circa 60 milioni di Euro rispetto al 2001, nonché il venir meno del previsto sostegno governativo, che, ipotizzato sulla scorta di quanto effettuato negli Stati Uniti all'indomani dell'11 settembre a protezione del settore, avrebbe dovuto comportare un beneficio di circa 180 milioni di Euro annui nel biennio 2002/2003.

D'altro canto la citata favorevole chiusura dell'arbitrato con la KLM unitamente al significativo e non ripetibile, quantomeno in paragonabile entità, apporto della gestione straordinaria, nonostante alcuni appostamenti resisi necessari in conseguenza diretta ed indiretta della recente evoluzione dei dati di scenario sopra sintetizzata, hanno determinato un risultato netto 2002 positivo per 93 milioni di Euro, migliorativo rispetto alla sia pur contenuta perdita prospettata in sede di Piano Biennale.

SINTESI RISULTATI ECONOMICI DI GRUPPO



Nel rinviare al successivo paragrafo dedicato all'analisi dei risultati reddituali per una più compiuta disamina degli elementi economici della gestione, è qui doveroso sottolineare che l'incoraggiante risultato conseguito sul margine indu-

striale, se costituisce da un lato una prima importante conferma dell'efficacia della nuova strategia delineata con il Piano 2002/2003 e dall'altro la dimostrazione della capacità di risposta del Gruppo, sconta, come già ricordato, una tendenza che, fatta eccezione per il tasso di cambio Euro/Dollaro, mostra in sensibile deterioramento tutte le principali variabili di riferimento di Alitalia e del complesso dei vettori tradizionali.

Nel 2003, pertanto, come meglio evidenziato nel paragrafo dedicato alla prevedibile evoluzione della gestione, il Gruppo sarà chiamato ad una ulteriore accelerazione del percorso di risanamento, in un contesto che si prospetta strutturalmente più problematico rispetto all'obiettivo del riequilibrio economico e finanziario, da realizzare attraverso il programmato *turnaround* dei risultati della gestione ordinaria.

Tornando all'analisi dell'andamento gestionale del 2002, il Gruppo, come accennato, ha conseguito nel complesso un primo traguardo, riducendo di quasi due terzi, in linea con gli assunti del Piano Biennale, le perdite operative, attestatesi a circa 118 milioni di Euro.

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

Il settore del **trasporto aereo di linea**, esercito dalle società Alitalia ed Alitalia Express (e che nel 2001 accoglieva anche la Società Alitalia Team, poi fusa in Alitalia nel corso del 2002), rappresenta circa il 97% del fatturato consolidato e determina, sostanzialmente, i risultati dell'intero Gruppo. Con riferimento specifico al **trasporto passeggeri**, il settore si articola su un sistema di rete che ha offerto, nella stagione estiva 2002, 78 destinazioni in tutto il mondo (59 tra internazionali ed intercontinentali, 19 nazionali), servendo altresì, come già citato, oltre 22 milioni di passeggeri, costituendo il principale operatore sul mer-

cato 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, è in grado di offrirne alla propria clientela un numero molto elevato grazie al sistema d'alleanza globale Sky Team di cui è partner con Air France, Delta Airlines, Korean Air, Aeromexico e CSA Czech Airlines, e ad accordi di natura commerciale con altri vettori.

In maggior dettaglio:

- l'attività di trasporto aereo passeggeri sulle linee nazionali ha costituito nel 2002, con riferimento al numero complessivo di passeggeri trasportati, il 54,3% dell'intera attività di trasporto aereo di linea passeggeri del Gruppo (53,8% nel 2001).
I collegamenti del Gruppo sono estesi a tutto il territorio nazionale attraverso un sistema di rete articolato sulle strutture aeroportuali di Milano (Malpensa e Linate) e Fiumicino, nonché su servizi diretti di collegamento tra le principali città del Nord Italia, del Sud e delle Isole;
- l'attività di trasporto aereo passeggeri sulle linee internazionali, ha rappresentato, in termini di numero di passeggeri trasportati il 37,7% dell'intera attività di trasporto aereo di linea passeggeri del Gruppo (36,5% nel 2001), con collegamenti sulle principali destinazioni dell'Europa geografica, del Nord Africa e del Medio Oriente;
- l'attività di trasporto aereo passeggeri sulle linee intercontinentali ha costituito nel 2002, in termini di numero di passeggeri trasportati, l'8,0% dell'intera attività di trasporto aereo di linea passeggeri del Gruppo (9,7% nel 2001). Le principali destinazioni interconti-

entali servite riguardano le maggiori città del Nord America, del Centro/Sud America, dell'Estremo Oriente, particolarmente il Giappone, ed alcuni altri collegamenti verso l'Africa Occidentale.

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

È stata inoltre utilizzata, marginalmente, una rete domestica ed internazionale di servizi gommati su strada, per collegamenti navetta e a domanda.

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

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

Il settore del trasporto aereo nel complesso ha evidenziato la ricostituzione di un margine operativo lordo positivo per 178 milioni di Euro (rispetto a quello negativo per 41 milioni di Euro riscontrato nel precedente esercizio) nonché un forte contenimento delle perdite a livello di risultato operativo (dai 312 milioni di Euro del 2001 ai 111 milioni del 2002), elementi che riflettono il percorso di risanamento del "core business", delineato nel Piano Biennale 2002/2003.

In sostanza, le misure adottate hanno consentito

da un lato di conseguire un più equilibrato rapporto tra i volumi di capacità offerta e la redditività della rete, riorientata selettivamente sui segmenti di traffico a maggior *yield*, dall'altro di ridurre in maniera consistente, anche in considerazione della storica rigidità di alcune voci, i costi operativi.

Ciò ha trovato riflesso, in una riduzione dei ricavi passeggeri, merci e posta dell'8,5%, a fronte comunque di un ridimensionamento dell'offerta pari al 15,2%, mentre dal lato dei costi le azioni di efficientamento introdotte hanno consentito di contenere del 13,2% quelli esterni, cui vanno ad aggiungersi le rilevanti economie conseguite nel costo del lavoro, in flessione dell'8,7%.

Il settore della **manutenzione aerea**, e con specifico riferimento alla controllata Atitech, ha evidenziato un risultato operativo negativo per circa 1 milione di Euro, tuttavia migliorativo per 4 milioni di Euro circa nei confronti di quello del precedente esercizio.

Occorre preliminarmente segnalare che il settore sta attraversando una delicata fase industriale, caratterizzata, da un lato, dall'indebolimento della domanda (in nesso con la crisi delle compagnie aeree) e l'associata tendenziale dismissione di aeromobili di vecchia generazione sostituiti con nuove tipologie che richiedono interventi manutentivi minori, oltre che maggiormente dilazionati nel tempo, e, dall'altro, dall'inasprimento della concorrenza.

Trovatasi a gestire l'emergenza post 11 settembre in corrispondenza di uno stadio cruciale del proprio processo di sviluppo, Atitech ha dato corso nel 2002 ad una serie di azioni volte ad un drastico contenimento dei costi, sia esterni (-13,1%) che del lavoro (-3,6%), che hanno consentito il pressoché totale assorbimento della flessione riscontrata a livello dei ricavi (-3,2%, principalmente nei confronti di clienti esterni al Gruppo), nonché

il conseguimento di un margine operativo lordo favorevole.

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

A tale titolo, è stato dato corso al processo di estensione della certificazione d'impresa alle operazioni di revisione degli aeromobili del tipo B-737 e di manutenzione e revisione delle tipologie MD-90 ed A-320, mentre è proseguita l'attuazione del contratto di programma sottoscritto con il Ministero delle Attività Produttive che prevede la realizzazione del nuovo hangar di Napoli, completata nei primi mesi del 2003, in sostituzione di quello, ormai obsoleto, sito su area demaniale da restituire all'Amministrazione concedente. Per quanto concerne invece gli impegni assunti con Sviluppo Italia, in ordine allo stabilimento di Grottaglie, si segnala, in nesso con quanto espresso in apertura, una diluizione dei tempi inerenti il programma di assunzione della forza lavoro, la cui conclusione è al momento prevedibile per la prima metà del 2004, essendosi peraltro già avviata l'operatività dell'impianto.

I dati d'attività complessivamente consuntivati nell'esercizio hanno evidenziato, in termini di ore di manodopera sviluppate, una flessione del 6,5% rispetto a quelle registrate nel 2001 (da 876.205 ad 818.585), da ricondurre principalmente ad una diminuzione dell'attività nei confronti di clienti esterni al Gruppo.

Il settore dell'**handling aeroportuale** (Alitalia Airport) ha consuntivato un risultato operativo positivo per circa 8 milioni di Euro, rispetto a quello analogamente favorevole di pari entità registrato alla chiusura del precedente esercizio per effetto di dinamiche dei ricavi (+18,9%) e dei

costi (+19,4%) sostanzialmente analoghe e correlate, sotto il profilo operativo, con la piena attuazione sugli scali italiani, dal 1° gennaio 2002, del ruolo di “*service provider*” assunto per l’espletamento dei servizi di assistenza diretta e/o tramite terzi a favore dei vettori del Gruppo Alitalia. Contestualmente, sono stati estesi i servizi effettuati su alcuni aeroporti nazionali, prevalentemente su Fiumicino, a favore di nuovi clienti, primariamente vettori appartenenti all’Alleanza SkyTeam (Air France) od operanti in code-sharing con la Controllante (Continental, Minerva, Air Alps ed Air Canada).

Il settore *charter* (Eurofly), ha registrato, a livello di risultato operativo, una perdita pari a circa 14 milioni di Euro, che si confronta con quella di circa 8 milioni di Euro evidenziata al termine del precedente esercizio.

Detto andamento, primariamente ascrivibile al perdurare delle note criticità a livello di scenario di settore emerse dopo l’11 settembre, è risultato anche penalizzato da una serie di eventi operativi di carattere contingente e straordinario (danneggiamenti presso scali aeroportuali e ritardata consegna di aeromobili da immettere in operativo), alcuni dei quali verificatisi purtroppo proprio nel periodo di alta stagione, che, nel rendere di fatto indisponibili alcuni aeromobili, hanno nel contempo determinato la necessità di sostenere maggiori oneri per la riprotezione del traffico, tra l’altro solo in parte riassorbibili tramite rimborsi assicurativi o riaddebiti contrattuali.

È da rilevare che nel corso dell’esercizio è stato inoltre completato il processo di transizione ad una tipologia di flotta di lungo raggio più aderente alle necessità dell’attività charter (A-330), ispirata all’adozione di un’unica famiglia d’aeromobili (Airbus) a soddisfacimento delle necessità operative della società.

Il settore turistico, costituito dal Gruppo

Italiatour e dalle società GA 2000 Travel Service e Global Executive Travel Selections, ha evidenziato un risultato operativo negativo per 1 milione di Euro, che si contrappone a quello analogamente sfavorevole per circa 2 milioni di Euro registrato al termine del precedente esercizio.

La perdita riflette nel complesso un andamento dell’industria contrassegnato dal permanere di consistenti elementi di criticità collegati ad un quadro macroeconomico generale debole ed incerto a causa principalmente dei sintomi di stagnazione emergenti nelle maggiori aree ad avanzata economia di mercato.

Nel 2002, in particolare, sono state riscontrate significative riduzioni dei flussi di traffico provenienti dalle aree extraeuropee, principalmente Giappone e Stati Uniti, a fronte di un lento recupero di quello europeo.

In tale contesto anche la domanda nel mercato domestico, pur non in stagnazione, è stata prioritariamente orientata da comportamenti che hanno privilegiato il contenimento dei costi ed il turismo interno.

Circa infine la *sub - holding finanziaria* Aviofin, sono stati riscontrati andamenti gestionali soddisfacenti. La principale partecipata Alinsurance, che svolge attività d’intermediazione assicurativa, ha presentato un risultato operativo positivo per circa 1 milione di Euro, in linea con quello del precedente esercizio, da ricollegarsi essenzialmente all’aumento dei ricavi provvigionali rispetto a quelli del precedente esercizio.

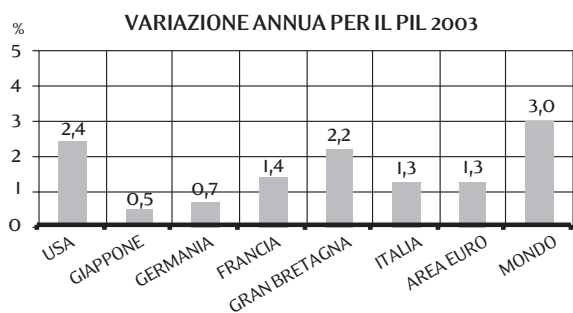
Relativamente agli ultimi due settori, non facenti parte del *core business*, si segnala che è in corso un processo di significativa ristrutturazione che includerà, tra l’altro, la cessione di parte preponderante (80%) della partecipazione Italiatour ed un riassetto delle attività assicurative di Gruppo e della partecipata Alinsurance.

LA PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel contesto di uno scenario macroeconomico complessivo denso di incognite e criticità, nel quale il riassorbimento dei nodi strutturali delineatisi nelle principali economie occidentali si profila non limitato ad un arco temporale di ridotta durata, l'andamento prevedibile per il 2003 si configura pesantemente condizionato dagli esiti e dalla durata del conflitto in Iraq.

Le più recenti stime del Fondo Monetario Internazionale indicano una possibile crescita dell'economia mondiale nel 2003, pur nell'ambito delle doverose predette cautele, dell'ordine del 3%, valore assai prossimo alla soglia considerata di recessione (+2,5%), prospettando per il consolidamento della ripresa un ulteriore rinvio al 2004.

Per ciò che concerne in particolare l'area Euro, le suddette stime indicano per il 2003 una modesta crescita dell'1,3% livello sul quale è previsto che si attesti anche la variazione del PIL Italia.



Fonte: Fondo Monetario Internazionale 2003

A livello di settore del trasporto aereo, va inoltre delineandosi un quadro competitivo particolarmente severo, con l'accentuazione e la prosecuzione della ormai prolungata fase di debolezza della domanda, ulteriormente penalizzata dall'avvio delle operazioni militari in Iraq (le prime stime rilasciate al riguardo dalla IATA indicano, nell'ipotesi migliore di un conflitto di breve dura-

ta, un calo del traffico passeggeri tra il 5% ed il 20%), con fenomeni di erosioni di redditività sul settore domestico, principale mercato di riferimento del Gruppo e, seppure in misura meno accentuata, pressioni sullo *yield* e sul *load factor* anche sui comparti internazionale ed intercontinentale.

Per quanto concerne il prezzo del petrolio e dei prodotti derivati, l'acuirsi delle tensioni sullo scacchiere mediorientale e l'innescarsi di una profonda crisi politico-economica in un importante Paese OPEC quale il Venezuela, avevano comportato già nel corso degli ultimi mesi del 2002 forti spinte al rialzo, proseguite ed accentuate in questo primo scorcio del 2003, con quotazioni del greggio che hanno per lungo tempo superato i 30 dollari per barile.

Anche se una possibile rapida e decisiva soluzione del conflitto in Iraq potrebbe comportare una inversione di tendenza nelle quotazioni petrolifere (come già avvenuto in occasione della Guerra del Golfo 1991) - fatto che ha peraltro suggerito negli ultimi mesi di non elevare i livelli di copertura di Alitalia oltre il 30% circa posto in essere in precedenza - è del tutto verosimile attendersi che i prezzi medi annui del carburante risulteranno nel 2003 comunque sensibilmente superiori a quelli registrati nel 2002.

Tale circostanza, che ha indotto il Gruppo ad introdurre, al pari di molti altri vettori, dalla seconda parte di marzo 2003 il cosiddetto "*fuel surcharge*", assorbirà sostanzialmente tra l'altro, e contrariamente a quanto avvenuto per il 2002, l'atteso beneficio valutario correlato al consolidarsi dell'indebolimento del dollaro.

Sempre con riferimento agli aspetti valutari, si ricorda che, mentre l'indebolimento della valuta statunitense comporta, di norma, un miglioramento dei margini economici del Gruppo, essendo la quota di costi denominata in dollari superiore alla quota dei ricavi nella stessa denominati

(posizione “corta”), ciò non accade per le altre valute di riferimento, ed in particolare per lo yen giapponese, il cui indebolimento, come già accaduto nel 2002, comporta invece un impatto negativo sui margini economici, essendo preponderante la quota di ricavi rispetto a quella dei costi denominati in tale valuta.

Occorre altresì tenere nella debita considerazione come, a livello complessivo e/o italiano, si registrino rincari di prezzi di altre importanti componenti di costi al di fuori del controllo dei vettori, in particolare relativi alle tariffe di assistenza al volo ed aeroportuali, per le quali è prevista, ed in taluni casi già stabilita, una dinamica ben superiore al recupero dell’inflazione, cui si aggiungono gli effetti delle sempre più stringenti misure di sicurezza.

In tali condizioni, sta emergendo come il complesso delle azioni attuate/previste nell’ambito del Piano Biennale (ridisegno della rete, manovra sul costo del lavoro, progetti di efficientamento dei costi, politica di dismissioni/*partnership* delle attività “*non core*” ecc.), pur essendosi rivelate efficaci, non appaiano allo stato attuale sufficienti, anche per l’anno in corso, a consentire il pieno recupero degli elementi negativi precedentemente delineati.

In questo contesto, il Gruppo Alitalia, che già da anni scontava un posizionamento di ricavi/costi più debole di quello dei suoi principali concorren-

ti (soprattutto a causa di svantaggi competitivi di ordine strutturale, quali la posizione geografica, un contesto socio-economico meno capace di esprimere nel complesso traffici a più alto yield, una maggiore dispersione della domanda sul territorio nazionale, il ritardato e contraddittorio sviluppo dell’*hub* di Malpensa), deve necessariamente prospettare un’ulteriore accelerazione del proprio percorso di ristrutturazione, accentuando e, se necessario, integrando le azioni che impattano sostanzialmente sul suo assetto industriale complessivo.

Ciò al fine di poter beneficiare degli associati effetti correttivi rispetto alle tendenze descritte, sia in una prospettiva a regime, sia nel respiro di breve periodo dell’esercizio 2003, per il quale tuttavia, nel quadro di profonda incertezza e problematicità delineato, ed a seguito del venir meno del rilevante e non ripetibile, almeno in comparabile entità, apporto della gestione straordinaria, non è possibile oggi prefigurare un risultato netto positivo sia pure della contenuta entità prevista nel Piano Biennale che, giova ricordare, ipotizzava anche per il 2003 il concorso di misure di sostegno al settore, in analogia con quanto operato dal Governo USA all’indomani della crisi dell’11 settembre e probabilmente a breve replicato.

Peraltro, la nuova fase di grave e diffusa incertezza che sta connotando il contesto geopolitico non consente al momento di formulare previsioni più circostanziate.

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI CONSOLIDATA

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001	Variazioni
A Ricavi (1)			
	4.748.435	5.254.238	(505.803)
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(150)	(3.421)	3.271
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	94.456	79.197	15.258
B Valore della produzione "tipica"			
	4.842.741	5.330.014	(487.273)
Consumi di materie e servizi esterni (2)	(3.519.431)	(4.072.690)	553.259
C Valore aggiunto			
	1.323.310	1.257.324	65.986
Costo del lavoro	(1.139.760)	(1.260.000)	120.240
D Margine operativo lordo			
	183.550	(2.676)	186.226
Ammontamenti e svalutazioni	(317.403)	(301.010)	(16.393)
Altri stanziamenti rettificativi	(33.647)	(18.794)	(14.853)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(79.309)	(59.805)	(19.504)
Saldo proventi e oneri diversi (1)	128.329	91.237	37.092
E Risultato operativo			
	(118.481)	(291.048)	172.567
Proventi e oneri finanziari	(124.628)	(34.162)	(90.466)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(17.369)	(768)	(16.601)
F Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte			
	(260.478)	(325.978)	65.500
Proventi e oneri straordinari	388.022	(536.938)	925.005
G Risultato prima delle imposte			
	127.545	(862.960)	990.505
Imposte sul reddito dell'esercizio	(34.422)	(44.085)	9.663
H Utile (perdita) del periodo			
	93.122	(907.045)	1.000.168
di cui:			
Quota capogruppo	93.143	(907.022)	1.000.165
Quota terzi	(21)	(23)	3

(1) €/mgl 9.302 riferiti ai ricavi da partnership Millemiglia, sono stati riclassificati al 31/12/01 da "Ricavi" a "Proventi diversi".

(2) €/mgl 7.103 riferiti alle assicurazioni professionali del Personale, sono stati riclassificati al 31/12/01 da "Consumi di materie e servizi esterni" a "Costo del lavoro".

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI DEL GRUPPO

L'esercizio 2002, come ampiamente descritto nei paragrafi precedenti, è stato caratterizzato dal concorso, da un lato, di un andamento fortemente critico degli scenari macroeconomici e di settore e, dall'altro, di una prima significativa implementazione del Piano di riassetto industriale del Gruppo.

Tutto ciò si è riflesso sui risultati reddituali che mostrano, rispetto al 2001, un incoraggiante recupero del risultato operativo ed un consistente miglioramento del risultato netto che, a fronte di una perdita di €/mln 907 consuntivata nel passato esercizio (peraltro anche in ragione dei rilevanti oneri di ristrutturazione stanziati lo scorso anno), presenta per il 2002 un utile di €/mln 93.

Altrettanto confortanti indicazioni emergono dal raffronto con quanto pianificato in sede di Piano Biennale 2002/2003 rispetto al quale, pur in presenza dell'imprevista eccezionale crescita dei costi assicurativi e del venir meno del citato programmato contributo governativo di sostegno al settore, il risultato operativo si presenta sostanzialmente allineato.

Occorre altresì ricordare che l'utile conseguito riflette anche un significativo apporto positivo delle componenti straordinarie, in larga misura riferito al favorevole esito della controversia arbitrale con KLM ed alle operazioni di dismissione attuate con riguardo alle attività non strettamente inerenti il "core business".

Per contro, sul risultato netto si è negativamente riflesso l'ulteriore inasprimento dello scenario che ha investito nell'ultima parte dell'anno il settore del trasporto aereo e che ha determinato la necessità di riconsiderare in chiave prudenziale alcune consistenze patrimoniali, con particolare riferimento: alle esposizioni creditorie per servizi manutentivi resi a quei vettori (segnatamente Ghana Airways e Gemini Air Cargo) che hanno

mostrato evidenti segnali di sofferenza sul piano finanziario, ed alla congruità del presumibile valore di realizzo assunto per quegli aeromobili della flotta di Gruppo (segnatamente MD11 combi) per i quali, a fronte del previsto "phase out", si sono consolidati chiari peggioramenti nelle quotazioni praticate sul mercato.

Infine si segnala che il risultato di periodo sconta pure l'appostazione dei prevedibili oneri che il Gruppo sosterrà per accedere alle opportunità offerte dalla legge n. 289/2002 in materia di sanatoria fiscale.

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

I ricavi consolidati dell'esercizio 2002 presentano un valore di €/mln 4.748 ed evidenziano un decremento di €/Mln 506 (-10% circa) nei confronti dello scorso esercizio.

Tale variazione ha interessato principalmente i ricavi del traffico, che, in nesso con il declino della domanda, hanno registrato una flessione di €/mln 453 (-10%), determinata prevalentemente dalle componenti passeggeri (- €/mln 401), merci (- €/mln 33) e charter (- €/mln 15).

Con particolare riferimento ai ricavi passeggeri, che includono l'apporto derivante dalla trasformazione in *wet lease* dell'attività della società Azzurra, ancora svolta in *franchising* nel primo trimestre 2001, e l'introduzione da ottobre 2001 del "crisis surcharge", la flessione (-11% circa) è imputabile al ridimensionamento della capacità offerta (TKO -18%) attuato in relazione al negativo andamento del traffico tradottosi in un'altrettanto consistente riduzione dei volumi di trasportato (TKT -18%), parzialmente controbilanciata dal sensibile

miglioramento dello *yield* (+8%) a sua volta, peraltro, penalizzato dai negativi effetti valutari.

Anche la flessione dei ricavi merci (oltre -7%) riflette la diminuzione dei volumi di traffico (TKT -11%) cui si è parzialmente contrapposto un aumento della resa unitaria conseguito nonostante il negativo impatto correlato agli andamenti valutari.

La variazione residua dei ricavi consolidati (- €/mln 53) riflette principalmente la diminuzione delle prestazioni nei confronti di terzi erogate nell'ambito delle attività del comparto Sigma per effetto della cessione avvenuta nel corso dell'anno (- €/mln 42), risultando l'ulteriore differenza imputabile in massima parte ai minori proventi per i servizi manutentivi effettuati nei confronti di altri vettori (- €/mln 29), parzialmente compensati da più elevati volumi di prestazioni di assistenza aeroportuale effettuata nei confronti di altre Compagnie (€/mln 10) e dal contributo riconosciuto dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a seguito dell'affidamento, secondo gli oneri di servizio pubblico, del trasporto aereo di linea sulla rotta Cagliari-Roma (€/mln 12).

Il valore della produzione, pari a €/Mln 4.843, evidenzia un decremento di €/Mln 487 (- 9%), di cui oltre €/mln 80 per effetti valutari, in massima parte, e pressoché in uguale misura, dovuti a yen giapponese e dollaro statunitense (incluse le valute ad esso correlate), riflettendo, rispetto ai ricavi, anche le variazioni positive determinate da un maggior valore delle capitalizzazioni, prevalentemente correlato a lavori su aeromobili e oneri finanziari su anticipi in conto flotta.

I consumi di materie e servizi esterni, che risentono favorevolmente di un effetto delle componenti valutarie di circa €/mln 70 (sostanzialmente dollaro statunitense), si sono nel complesso ridotti di €/mln 553, attestandosi a €/mln 3.519

ed evidenziando un contenimento (-14%) più che proporzionale rispetto alla flessione registrata dal valore della produzione.

Tale andamento, da collegare prevalentemente alla riduzione dell'attività ed alle misure di contenimento dei costi, risente per le voci maggiormente interessate, delle seguenti variazioni:

- le spese per carburante sono diminuite di €/mln 226, principalmente per effetto della minore attività (che ha determinato circa il 50% della variazione), del più contenuto prezzo medio del greggio (€/mln 95, tenuto anche conto degli esiti delle operazioni di copertura) e, per il residuo, delle favorevoli variazioni del rapporto di cambio Euro/Dollaro;
- i noleggi passivi, nel quadro degli interventi di ridimensionamento dell'offerta, si sono ridotti di €/mln 164, principalmente a seguito della minore capacità acquisita da terzi tramite noleggi e/o accordi. Al decremento complessivo ha inoltre contribuito l'assorbimento (€/mln 63), effettuato seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni, di quota parte di quanto stanziato nel precedente esercizio a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B767 e dei costi connessi con il programma di anticipata radiazione di aeromobili MD11 in *leasing* finanziario;
- le spese di traffico e scalo (- €/mln 88) e quelle di vendita (- €/mln 43) sono diminuite in nesso con la minore attività;
- i materiali tecnici e le prestazioni per le manutenzioni si sono decrementati di €/mln 53 essenzialmente per la minore attività di volo della flotta del Gruppo e per il ridotto apporto dei servizi svolti sulle flotte di terzi, nonché per il favorevole andamento valutario;

- per contro i premi assicurativi per la copertura relativa al rischio guerra sono aumentati in misura abnorme (€/mln 60 circa) a seguito dell'incremento del costo determinatosi come diretta conseguenza degli eventi terroristici dell'11 settembre.

Le altre componenti, nel complesso, hanno consuntivato un decremento di €/mln 40, che, a tratto generale, ha interessato quasi tutte le voci, evidenziando importi più rilevanti per le prestazioni del personale (€/mln 9), per quelle professionali e generali (€/mln 5) e per servizi turistici (€/mln 7), nonché per i consumi di materiali non tecnici (€/mln 19) ridottisi per effetto principalmente delle minori necessità di servizi di bordo in nesso con la riduzione del numero di passeggeri trasportati.

In conseguenza di quanto sopra il **valore aggiunto**, pari a €/mln 1.324 circa, evidenzia un miglioramento di €/mln 66 nei confronti dell'esercizio 2001.

Il **costo del lavoro**, pari a €/mln 1.140, registra una flessione di €/mln 120 (-10%) ripartita in misura pressoché analoga tra il:

- personale di terra, che risente della riduzione della forza media retribuita (-729 unità) determinata dalla realizzazione del programma di incentivazione agli esodi, cui si è aggiunto l'effetto della cessione del comparto Sigma. Sulla riduzione del costo del lavoro ha inoltre inciso l'insieme delle misure contenute negli accordi con le Organizzazioni Sindacali della primavera del 2002 e principalmente l'applicazione dei contratti di solidarietà;
- personale navigante, che riflette soprattutto il più contenuto importo delle voci variabili (ore credito e maggiorate, diarie) connesso alla riduzione dell'attività di volo ed i benefici

derivanti dai predetti accordi tra cui, in particolare, la sospensione della destinazione a finalità previdenziali/assistenziali delle somme rivenienti dalla cosiddetta "decontribuzione Visco". Alla variazione ha concorso pure la riduzione della forza media retribuita (-423 unità), ottenuta essenzialmente attraverso il minor ricorso ai contratti a tempo determinato del personale di cabina ed il già citato programma d'incentivazione agli esodi.

Nel complesso, le misure attuate hanno assicurato un rilevante contributo del fattore lavoro al processo di recupero economico, ancorché per il personale navigante si sia verificata, come peraltro previsto, una riduzione della produttività essenzialmente ascrivibile al sovradimensionamento degli organici in conseguenza della contrazione dell'attività di volo.

Tale circostanza si è tradotta per i piloti in una flessione dell'utilizzazione lorda (espressa dalle ore annue unitariamente volate dal personale mediamente disponibile) pari al 7%, mentre più contenuta è risultata la diminuzione dell'analogo parametro per gli assistenti di volo (-4%) per i quali gli elementi di flessibilità, rappresentati dal ricorso ai contratti a tempo determinato, hanno consentito di attenuare il calo della produttività. Per contro è risultata fortemente penalizzata l'utilizzazione lorda della categoria dei Tecnici di volo (-60%) che, impiegata unicamente sugli aeromobili B-747, ha risentito del completamento del programma di *phase out* dall'operativo passeggeri di tale tipologia di flotta.

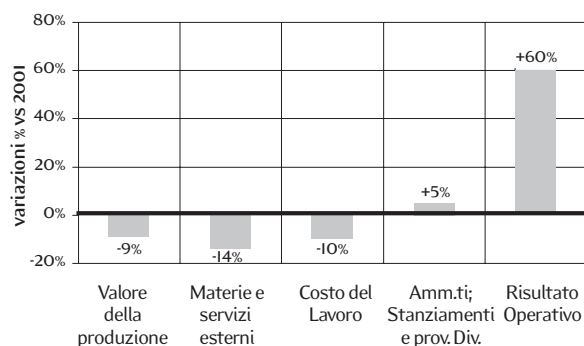
Per quanto sopra, il **marginale operativo lordo** è tornato positivo per €/mln 184, con un miglioramento di €/mln 186 rispetto al precedente esercizio.

Miglioramento di entità sostanzialmente analoga (€/mln 173) si riscontra anche per il **risultato**

operativo, che evidenzia una perdita di €/mln 118 rispetto a quella di €/mln 291 del 2001, dopo aver incluso:

- più elevati ammortamenti per €/mln 16 da riferire, principalmente, agli oneri sostenuti per l'aumento del Capitale Sociale e per l'emissione del prestito obbligazionario, nonché alle variazioni intervenute nella consistenza della flotta, parzialmente compensati dal beneficio derivante dalla svalutazione, effettuata nel 2001, degli aeromobili di lungo raggio;
- maggiori stanziamenti per €/mln 34 che, oltre all'adeguamento degli oneri connessi al più incentivante meccanismo adottato per la campagna Millemiglia (€/mln 16), risentono prevalentemente dell'accantonamento, effettuato prudenzialmente a fronte del credito per servizi di manutenzione resi alla Ghana Airways (€/mln 21) e riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recupero posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato anche le autorità governative locali, nonché l'apprezzamento delle criticità correlate all'ulteriore inasprirsi della situazione del settore del trasporto aereo;
- maggiori proventi diversi netti per €/mln 37 soprattutto relativi all'assorbimento, per effetto dell'esito del lodo arbitrale KLM, degli interessi nel tempo accantonati in relazione alle somme versate nel 1999 dal vettore olandese, all'assorbimento degli importi relativi a servizi aerei non più da rendere a seguito della scadenza dei termini di validità, nonché a differenze attive emerse su accantonamenti operati in esercizi precedenti.

SINTESI ANDAMENTO RISULTATO OPERATIVO 2002



Le partite finanziarie nette consuntivano un saldo negativo di €/mln 142 con un peggioramento di €/mln 107 nei confronti del precedente esercizio e che, per le principali componenti, si articola come segue:

- €/mln 87 per il sommarsi di minori proventi e maggiori oneri conseguiti sulle operazioni di copertura dei tassi di interesse e dei cambi. Queste ultime, effettuate anche con strutture opzionali, riflettono l'andamento della valuta statunitense e accolgono l'accantonamento (€/mln 33) per gli oneri sulle operazioni, ritenute non altamente efficaci secondo la definizione dello IAS 39, in scadenza nel prossimo esercizio, il cui esito, di importo non necessariamente simmetrico rispetto alla manifestazione economica dell'elemento coperto, dipenderà dall'effettivo cambio di chiusura delle singole transazioni. Se tale esito, come prevedibile, si confermerà negativo, sarà ampiamente controbilanciato dal favorevole effetto dei nuovi livelli di cambio sull'andamento gestionale, essendo le coperture effettuate per importo parziale;
- €/mln 37 per il sommarsi di minori proventi e maggiori oneri a fronte delle attività e passi-

vità denominate in valuta, prevalentemente in nesso con l'indebolimento del dollaro e delle valute ad esso collegate, ivi incluso l'adeguamento ai cambi di fine esercizio delle partite ancora in essere al 31 dicembre;

- €/mln 23 per il positivo esito della valutazione operata sulle operazioni di copertura del prezzo carburante ancora in essere al 31 dicembre che, a differenza di quanto accaduto allo scorso esercizio, non ha determinato la necessità di accantonamento dei presumibili oneri;
- €/mln 11 per il miglioramento della situazione finanziaria di Gruppo;
- €/mln 17 per rettifiche di valore di attività finanziarie in massima parte connesso all'accantonamento prudenziale che si è reso necessario a fronte dei rischi correlati con la recuperabilità del credito nei confronti della Gemini Air Cargo che, a fronte del piano di rientro finanziario concordato in corso d'anno, ha mostrato ripetuti segnali di difficoltà finanziaria in nesso con le problematiche del settore del trasporto aereo che hanno investito in misura massiccia i vettori statunitensi e che hanno portato ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali tuttora in fase di negoziazione.

Il risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte presenta una perdita di €/mln 260, con un miglioramento di €/mln 66 rispetto al 31 dicembre 2001.

Le **partite straordinarie nette** registrano un saldo positivo di €/mln 388 rispetto a quello negativo di €/mln 537 del precedente esercizio. Alla variazione in aumento, pari a €/mln 925, ha principalmente contribuito l'aumento dei proventi straordinari per €/mln 465 a fronte di una riduzione degli oneri straordinari per €/mln 460.

Più in particolare, alla variazione dei proventi hanno concorso principalmente:

- per €/mln 266 il positivo esito del procedimento arbitrale nei confronti della KLM, che sconta anche il fatto che l'onere a carico dell'Alitalia della restituzione di quanto versato dalla KLM nel 1999 (€/mln 100) trova compensazione in un fondo rischi appostato a bilancio in quell'anno;
- per €/mln 80 le plusvalenze realizzate con la cessione del comparto Sigma e di alcune partecipazioni minoritarie nello stesso settore d'attività;
- per €/mln 43 le plusvalenze complessivamente realizzate sulla cessione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia;
- per €/mln 11 le plusvalenze derivanti dal completato programma di dismissione della tipologia di flotta B-747 passeggeri che ha interessato 7 aeromobili;
- per €/mln 28 l'assorbimento, a seguito degli sviluppi avutisi nel corso del 2002, della quota valutata eccedente del fondo costituito nel 2001 a fronte dei procedimenti allora in essere presso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato;
- per €/mln 14 alla positiva evoluzione del contenzioso in essere con la Fokker;
- per €/mln 13 all'assorbimento di quanto accantonato a suo tempo dalla Racom al fondo imposte differite essendo venuti meno, nell'ambito della ricordata fusione per incorporazione della controllata nella Capogruppo, i motivi di tale appostazione;
- per €/mln 7 all'utilizzo, in nesso con il prossimo ricorso da parte del Gruppo alle opportu-

nità previste in materia di sanatoria fiscale, del fondo esistente a fronte di contenziosi tributari.

La variazione degli oneri riflette il venir meno di quanto stanziato nel precedente esercizio a fronte delle azioni di ristrutturazioni previste nel Piano Biennale 2002/2003, cui si sono contrapposti per l'esercizio 2002:

- per €/mln 37 l'accantonamento resosi necessario, in conseguenza della negativa evoluzione dello scenario di settore, per adeguare, alle quotazioni di mercato, il presunto valore di vendita della flotta di lungo raggio della tipologia MD11 combi destinata alla radiazione anticipata;
- per €/mln 29 l'accantonamento del previsto onere che il Gruppo sosterrà per accedere alle opportunità offerte in materia di sanatoria fiscale dalla Legge n. 289/2002.

Il **risultato prima delle imposte** presenta un utile di €/mln 128, rispetto ad una perdita di €/mln 863 consuntivata nel precedente esercizio.

Le **imposte** pari a circa €/mln 35 (€/mln 44 nel 2001) si riferiscono essenzialmente all'IRAP di competenza del periodo.

In conseguenza di quanto sopra il bilancio del Gruppo Alitalia chiude l'esercizio 2002 con un **utile** di €/mln 93 interamente di pertinenza della Capogruppo.

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

	31.12.2002	31.12.2001	Variazioni
A Immobilizzazioni nette			
Immobilizzazioni immateriali	112.630	96.360	16.270
Immobilizzazioni materiali	3.337.136	2.873.500	463.636
Immobilizzazioni finanziarie	236.733	126.379	110.354
	3.686.499	3.096.239	590.261
B Capitale di esercizio			
Rimanenze di magazzino	212.243	210.796	1.447
Crediti commerciali	173.904	194.744	(20.840)
Altre attività	877.477	760.708	116.769
Debiti commerciali	(502.412)	(431.548)	(70.864)
Fondi per rischi ed oneri	(471.484)	(715.232)	243.748
Altre passività	(918.464)	(860.109)	(58.355)
	(628.736)	(840.642)	211.905
C Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio			
(A+B)	3.057.763	2.255.597	802.166
D Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato			
	381.460	411.735	(30.275)
E Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio e il TFR			
(C-D)	2.676.303	1.843.862	832.441
coperto da:			
F Capitale proprio			
Quota Capogruppo	1.768.175	845.378	922.797
Quote di terzi	549	769	(220)
	1.768.724	846.147	922.578
G Indebitamento finanziario a medio/lungo termine			
	1.680.579	930.762	749.818
H Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)			
Debiti finanziari a breve	15.945	291.511	(275.566)
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(788.946)	(224.558)	(564.388)
	(773.001)	66.953	(839.954)
(G+H)	907.578	997.715	(90.137)
I Totale			
(F+G+H)	2.676.303	1.843.862	832.441

ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE DEL GRUPPO

Il capitale investito, dedotte le passività nette di esercizio ed il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, ha presentato un valore di €/mln 2.676, superiore di €/mln 832 a quello consuntivato alla fine dell'esercizio 2001.

Le immobilizzazioni nette hanno registrato un aumento di €/mln 590, passando da €/mln 3.096 di fine esercizio 2001 a €/mln 3.686 al 31 dicembre 2002, articolato come segue:

- gli investimenti sono risultati pari a €/mln 1.101 e hanno riguardato per €/mln 71 le immobilizzazioni immateriali, per €/mln 877 le immobilizzazioni materiali e per €/mln 153 le immobilizzazioni finanziarie, come meglio dettagliato nella successiva sezione dedicata all'analisi della struttura finanziaria;
- gli ammortamenti stanziati nel periodo sono stati complessivamente pari ad €/mln 317;
- le dismissioni ed i realizzi, pari ad €/mln 134 al netto delle plusvalenze realizzate (€/mln 138), sono riferiti principalmente:
 - per €/mln 93 alla cessione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia;
 - per €/mln 13 alla cessione del comparto Sigma, di cui €/mln 7 afferenti le immobilizzazioni immateriali ed €/mln 6 quelle materiali;
 - per €/mln 11 a rimborsi dei crediti finanziari, essenzialmente attribuibili alla restituzione di depositi cauzionali;
 - per €/mln 8 alle cessioni ed alle riclassifiche a scorte di materiale aeronautico vario;
 - per €/mln 3 alla registrazione del secondo “stato avanzamento lavori” del contributo in conto impianti per la riqualificazione dello stabilimento di Grottaglie, approvato da Sviluppo Italia;
 - per €/mln 2 alle riclassifiche effettuate da immobilizzi a circolante di 3 aeromobili B-747 venduti nel corso dell'esercizio;
 - per €/mln 1 al mancato esercizio di opzioni su aeromobili;
 - per €/mln 1 alla vendita delle partecipazioni in France Telecom, Galileo Japan, Galileo Int. Inc. e Galileo UK;
- le svalutazioni nette, pari a €/mln 60, sono invece riferite essenzialmente:
 - all'accantonamento (€/mln 31) resosi necessario per adeguare al valore di mercato il prezzo di realizzo degli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD11 combi, di prossima *phase-out*, ulteriormente ridotto in conseguenza del perdurare della crisi del settore e del crescente numero di aeromobili di detta famiglia nella configurazione passeggeri (ampiamente preferita dagli operatori rispetto alla combi) disponibili sul mercato;
 - a quanto prudenzialmente stanziatosi (€/mln 17) a fronte dei rischi connessi con la recuperabilità del credito nei confronti della società Gemini Air Cargo che, pur nell'ambito del piano di rientro concordato nel corso del 2002, ha mostrato ripetuti segnali di difficoltà finanziaria, in nesso con le problematiche del trasporto aereo che hanno investito in maniera massiccia i vettori statunitensi e che hanno condotto ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali, tuttora in fase di negoziazione;

- alla riduzione di valore delle partite in valuta estera, per l'allineamento ai cambi di fine periodo (€/mln 9).

Il **capitale di esercizio** ha presentato un'eccedenza delle passività sulle attività pari a €/mln 629, a fronte del saldo di uguale segno per €/mln 841 consuntivato al termine dell'esercizio 2001.

I fenomeni che hanno maggiormente contribuito alla variazione di €/mln 212 sono stati:

- una riduzione dei crediti commerciali per un importo complessivo di €/mln 21, principalmente riconducibile a quanto incluso nel comparto Sigma ceduto ed alla ridotta attività dei settori manutentivo e turistico, parzialmente compensata dalla maggiore esposizione delle pubbliche amministrazioni, nonché, tra le rimanenze, da un più elevato livello di scorte per €/mln 1;
- un aumento delle altre attività di €/mln 117, principalmente dovuto al credito verso la KLM determinatosi a seguito del positivo esito del lodo arbitrale che ha condannato la stessa al pagamento di una penale risarcitoria, oltre ad interessi e spese legali (€/mln 172 complessivamente). Parziale compensazione è intervenuta per la riclassifica, tra le immobilizzazioni finanziarie, di parte del credito vantato verso la società Gemini Air Cargo, a seguito del citato accordo inerente la rateazione di quanto scaduto (€/mln 33), nonché per la svalutazione prudenziale del credito per prestazioni manutentive verso la società Ghana Airways (€/mln 21), che riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recupero posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato anche le Autorità governative locali, nonché l'apprezzamento in chiave prospettica dell'inasprirsi della situazione di criticità del settore del trasporto aereo;
- un aumento delle altre passività e dei debiti commerciali di €/mln 129, essenzialmente correlato ad una crescita dei debiti tributari (€/mln 53), da riferirsi anche a quanto ivi appostato in relazione alla decisione di accedere alla normativa sul condono ex Legge 27 dicembre 2002 n. 289, ed alla maggiore esposizione verso fornitori (€/mln 71);
- relativamente ai fondi si rileva un decremento di €/mln 244, determinato principalmente dal totale utilizzo del Fondo accordi commerciali (€/mln 109) per effetto del positivo esito del lodo arbitrale in ordine alla controversia con la KLM, dalla riduzione del fondo ristrutturazione (€/mln 89), essenzialmente in nesso con gli utilizzi effettuati per esodi agevolati, e del fondo oneri futuri su B-767 (€/mln 60), per l'assorbimento realizzato nel periodo seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni.

Ulteriori decrementi sono riferiti agli utilizzi delle quote valutate eccedenti: del fondo costituito nel 2001 a fronte dei procedimenti avviati dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (€/mln 28); del fondo imposte e tasse (€/mln 21), essenzialmente rappresentativo sia dell'assorbimento delle imposte differite a suo tempo accantonate dalla società Racom, essendo venuti meno i motivi che avevano determinato tale appostazione, sia della decisione di accedere alla normativa sul condono ex Legge 27 dicembre 2002 n. 289.

Parziale compensazione è intervenuta per l'incremento netto registrato dal complesso degli altri fondi, tra i quali più rilevanti si presentano gli aumenti registratisi a fronte di contenziosi legali e verso fornitori (€/mln 16), di impegni di acquisto e vendita a termine (€/mln 16), dell'aggiornamento degli oneri

connessi al concorso per operazioni a premi Millemiglia (€/mln 26), nonché di quelli afferenti l'adeguamento area tecnica (manutenzioni programmate) (€/mln 13).

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, pari a €/mln 381, ha registrato un decremento di €/mln 30 originato dagli utilizzi connessi alle risoluzioni intervenute nel periodo ed agli anticipi concessi in virtù della normativa vigente, attenuato dall'accantonamento per le indennità di competenza dell'esercizio.

Il capitale proprio ha presentato un valore di €/mln 1.769, con un aumento di €/mln 923 che riflette essenzialmente gli effetti delle operazioni sul capitale deliberate ed eseguite nell'anno per complessivi €/mln 829, nonché l'utile dell'esercizio per €/mln 93.

In particolare, le prime hanno riguardato la sottoscrizione effettuata dall'Azionista di maggioranza per complessivi €/mln 371, anche utilizzando integralmente il versamento in conto futuro aumento di capitale di €/mln 258 effettuato nel 2001, ed il successivo aumento tramite collocamento sul mercato per un importo di €/mln 715, cui si è aggiunta la conversione di parte delle obbligazioni emesse per €/mln 1.

Circa la consistenza e le variazioni intervenute nelle singole componenti del capitale proprio, si rinvia agli elementi citati nella Nota Integrativa.

La **posizione finanziaria netta** presenta un saldo negativo di €/mln 908, con un miglioramento di €/mln 90 articolato come segue:

- aumento di €/mln 750 dell'indebitamento finanziario a medio/lungo termine, essenzialmente per effetto dell'emissione di un prestito obbligazionario convertibile di importo pari a €/mln 715 e dell'accensione di nuovi finanziamenti principalmente collegati agli investimenti in flotta per €/mln 231, parzialmente compensati dall'estinzione anticipata dei due finanziamenti relativi al complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia, per un valore totale €/mln 98, nonché dai rimborsi delle rate di finanziamento giunte a scadenza per €/mln 98;
- riduzione di €/mln 840 della posizione debitoria netta a breve termine, a seguito di:
 - aumento di disponibilità liquide e crediti finanziari pari ad €/mln 564, in nesso con l'attuazione della citata operazione sul capitale e dell'emissione del prestito obbligazionario;
 - riduzione dell'indebitamento a breve di €/mln 276, principalmente afferente il rimborso di tutti i finanziamenti a breve termine, ivi incluse le cambiali finanziarie emesse nei confronti del Mediocredito Centrale.

Per opportuna informazione va rilevato che al 31 dicembre 2002 risultavano in essere *leasing* finanziari su aeromobili le cui quote capitali, inclusive del valore di riscatto, erano pari ad €/mln 527.

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001
A Disponibilità monetarie nette iniziali - (indebitamento finanziario netto a breve) iniziale	(66.953)	29.216
B Flusso monetario da attività di esercizio		
Risultato di periodo	93.122	(907.045)
Ammortamenti	317.403	301.010
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni (Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	(138.302)	(1.554)
Variazione del capitale di esercizio	59.635	174.054
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	(211.905)	505.132
	89.678	87.557
C Flusso monetario da attività di Investimento in immobilizzazioni		
Investimenti in immobilizzazioni:		
Immateriali	(70.894)	(48.382)
Materiali	(877.548)	(556.715)
Finanziarie	(152.654)	(14.537)
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni (Incrementi) decrementi delle immobilizzazioni derivanti dalla variazione dell'area di consolidamento	271.996	35.358
Altre variazioni	100	(1.339)
	(829.000)	(585.615)
D Flusso monetario da attività di Finanziamento		
Nuovi finanziamenti	946.825	244.277
Conferimenti dei soci	829.740	258.228
Rimborsi da/a terzi		
Contributi in conto capitale		
Rimborsi di finanziamenti	(197.007)	(100.582)
Rimborsi di capitale proprio		
Altre variazioni del capitale proprio	(84)	
Altre variazioni di finanziamento		
	1.579.474	401.923
E Distribuzione di utili	(198)	(34)
F Flusso monetario del periodo	839.954	(96.169)
G Disponibilità monetarie nette finali - (indebitamento finanziario netto a breve finale)	773.001	(66.953)

ANALISI DELLA STRUTTURA FINANZIARIA DEL GRUPPO

La gestione finanziaria del Gruppo nel 2002 è risultata caratterizzata dagli elevati flussi di liquidità che, generatisi essenzialmente in nesso sia con l'operazione di aumento del capitale sociale sia con la correlata emissione del prestito obbligazionario convertibile, e coniugandosi con il positivo contributo riveniente dal flusso monetario da attività d'esercizio e dai realizzi da cessioni, hanno consentito la copertura degli ingenti investimenti del periodo ed il miglioramento della posizione finanziaria netta.

In maggior dettaglio:

- il **flusso monetario da attività di esercizio** è risultato positivo per €/mln 90, principalmente in conseguenza del favorevole apporto dell'autofinanziamento (risultato netto + ammortamenti e svalutazioni + variazione del TFR), complessivamente positivo per €/mln 440, parzialmente controbilanciato dalla variazione del capitale di esercizio, pari a €/mln 212 (per maggiori dettagli relativi a tale posta si fa rinvio a quanto già segnalato in sede di commento della struttura patrimoniale) e dallo scorporo delle plusvalenze nette, pari a €/mln 138;
- il **flusso monetario da attività di investimento** è risultato composto da impieghi pari complessivamente a €/mln 1.101 e da realizzi per €/mln 272.

Gli impieghi hanno riguardato:

- per €/mln 71 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, riferiti ai costi sostenuti per l'aumento del capitale sociale e per l'emissione del prestito obbligazionario (complessivamente €/mln 22), agli oneri capitalizzati e sostenuti per gli interventi effettuati su flotta di terzi (€/mln 19), per la formazione del personale (€/mln 11), per le acquisizio-

ni di software da terzi (€/mln 12) e per altre voci (€/mln 7), tra le quali le più rilevanti hanno riguardato gli allestimenti di agenzie ed uffici nonché gli oneri accessori sui finanziamenti;

- per €/mln 878 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, riferiti principalmente alla flotta (€/mln 560) e ad anticipi erogati in conto flotta (€/mln 264). La quota residua è risultata principalmente riferita ad immobilizzazioni in corso di realizzazione (€/mln 26), essenzialmente inerenti i manufatti insistenti su sedime aeroportuale (anche in nesso con la costruzione del nuovo hangar di manutenzione di Napoli) la riqualificazione dello stabilimento di Grottaglie, la realizzazione dell'assetto urbanistico del comprensorio di Magliana ed i lavori di ristrutturazione del centro EDP dell'Alitalia, nonché l'acquisizione di impianti ed attrezzature (€/mln 16) e di apparecchiature informatiche mobili e macchine per uffici (€/mln 8).

Gli investimenti relativi alla flotta hanno riguardato l'acquisto di cinque A-319, quattro B-777, tre ERJ-145, due ATR-72 ed il riscatto di un MD-80 per complessivi €/mln 488, modifiche e revisioni su flotta di proprietà per €/mln 20 ed acquisti di motori e apparati di rotazione per €/mln 52.

Gli anticipi in conto flotta, inclusivi degli oneri finanziari capitalizzati, sono stati corrisposti a fronte di ordini per aeromobili B-777, A-319, ATR-72 ERJ-170 e ERJ-145;

- per €/mln 153 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, riferiti essenzialmente all'acquisto della partecipazione nell'Air France (€/mln 51), alle sottoscrizioni degli aumenti di capitale delle società SASA (€/mln 5) e OPODO Ltd (€/mln 8), alla rिकासifica dal capitale di esercizio del credito parzialmente fruttifero verso la società Gemini

Air Cargo derivante dal citato accordo inerente la rateazione di quanto scaduto (€/mln 33), alla quota differita del prezzo di vendita del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia (€/mln 20) e del comparto Sigma (€/mln 15), oltre ai depositi cauzionali (€/mln 15).

Le altre variazioni del flusso monetario da attività d'investimento, pari a €/mln 272, si riferiscono principalmente alla vendita del comparto Sigma (€/mln 97, al netto di €/mln 12 di liquidità trasferita) e di altre partecipazioni nello stesso settore di attività (€/mln 5) ed alla cessione del Centro

Direzionale Alitalia (€/mln 140). Includono inoltre la cessione di 7 aeromobili B-747 e di 1 aeromobile ATR-42, nonché di apparati di rotazione (€/mln 16) e rimborsi di crediti finanziari, in massima parte riferiti ai depositi cauzionali (€/mln 11).

Il flusso monetario da attività di finanziamento, positivo per €/mln 1.579, è risultato composto dai versamenti collegati all'operazione di aumento di capitale per €/mln 829, all'emissione del prestito obbligazionario per €/mln 715 ed all'accensione di nuovi finanziamenti a medio/lungo termine per €/mln 231, cui si sono contrapposti rimborsi per €/mln 196.

ALTRI FATTI DI RILIEVO RIGUARDANTI L'ESERCIZIO

Si segnalano di seguito, considerati per argomento, gli altri fatti di rilievo che hanno avuto luogo nel 2002.

PROCEDIMENTI APERTI DALL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO (A.G.C.M.)

- Il 20 marzo 2002 il TAR del Lazio si è pronunciato con sentenza in merito al ricorso promosso dall'Alitalia per l'annullamento del provvedimento, di cui si era data notizia nella relazione al bilancio 2001, con il quale l'A.G.C.M. il 27 giugno 2001, all'esito del procedimento (A/291) relativo ad un presunto abuso di posizione dominante e ad una presunta discriminazione commessa dalla Compagnia a danno di alcune agenzie di viaggi nazionali, avendo praticato schemi di incentivazione alle vendite ritenuti abusivi, aveva comminato alla Compagnia una sanzione amministrativa pecuniaria pari a circa €/mln 27 disponendo altresì l'immediato termine dell'applicazione dei predetti schemi incentivanti.

Con la suddetta sentenza il TAR del Lazio ha accolto il ricorso promosso dall'Alitalia limitatamente alla determinazione della sanzione pecuniaria comminata dall'A.G.C.M..

Più in particolare, secondo il TAR, fermo restando il carattere discriminatorio e fidelizzante degli schemi di incentivazione di Alitalia, l'Autorità non avrebbe correttamente valutato l'impatto concreto (quindi, la gravità) della suddetta infrazione. Il TAR ha infatti rilevato, per un verso, che nel periodo in questione i concorrenti hanno incrementato la propria quota di mercato (circostanza che smentirebbe l'assunto dell'A.G.C.M. che con

gli schemi fidelizzanti di che trattasi l'Alitalia creerebbe barriere ai vettori concorrenti) e, per altro verso, che la durata dell'infrazione nel caso Alitalia era sensibilmente inferiore alla durata di un caso relativo ad una fattispecie analoga definito dalla Commissione Europea nei confronti di un primario vettore aereo inglese (cui era stata comminata una sanzione di entità più limitata) ed attualmente all'esame del Tribunale di primo grado delle Comunità Europee.

Nell'ambito di tali circostanze, l'Alitalia nel ritenere del tutto corretti i propri comportamenti il 18 settembre 2002 ha impugnato davanti al Consiglio di Stato anche la sentenza del TAR del Lazio emessa il 20 marzo 2002. Essendosi nel frattempo costituita anche l'Avvocatura dello Stato in difesa dell'A.G.C.M., si è provveduto a mantenere cautelativamente, sia pure per un minore ammontare (€/mln 5) più adeguato agli sviluppi del contenzioso ed ai rischi allo stesso conseguenti, lo stanziamento esistente (€/mln 27).

- Con provvedimento notificato in data 28 marzo 2002., l'A.G.C.M. ha avviato nei confronti di Alitalia un procedimento (A/291-b) per l'inottemperanza al già citato provvedimento del 27 giugno 2001, asserendo che la Compagnia avrebbe omesso di trasmettere, anche dopo la richiesta formulata dall'Autorità in data 14 marzo 2002, documentazione idonea a comprovare l'effettiva applicazione di nuovi schemi di incentivazione a favore delle agenzie di viaggio. Secondo l'Autorità ciò indurrebbe a ritenere che Alitalia non abbia introdotto alcun cambiamento negli schemi di incentivazione al fine di rimuovere i comportamenti illegittimi, accertati con il provvedimento del 27 giugno 2001, che avevano portato alla ricordata sanzione.

Conseguentemente con provvedimento notificato il 26 luglio 2002 l'Autorità ha richiesto ad Alitalia di porre immediatamente termine ai comportamenti ritenuti distorsivi della concorrenza nei rapporti con le agenzie di viaggio, deliberando inoltre di comminare alla stessa una sanzione pecuniaria di €/ml 2.

Con ricorso presentato in data 6 novembre 2002, si è proceduto ad impugnare la predetta delibera davanti al TAR del Lazio effettuando, contestualmente, il pagamento con riserva della sanzione comminata (€/mln 2).

- Relativamente al procedimento (I-446) in essere presso la stessa Autorità di cui pure si era data notizia nella Relazione al Bilancio 2001, si ricorda che l'A.G.C.M. aveva da tempo avviato un'indagine relativa ad una presunta intesa restrittiva della libertà di concorrenza nell'ambito del mercato nazionale dei servizi di trasporto passeggeri su aerei di linea, con riguardo alla determinazione contestuale - da parte di Alitalia stessa e di altre società di trasporto aereo - di un supplemento tariffario, correlato all'aumento del prezzo del carburante per aviazione della medesima entità per tutti i collegamenti domestici, denominato "*fuel surcharge*".

Secondo la tesi difensiva sviluppata dalla Compagnia, l'applicazione del "*fuel surcharge*" scaturiva da una decisione autonoma di Alitalia, adottata sulla scorta di una situazione di emergenza determinatasi a seguito del repentino incremento del costo del carburante per aviazione avvenuto nel 1999 e giustificata dall'esigenza di fornire ai consumatori un'indicazione circa l'attribuibilità dell'aumento tariffario a fattori esterni e la natura contingente del medesimo.

L'allineamento da parte dei concorrenti si era

verificato in quanto gli stessi erano venuti a conoscenza di tale iniziativa, poco prima della sua adozione ed effettiva applicazione, da programmi informatici tramite i quali viene gestito il sistema delle tariffe aeree a livello mondiale.

L'Autorità, al termine dei propri accertamenti, ha ritenuto i comportamenti di Alitalia e delle altre compagnie restrittivi della concorrenza e pertanto, con provvedimento notificato in data 8 agosto 2002, ha comminato sanzioni proporzionali ai rispettivi fatturati nazionali ed in particolare ad Alitalia una sanzione pecuniaria di €/mln 1,6. Detta fattispecie resta coperta dall'apposito stanziamento al fondo rischi vari, effettuato nel 2001 (€/mln 10) di cui in bilancio 2002 è stata recuperata a conto economico la quota eccedente la sanzione comminata e nel frattempo pagata con riserva, avendo in data 13 novembre 2002 Alitalia presentato ricorso davanti al TAR del Lazio per impugnare il provvedimento in argomento.

- Da ultimo si segnala che, a valle della notifica da parte della Compagnia all' A.G.C.M. effettuata in data 19 luglio 2002 in ordine all'accordo commerciale di "code sharing" formalizzato in pari data con Volare Group, l'Autorità ha avviato un'istruttoria ritenendo che l'accordo in questione possa configurare un'intesa restrittiva della concorrenza. La Compagnia è stata sentita in audizione dalla Autorità il 26 novembre 2002. La citata istruttoria è tuttora in corso.

CONCORDATO FISCALE

Si segnala che il Gruppo ha assunto la determinazione di aderire alle disposizioni in materia di

concordato fiscale previste dalla Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (*“Definizione automatica ed integrazione degli imponibili per gli anni pregressi”* - Legge Finanziaria 2003) e successive modificazioni.

La determinazione assunta ai sensi della citata Legge n. 289/2002, concerne, sia pure con diverse articolazioni rispetto alle opzioni previste dalla Legge medesima, le pendenze fiscali proprie di Alitalia e delle Società incorporate dalla stessa nel corso dell'esercizio 2002 (Alitalia Team S.p.A., Racom Teledata S.p.A. ed Alitalia Teledata S.p.A.), nonché delle Società partecipate Alitalia Express, Italiatour, Eurofly, Alitalia Airport, Atitech, Aviofin ed Alinsurance.

Gli oneri connessi e conseguenti, stimabili in circa €/mln 28,6, in base ai principi di competenza e prudenza che presiedono alla valutazione degli stanziamenti di fine anno, trovano evidenza già in questo bilancio, e riguardano principalmente la Capogruppo (€/mln 25,7).

Alla su descritta determinazione si è pervenuti dopo un'attenta disamina della complessiva posizione fiscale delle diverse Società e successivamente ad una approfondita valutazione dei costi - benefici connessi ad una chiusura totale e definitiva delle stesse che, peraltro, consente di escludere il differimento per ulteriori due anni della prescrizione dei periodi di imposta che, al contrario, penalizza i soggetti che non aderiscono.

Tale attività è stata svolta dalle competenti strutture aziendali, con il fattivo contributo di primari studi di consulenza esterni.

All'esito dei citati approfondimenti, è prevalsa l'opportunità di aderire alle opzioni di definizione in argomento; non tanto per la presenza di conclamate ed ingiustificabili aree di criticità nella gestione del rapporto fiscale delle società, sempre adeguatamente monitorato dalle competenti strutture interne, quanto, soprattutto perché in realtà aziendali (anche amministrativamente) complesse - come quelle proprie delle Società del Gruppo - il "rischio interpretativo" che strutturalmente affetta le valutazioni fiscali - viste le complessità del sistema normativo in materia - è immanente pure rispetto a sistemi adeguatamente presidiati e supportati.

ALTRI FATTI

- Con il versamento della somma transata di €/mln 18, avvenuto il 15 gennaio 2003, si è definitivamente conclusa la controversia intentata da Alitalia contro il Fallimento Fokker e relativa alla richiesta di risarcimento dei danni emergenti a seguito della vicenda correlata al programma di sviluppo della flotta F70 avviato nel 1995 ed interrottosì, con la riconsegna alla compagnia olandese dei primi 5 aeromobili forniti, nel corso del 1997 a seguito del fallimento della suddetta controparte.
- Sul finire del 2002 è stata formalizzata un'intesa preliminare con la società Aeroporti di Roma che prevede, a fronte della cessione di un'area di proprietà Alitalia presso Fiumicino, l'estendersi della durata sino al 2044 delle sub-concessioni inerenti l'uso di aree e beni insistenti presso il sedime aeroportuale di Fiumicino.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI OLTRE LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 17 gennaio 2003 è stato sottoscritto il contratto di cessione dell' 80% del Capitale Sociale di **Italiatour S.p.A.** alla società CIT - Compagnia Italiana Turismo S.p.A., per un importo pari a 9.170.000 Euro.

La transazione - il cui completamento è soggetto all'approvazione delle autorità competenti e che comporterà l'insorgere nell'esercizio in corso di una plusvalenza - si inquadra nella più ampia iniziativa di dismissione delle attività non strategiche avviata da Alitalia nell'ambito del Piano Biennale 2002/2003.

- Il Consiglio d'Amministrazione Alitalia, in data 29 gennaio 2003, ha deliberato la cessione dell'intera partecipazione detenuta nella **France Telecom** intendendo così cogliere le favorevoli opportunità di mercato determinatesi nel primo scorcio dell'anno. In data 3 febbraio 2003, è stato dato seguito alla totale dismissione della partecipazione ad un prezzo medio di 24,3 Euro per azione che ha comportato, per l'esercizio in corso una plusvalenza di circa 7 milioni di Euro sostanzialmente allineata a quanto incassato al netto delle commissioni.
- Nell'ambito delle analisi avviate in ordine all'ipotesi di una partnership sul mercato domestico, il Consiglio di Amministrazione Alitalia del 24 febbraio 2003 ha deliberato di sviluppare approfondimenti in merito alla fattibilità di una alleanza strategica con **Meridiana**, terzo vettore nazionale, concretizzatasi in un periodo di esclusiva negoziale reciproca finalizzata alla definizione di un piano industriale congiunto entro il 15 aprile 2003.
- Il Consiglio di Amministrazione Alitalia sempre in data 24 febbraio 2003 ha, altresì, definitivamente deliberato di rinunciare al ricorso per danni presentato al **Tribunale di primo grado delle Comunità Europee** in ordine

all'annullamento della decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, disposto da parte dello stesso Tribunale con sentenza del 12 dicembre 2000.

- In ordine al processo di rinnovamento e standardizzazione della **flotta**, ed in coerenza con le linee programmatiche contenute nel Piano Biennale 2002/2003, lo stesso Consiglio di Amministrazione Alitalia del 24 febbraio 2003 ha deliberato l'acquisizione in leasing del decimo aeromobile B777 e la contestuale uscita di un aeromobile B767.
- In data 28 febbraio 2003, si è estinto il mandato a tempo determinato conferito dalla Compagnia agli agenti depositari il 14 luglio 1997, in relazione al **conto vincolato di deposito in garanzia** da essa acceso in esecuzione di un impegno di restituzione degli incentivi al pensionamento anticipato corrisposti dallo Stato italiano, sulla base del D.L. 23 ottobre 1996, n. 546 (convertito nella **Legge 20 dicembre 1996, n. 640**), ai dipendenti che avevano lasciato la Compagnia nel periodo 1995-1997.

Si tratta, come noto, del contestato conto deposito costituito nel quadro delle condizioni imposte dagli uffici comunitari al Governo italiano per l'emanazione della decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, poi cassata dalla sentenza del Tribunale di Primo Grado CE (TPG) del 12 dicembre 2000 e "riadottata" con decisione della Commissione Europea del 18 luglio 2001 che Alitalia ha nuovamente impugnato sempre davanti al TPG.

In tale conto deposito, contestualmente alla sua costituzione, sono stati versati da parte della Compagnia L.Mldi 56,6 e nello stesso si sarebbe dovuto versare ogni ulteriore onere che lo Stato avesse sopportato e rendicontato.

to sulla base della citata Legge n. 640/1996 a fronte dei prepensionamenti varati secondo tale normativa. In presenza di atto della medesima forza prescrittiva della citata Legge n. 640/1996, gli agenti depositari avrebbero, poi, provveduto ad accreditare allo Stato i fondi depositati.

Al 31 dicembre 2002, le giacenze su detto conto ammontavano ad €/mln. 33,9
In ordine a quanto sopra, è stato promosso un tavolo di approfondimento dell'incerta questione con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la regolare gestione ed estinzione del conto deposito in garanzia e la definizione della partita contestata. A questo ultimo riguardo, si ricorda che il Ministro dei Trasporti pro-tempore, nella comunicazione del 26 giugno 1997 alla Commissione Europea, aveva contestato la paventata natura di aiuto di stato delle provvidenze di cui

alla Legge n. 640/1996, considerando le stesse come misure di carattere sociale di per sé lecite e aveva acceduto alle richieste degli uffici della Commissione «... *considerata l'opportunità e la convenienza di individuare una soluzione pragmatica senza pregiudizio delle rispettive posizioni giuridiche ...*».

- In merito all'andamento del prezzo del greggio, si menziona che il forte rialzo determinatosi nei mercati nella prima parte dell'anno in conseguenza dei crescenti timori di un conflitto bellico in Iraq ha costretto il Gruppo, in analogia a quanto già effettuato da Lufthansa, KLM ed altri vettori, anche italiani, ad imporre un sovrapprezzo sui biglietti - "*fuel surcharge*" -, calibrato sulla durata del volo (6 Euro per i nazionali, 8 per gli internazionali e 12 per gli intercontinentali). Tale misura, introdotta il 15 marzo 2003, non si applica ai voli in continuità territoriale con la Sardegna.

LA FLOTTA

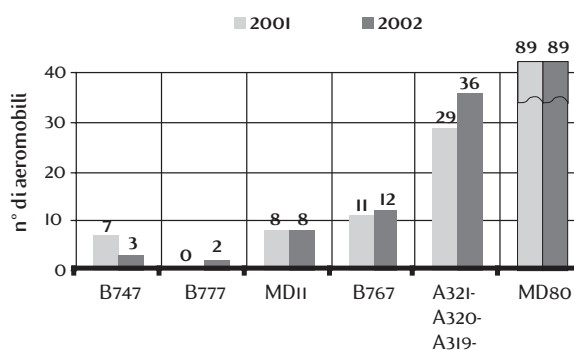
Come già segnalato nel paragrafo di commento della situazione del Gruppo, nel corso del 2002 si è dato avvio al programma di adeguamento e rinnovamento della flotta, finalizzato alla riduzione del numero delle famiglie e della capacità unitaria con la contestuale eliminazione degli aeromobili tecnologicamente più obsoleti. In particolare per il trasporto di linea di lungo raggio si è dato seguito al completamento della dismissione degli aeromobili B747 passeggeri ed all'ingresso dei primi nuovi aeromobili B777 che andranno progressivamente a sostituire i velivoli della famiglia MD11, mentre per il breve e medio raggio è stato avviato il programma d'ingresso dei nuovi aeromobili A319 ed il potenziamento della flotta *regional*.

La flotta operativa al 31 dicembre 2002 si componeva di 173 aeromobili, dei quali 146 dedicati al breve/medio raggio e 27 al lungo raggio. Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2001 si riscontra un incremento di 4 unità, quale saldo tra l'ingresso di 2 B777, 2 A330, 5 A319, 1 A320 e 2 ERJ145 e l'uscita di 4 B747 passeggeri a completamento della citata radiazione di tale famiglia di aeromobili, di 2 MD80 e di 2 ATR42.

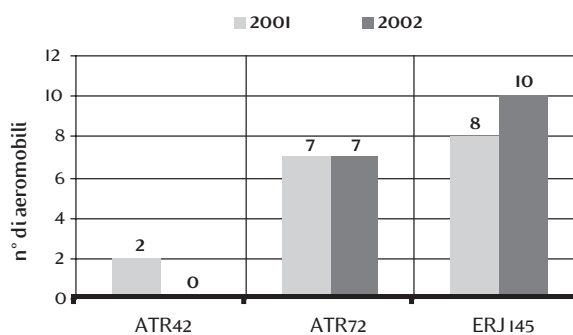
L'attività di linea ha nel complesso assorbito 167 unità, di cui 150 impiegate direttamente dalla Controllante e 17 operate dall'Alitalia Express in base a contratti di *wet-lease*; ulteriori 6 aeromobili sono stati invece utilizzati, nell'ambito dell'attività *charter*, dalla controllata Eurofly.

Nei grafici sottostanti viene fornita evidenza complessiva dell'allocazione della flotta operativa (che per quanto riguarda il dato Alitalia 2001 accoglie la flotta allora operata da Alitalia Team).

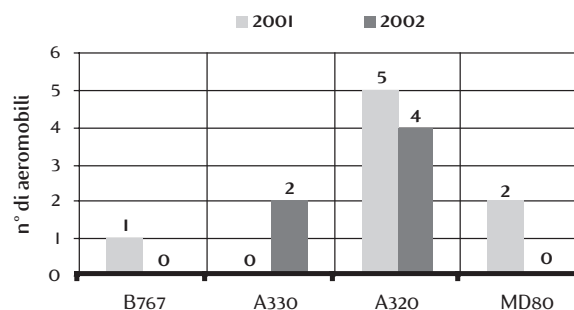
ALITALIA



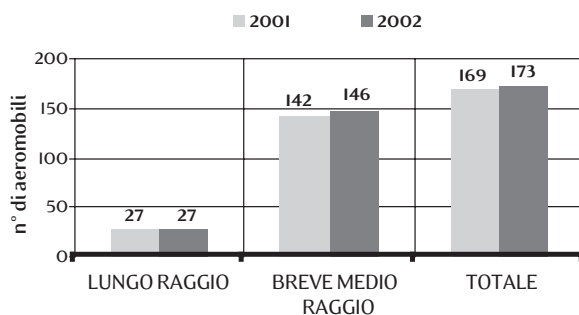
ALITALIA EXPRESS



EUROFLY



TOTALE GRUPPO



A livello complessivo, la flotta del Gruppo al 31 dicembre 2002 (riportata in dettaglio nella tabella sottostante) si compone invece di 184 aeromobili, con un'età media di 9,4 anni, oltre a 3 aeromobili per l'addestramento (di proprietà Alitalia).

Sono in essa ricompresi 5 nuovi aeromobili acquistati nell'ultimo scorcio del 2002 ma impiegati in linea solo nel corso del primo trimestre 2003 (2

B777, 2 ATR72, 1 ERJ145) nonché 5 ATR42, destinati alla vendita, ed 1 MD83 non più operativo.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, si segnala che 129 aeromobili (pari al 70% del totale) sono nella proprietà del Gruppo, mentre 35 sono stati acquisiti tramite contratti di locazione, 19 in *leasing* ed 1 in *wet lease*.

Il richiamato percorso di rinnovamento ed adeguamento della flotta è confermato dagli ordini già emessi per la fornitura di aeromobili sia di breve/medio raggio sia di lungo raggio, che si accompagnerà al *phase-out* della flotta MD11, programmato per il 2003, ed all'uscita anticipata di 14 MD80.

Essi riguardano la consegna di ulteriori 6 B777 (di cui 5 entro dicembre 2003 e uno nel 2004), di 7 A319 entro marzo 2004, nonché, sempre nel corso del 2003, di 4 A320, di 3 ERJ145, di 1 ATR72 e di 6 nuovi ERJ170.

Tipologia Aeromobile	Proprietà		Locazione		Noleggio		Totale Flotta operativa		Altri	Totale Flotta
	2002	2001	2002 (*)	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2002
B747 All pax	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-
B747 All Cargo	1	1	1	1	1	1	3	3	-	3
B 777	2	-	-	-	-	-	2	-	2 (**)	4
MD 11	6	6	2	2	-	-	8	8	-	8
B 767	3	3	9	9	-	-	12	12	-	12
A 330	-	-	2	-	-	-	2	-	-	2
TOTALE LUNGO RAGGIO	12	14	14	12	1	1	27	27	2	29
A 321	15	15	8	8	-	-	23	23	-	23
A 320	9	9	3	2	-	-	12	11	-	12
A 319	5	-	-	-	-	-	5	-	-	5
MD 80	67	66	22	25	-	-	89	91	1 (***)	90
ATR 42	-	2	-	-	-	-	-	2	5 (**)	5
ATR 72	1	1	6	6	-	-	7	7	2 (**)	9
ERJ 145	10	8	-	-	-	-	10	8	1 (**)	11
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	107	101	39	41	-	-	146	142	9	155
TOTALE GENERALE (****)	119	115	53	53	1	1	173	169	11	184

(*) di cui 19 aeromobili in *leasing* (1 B747 all cargo, 2 MD11, 8 A321, 2 A320, 6 ATR72

(**) di proprietà

(***) si riferisce ad 1 MD83 acquisito da Eurofly con contratto di locazione

(****) al 31 dicembre 2002 su un totale di 129 aeromobili di proprietà, 8 sono di proprietà di Alitalia Express (5 ATR42 e 3 ATR72) ed i restanti 121 di proprietà della Capogruppo

IL PERSONALE

La situazione del personale del Gruppo, in termini di forza media retribuita per categoria, è sintetizzata nella seguente tabella:

	2002	2001	Δ
Media retribuita			
Dirigenti	183	202	-19
Quadri e impiegati	9.666	10.286	-620
Operai	4.569	4.659	-90
Piloti e Tecnici di volo	2.458	2.471	-13
Assistenti di volo	4.418	4.828	-410
Totale	21.294	22.446	-1.152

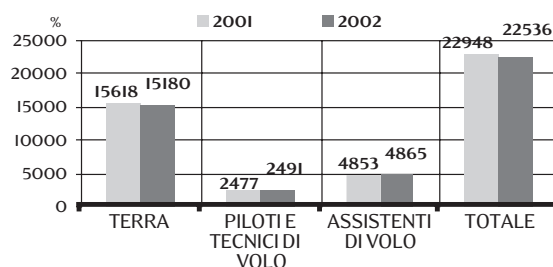
Come evidenziato, la forza media retribuita, che nell'anno è stata pari a 21.294 unità, ha presentato, rispetto all'esercizio precedente, una diminuzione di 1.152 risorse (-729 di terra, -13 piloti e tecnici di volo, -410 assistenti di volo) ottenuta attraverso la realizzazione del programma di incentivazione agli esodi cui si sono aggiunti per il personale di terra gli effetti dei contratti di solidarietà (equivalenti a 475 risorse medie nell'anno).

Più in particolare la riduzione del personale di terra è concentrata prevalentemente nei settori trasporto aereo (-141 unità), corporate (-137 unità) e manutenzione flotta (-130 unità) cui si è aggiunto l'effetto della cessione, avvenuta in data 30 giugno 2002, delle attività del comparto Sigma (-155 unità).

La riduzione del personale navigante, essenzialmente riferita agli assistenti di volo è dovuta, oltre al già citato programma d'incentivazione agli esodi, al minor ricorso ai contratti a tempo determinato.

La consistenza puntuale del personale del Gruppo al 31 dicembre 2002, riportata nel successivo grafico, pari a 22.536 unità, ha presentato, rispetto alla situazione rilevata al 31 dicembre 2001, una flessione di 412 unità.

CONSISTENZA AL 31.12 PERSONALE DEL GRUPPO



La predetta riduzione si è articolata come segue:

- Personale a tempo indeterminato e contratti di formazione lavoro, in decremento di 1.164 risorse, di cui 1.021 dipendenti di terra e 143 naviganti, reso possibile dalla citata realizzazione del programma di incentivazione agli esodi che ha interessato 977 dipendenti (di cui 853 di terra e 124 naviganti) e dall'uscita dal Gruppo di 310 risorse di terra, a seguito della ricordata cessione delle attività della controllata Sigma.
- Personale a tempo determinato, (passato da 1517 unità a 2269) in aumento di 752 risorse, di cui 169 naviganti e 583 dipendenti di terra. L'incremento, che per il personale di terra si è concentrato in prevalenza nella controllata Alitalia Airport, riflette l'aumento di attività registrato sul finire del 2002 rispetto ai livelli drasticamente abbattuti dell'ultimo trimestre 2001 allorquando, nell'immediato ridosso temporale degli accadimenti dell'11 settembre, il Gruppo aveva già attuato, come prima risposta, una significativa riduzione di personale a tempo determinato. Va altresì segnalato che l'aumento registrato al 31 dicembre 2002 è in rapido riassorbimento a partire da gennaio del corrente anno.

Si evidenzia infine che al 31 dicembre 2002 risulta aumentata l'incidenza del personale *part-time* passata, per il personale di terra dall'11,6% al 15,5% e per il personale di volo dall'8,1% al 9,4%.

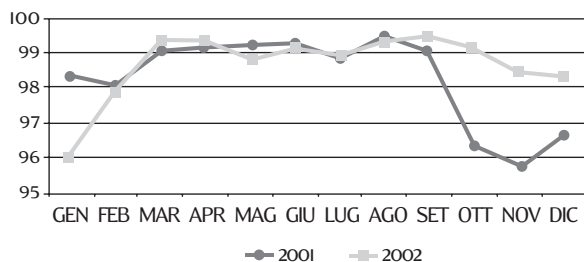
L'ANDAMENTO OPERATIVO

Nel 2002, l'indice di **regolarità**, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, ha registrato un miglioramento rispetto al precedente esercizio di 0,4 punti percentuali, attestandosi ad un valore medio di performance del 98,7%.

L'incremento, progressivamente accentuatosi e consolidatosi nel corso dell'ultimo trimestre, ha interessato tutti i settori di rete, ancorché occorre segnalare che il confronto risente del forte impatto delle cancellazioni originate, nell'ultima parte del 2001, dalle temporanee limitazioni operative rispetto alle condizioni meteo, poste in essere su alcuni aeroporti italiani dopo l'incidente occorso a Linate.

L'andamento del coefficiente di regolarità nel corso del 2002 è riportato nel grafico sottostante, ponendolo a confronto con quello relativo all'anno precedente.

REGOLARITÀ INTERA RETE



La **puntualità in partenza** (entro 15 minuti), si è attestata a livello intera rete al 77,6%, mantenendo pertanto lo stesso valore conseguito nel 2001, e posizionandosi nell'ambito dei risultati conseguiti dai principali concorrenti europei per i quali si sono registrati valori ricompresi tra il 75% e l'81%.

Con riferimento alle più significative cause che, unitamente alle usuali problematiche connesse

alle condizioni meteorologiche, hanno contribuito alla determinazione dei ritardi, si segnalano:

- la diminuzione dell'impatto generato dalla congestione del traffico aereo che, pur essendo ancora all'origine di più di un terzo dei ritardi, ha beneficiato nell'intero periodo della ridotta attività di volo posta in essere da tutti i vettori dopo gli accadimenti dell'11 settembre 2001;
- l'emergere, per contro, di una significativa penalizzazione sui risultati di puntualità indotta dalla introduzione di sempre più stringenti misure di sicurezza.

A questi andamenti, che trasversalmente hanno interessato tutti i vettori in ambito AEA, si sono sovrapposte le criticità operative di carattere eccezionale, e comunque esterne all'ambito governabile dalle strutture del Gruppo, generate sul **hub di Fiumicino** con riguardo al sistema di smistamento bagagli ed ai tempi di attesa dei passeggeri in transito. Il fenomeno, emerso proprio nel periodo di alta stagione, con un picco negativo nel mese di agosto, ha fortemente penalizzato la puntualità del suddetto **hub** (-4,6 punti percentuali verso il 2001), risultando altresì tra i principali fattori all'origine del deterioramento riscontrato nella puntualità sulle relazioni nazionali (2,7 punti percentuali, dall'83,3% all'80,6%).

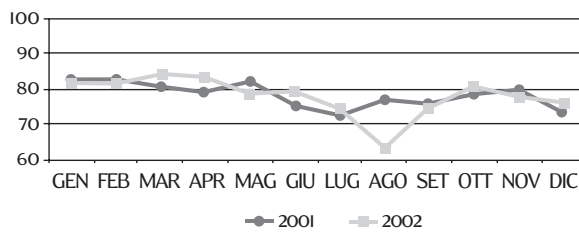
Circa questi ultimi, per ciò che concerne il collegamento Fiumicino-Linate e viceversa (identificato dal cosiddetto prodotto "Link") la puntualità a 15 minuti si è attestata all'87,1%.

Quanto agli andamenti degli altri settori di rete, si registra il sensibile miglioramento espresso dai collegamenti internazionali (+ 3,6 punti percentuali, dal 71,6% al 75,2%) ed il sostanzialmente allineamento ai livelli del precedente esercizio del settore intercontinentale (-0,3 punti per-

tuali, dal 63,8% al 63,5%) per il quale, a fronte del peggioramento segnalato su Fiumicino, ha fatto riscontro il sostenuto aumento dell'indice di puntualità sull'**hub di Malpensa** (+4,3 punti percentuali).

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

PUNTUALITÀ IN PARTENZA (15 MINUTI) INTERA RETE



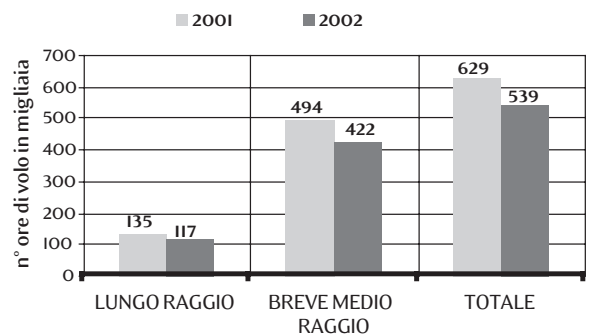
Relativamente agli aspetti quantitativi dell'operativo, l'anno 2002 è stato caratterizzato dal consistente abbattimento dell'**attività di volo** di linea passeggeri e merci posto in essere dal Gruppo in risposta alla più volte richiamata pesante caduta del traffico.

Complessivamente la riduzione delle ore di volo rispetto al 2001 è risultata pari al 14,3%, determinata prevalentemente dal minor ricorso alla capacità noleggiata (-49,2%), oltre che dal minor volato effettuato con la flotta del Gruppo (-6,1%).

Le contrazioni di attività hanno interessato tanto le attività di lungo raggio (-13% circa) quanto quelle di breve-medio raggio (-15% circa), corrispondendo, unitamente alla implementazione della citata variazione della capacità unitaria della flotta impiegata, al taglio di offerto operato per le attività di trasporto aereo del Gruppo.

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

ORE DI VOLO TOTALI DI GRUPPO



ATTIVITÀ DI TRASPORTO AEREO DEL GRUPPO ALITALIA

	2000	2001	2002	Var % 02/00	Var % 02/01
Passeggeri					
Passeggeri trasportati (000)	25.542	24.737	22.205	-13,1%	-10,2%
Posti Km offerti (000)	56.435.101	51.392.152	42.389.657	-24,9%	-17,5%
Passeggeri Km Trasportati (000)	40.693.465	36.391.333	30.024.919	-26,2%	-17,5%
Tonnellate Km offerte (000)	5.587.075	5.087.823	4.196.576	-24,9%	-17,5%
Tonnellate Km trasportate (000)	4.028.653	3.602.742	2.972.467	-26,2%	-17,5%
Coefficiente di utilizzazione posti (%)	72,1	70,8	70,8	-1,3 p.p.	0,0 p.p.
Passeggeri (incluso franchising)					
Passeggeri trasportati (000)	26.694	24.922	22.205	-16,8%	-10,9%
Posti Km offerti (000)	57.483.444	51.594.333	42.389.657	-26,3%	-17,8%
Passeggeri Km Trasportati (000)	41.436.273	36.523.636	30.024.919	-27,5%	-17,8%
Tonnellate Km offerte (000)	5.690.861	5.107.839	4.196.576	-26,3%	-17,8%
Tonnellate Km trasportate (000)	4.102.191	3.615.840	2.972.467	-27,5%	-17,8%
Coefficiente di utilizzazione posti (%)	72,1	70,8	70,8	-1,3 p.p.	0,0 p.p.
Merci e posta					
Tonnellate Km offerte (000)	2.506.151	2.263.722	2.055.441	-18,0%	-9,2%
Tonnellate Km trasportate (000)	1.767.385	1.564.610	1.378.255	-22,0%	-11,9%
Coefficiente di riempimento (%)	70,5	69,1	67,1	-3,4 p.p.	-2,1 p.p.
Totale attività di linea					
Tonnellate Km offerte (000)	8.093.226	7.351.545	6.252.017	-22,8%	-15,0%
Tonnellate Km trasportate (000)	5.796.038	5.167.352	4.350.722	-24,9%	-15,8%
Coefficiente di utilizzazione (%)	71,6	70,3	69,6	-2,0 p.p.	-0,7 p.p.
Totale attività di linea (incluso franchising)					
Tonnellate Km offerte (000)	8.197.012	7.371.561	6.252.017	-23,7%	-15,2%
Tonnellate Km trasportate (000)	5.869.576	5.180.450	4.350.722	-25,9%	-16,0%
Coefficiente di utilizzazione (%)	71,6	70,3	69,6	-2,0 p.p.	-0,7 p.p.
Ore di volo flotta Gruppo Alitalia (000)	524	509	478	-8,8%	-6,1%
Ore di volo aa/mm noleggiati e franchising(000)	140	120	61	-56,4%	-49,2%
Ore di volo totali (000)	664	629	539	-18,8%	-14,3%
Attività charter					
Ore di volo (000)	26	21	20	-23,1%	-4,8%

N.B. *A partire dal 2002 non sussistono più attività in franchising stante il completamento della trasformazione in wet lease dei rapporti con Minerva (31 ottobre 2000) ed Azzurra (25 marzo 2001)*

IL TRAFFICO PASSEGGERI

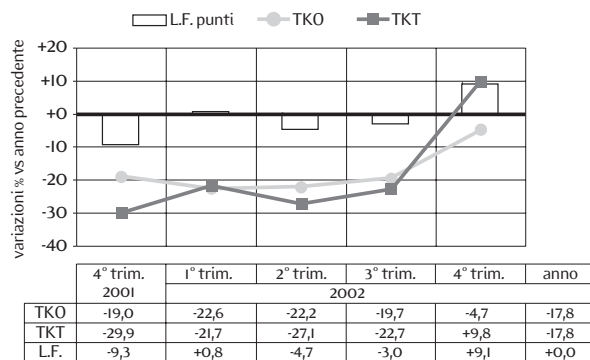
Si riportano nei successivi grafici le variazioni, a livello trimestrale ed annuale, intervenute nel traffico passeggeri per settore di rete rispetto agli analoghi periodi del precedente esercizio.

Vengono altresì forniti separatamente i dati relativi al trimestre ottobre-dicembre 2001, (rispetto al corrispondente periodo del 2000) per la particolare significatività degli stessi in conseguenza dei noti accadimenti dell'11 settembre.

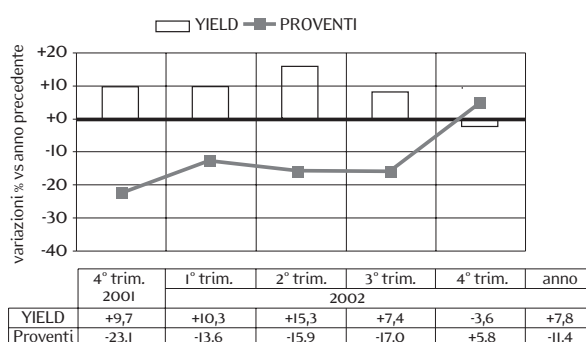
È necessario, inoltre, preliminarmente segnalare che, nel rappresentare le variazioni si è tenuto conto per gli anni 2000/2001 degli accordi di *franchising* in essere (peraltro da aprile 2001 completamente trasformati in *wet lease*) in quanto rappresentativi di un'attività commercialmente comunque acquisita dal Gruppo.

Totale Rete

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT) coefficiente di occupazione (L.F.)



Andamento Yield e Proventi



Dal quadro di sintesi sopra riportato, emerge in tutta evidenza la portata delle conseguenze dell'11 settembre, che hanno costretto il Gruppo ad arginare la brusca perdita di fatturato (-23,1% nell'ultimo trimestre del 2001) anche attraverso il ridimensionamento della capacità offerta (-17,8%), adeguata ai nuovi ridotti volumi ed alle caratteristiche della domanda, marcatamente sui settori intercontinentale ed internazionale.

Ne emergono per contro segnali non marginali in ordine alla efficacia delle misure adottate in attuazione del Piano Biennale 2002/2003 e relative al nuovo citato disegno della rete, concentrato sulle destinazioni principali e riorientato verso i flussi naturali di traffico a più elevata resa unitaria.

Ciò si è tradotto in un significativo recupero dello *yield* ed in un consolidamento del coefficiente di occupazione, consentendo in estrema sintesi di ristabilire un rapporto favorevole tra l'andamento complessivo dei proventi (-11,4%) e quello della capacità offerta (-17,8%), uno dei principali "driver" dell'andamento dei costi, risultato ancor più significativo tenuto conto che, a fronte della introduzione del "crisis surcharge" da ottobre 2001, la variazione del fatturato sconta il negativo trend delle valute (che trova sostanziale compensazione nei costi) ed una perdita di circa

60 milioni di Euro per cancellazioni di voli per cause meteo (particolarmente elevata negli ultimi due mesi dell'anno per effetto della eruzione dell'Etna e della eccezionale ondata di maltempo sul Nord Italia), per eventi straordinari (quali il vertice NATO del 28 maggio u.s.) e per scioperi.

Va peraltro ricordato che il trend di recupero non è risultato uniforme nell'arco dell'anno, essendosi presentato più marcato nel primo semestre rispetto ad un seconda parte dell'esercizio contrassegnata da fenomeni di stabilizzazione della fase evolutiva, e che lo stesso ha interessato prevalentemente i settori internazionale ed intercontinentale a fronte del permanere di significative criticità sul comparto nazionale, a causa della sempre più intensa attività della concorrenza e del pesante confronto generatosi anche sul piano tariffario.

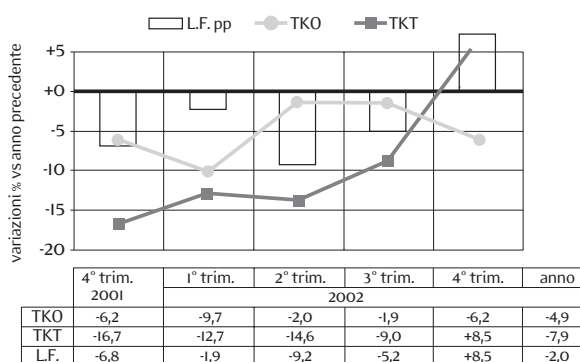
In maggior dettaglio, di seguito si riportano gli andamenti relativi alle linee nazionali, internazionali ed intercontinentali.

LINEE NAZIONALI

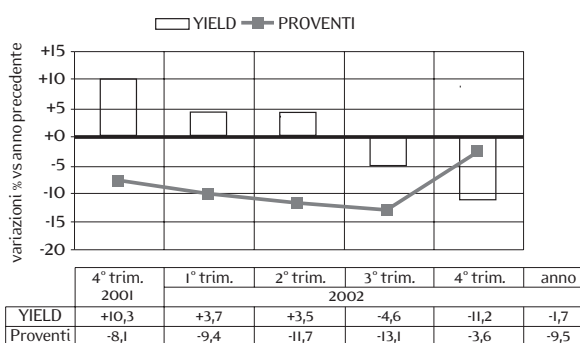
Il settore nazionale, ha vissuto nel 2002 l'avvio di una nuova fase contrassegnata dall'intensificarsi, a tutti i livelli, della pressione competitiva innescata dai concorrenti e concretizzatasi, nel primo semestre, in una massiccia immissione di ulteriore capacità globalmente offerta ed estesa, nella seconda parte dell'anno, ad un pesante confronto sul piano tariffario che, se da un lato ha fatto da traino ad una discreta ripresa della domanda, ha per contro generato un'inaspettata erosione dello yield.

Rete Nazionale

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT) coefficiente di occupazione (L.F.)



Andamento Yield e Proventi



Il Gruppo ha inizialmente reagito facendo leva sulla capillarità della rete e sulla qualità del prodotto, da un lato concentrando la razionalizzazione della capacità offerta sui collegamenti di "federaggio" dell'hub di Malpensa e, per altro verso, operando da aprile un sostanziale ripristino della capacità offerta sulle rotte principali associato ad una migliore caratterizzazione del collegamento Roma-Milano attraverso l'introduzione del prodotto "Link" che, focalizzato al soddisfacimento delle esigenze della clientela *business*, offre fino a 62 voli giornalieri con partenze, nelle

fasce orarie di maggior richiesta, ogni 15-20 minuti.

In tale quadro si sono collocati anche il rafforzamento delle altre relazioni domestiche su Linate, nonché il nuovo accordo commerciale per voli in *code-sharing* con la società Volare, operativi dal 1° luglio, che hanno consentito di rendere più efficiente la rete dei collegamenti da Milano e Roma con il Sud Italia.

L'apertura della nuova fase di competizione tariffaria, nella quale la concorrenza ha mirato ad attaccare il segmento *business* con tariffe fortemente scontate e deregolate (applicabili anche agli acquisti a ridosso della partenza tipici del segmento affari), ha comportato la necessità di introdurre una nuova strategia tariffaria per ridurre l'ormai insostenibile svantaggio competitivo. Ciò ha consentito di arginare, soprattutto sui segmenti più remunerativi, la perdita di quota di mercato consolidatasi nella prima parte dell'anno e che, sebbene significativa, non ha inciso sulla posizione di *leadership* che il Gruppo ha nel settore.

Nel complesso i suddetti elementi hanno determinato, rispetto all'esercizio precedente, una più marcata flessione del fatturato (-9,5%) rispetto alle variazioni della capacità offerta (-4,9%), per il sovrapporsi di una riduzione del *load factor* (-2,0 punti) e dello *yield* (-1,7%).

Più in dettaglio, il calo di *load factor* ha maggiormente interessato le rotte da e per Roma per le quali, con qualche impatto anche sulla linea principale Fiumicino-Linate, ha pesantemente inciso la crescita di offerta attuata dai concorrenti sia attraverso l'inaugurazione di numerosi collegamenti diretti Nord-Sud, che hanno dirottato parte del traffico in precedenza servito dal Gruppo per il tramite dell'hub di Fiumicino, sia con l'incremento dei servizi operati su Roma da e per il resto d'Italia.

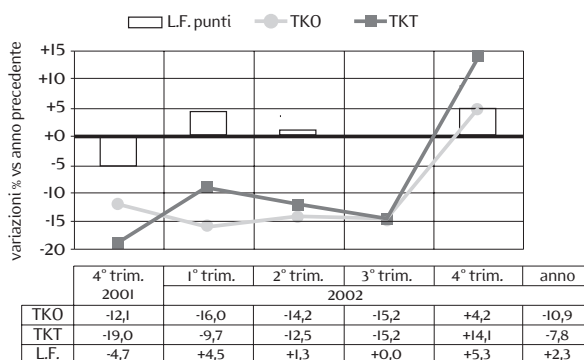
LINEE INTERNAZIONALI

Un andamento significativamente migliore si segnala per il settore internazionale (Europa, Nord Africa, Medio Oriente), che registra una crescita del *load factor* complessivo (+2,3 punti), unitamente ad un consistente aumento dello *yield* (+5,7%), che ha potuto significativamente avvalorarsi della maggiore quota di traffico *point to point* rispetto a quello in coincidenza.

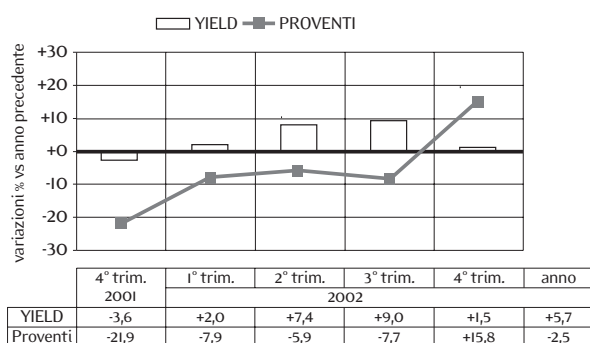
Ne è conseguito un assetto di ritrovato equilibrio, dopo la pesante situazione determinatasi nell'ultimo trimestre 2001, con un rapporto molto favorevole tra andamento del fatturato (-2,5%) e della capacità offerta (-10,9%), ad ulteriore conferma dell'efficacia della nuova strategia di rete, orientata al traffico a più alta resa unitaria.

Rete Internazionale

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT) coefficiente di occupazione (L.F.)



Andamento Yield e Proventi



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

EUROPA - L'andamento dei collegamenti per i paesi dell'Unione Europea, che rappresentano circa il 90% dell'area, è stato caratterizzato da un lato dagli interventi di razionalizzazione della capacità offerta, operati in modo analogo a quanto fatto dalla concorrenza, in risposta alla forte flessione della domanda causata dagli attentati dell'11 settembre, e dall'altro da una graduale ripresa del traffico, che ha permesso di conseguire per il Gruppo significativi miglioramenti di *load factor* sulle principali destinazioni servite. Particolarmente positivo è stato l'andamento del coefficiente di occupazione dei collegamenti per la Gran Bretagna, che ha registrato un aumento di 9 punti nonostante la crescente aggressività sulla relazione dei vettori low-cost, e per la Spagna (+ 3 punti). Significativi anche gli andamenti del collegamento con la Francia, sul quale Alitalia è tornata a crescere sia in termini di coefficiente di riempimento che, soprattutto di *yield* grazie all'avvio, dall'alta stagione, della *joint venture* con Air France. Fa eccezione, in tale favorevole scenario, l'andamento dei collegamenti con la Germania che, saldamente presidiata dalla concorrenza, ha registrato una fles-

sione di *load factor* di 5 punti nonostante la forte riduzione della capacità offerta (-25%).

Sulle relazioni comunitarie, nel complesso, l'offerta del Gruppo Alitalia è diminuita del 12%, ed il trasportato del 9% mentre molto più contenuta si è presentata la flessione dei proventi (-2%), in virtù del significativo apporto dello *yield*, cresciuto dell'8%.

Un quadro ancor più positivo, si rileva per i collegamenti con l'Est Europa, per i quali è proseguita la politica di espansione adottata dalla Compagnia, che ha permesso di ottenere crescite del trasportato e del provento rispettivamente del 16% e del 17%, rispetto al 13% della capacità offerta.

NORD AFRICA E MEDIO ORIENTE - Il sovrapporsi delle conseguenze dell'11 settembre e della persistente crisi politica dell'area hanno richiesto un drastico ridimensionamento dell'operativo, con l'obiettivo di interrompere la forbice negativa (circa 15 punti), determinatasi sul finire del precedente esercizio, tra andamento della capacità offerta (+12%) e fatturato (-3%). Complessivamente alla riduzione della capacità (-14%) ha corrisposto una diminuzione del fatturato di misura analoga, per effetto di un aumento del *load factor* di circa 4 punti a fronte di una persistente criticità in termini di *yield*.

Più difforme, viceversa, si è presentato l'andamento delle due aree singolarmente considerate, essendosi nel corso dell'anno da un lato accentuato il trend di ripresa del Nord Africa (fatturato -4%; capacità -13%) e dall'altro parzialmente vanificato il recupero inizialmente registrato sul Medio Oriente, che ha risentito nuovamente, ed in modo pesante, dell'inasprirsi nell'ultima parte del 2002 dello scenario geopolitico dell'area. Su quest'ultimo settore il taglio di capacità è stato del 15% mentre il fatturato si è ridotto del 19%.

LINEE INTERCONTINENTALI

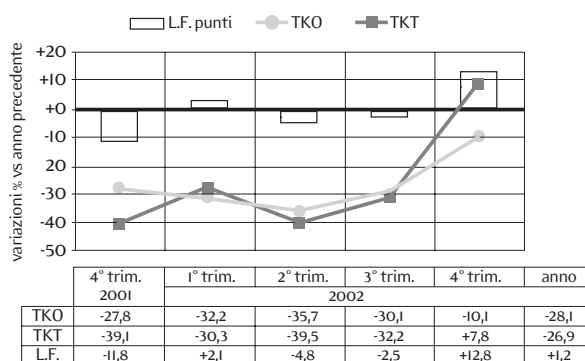
Profondamente trasformata ed in una fase di positivo assestamento si presenta la rete intercontinentale, la cui ristrutturazione, già avviata dalla stagione invernale 2000-2001, aveva subito una forte accelerazione a seguito dei pesantissimi effetti determinatisi dopo l'11 settembre.

In sostanza il Gruppo Alitalia che, dopo il fallimento dell'alleanza con la KLM, aveva già provveduto a razionalizzare il proprio operativo rinunciando ai collegamenti con i risultati economici più gravosi (Sidney, Johannesburg, Bangkok, Kuala Lumpur, Addis Abeba e Nairobi), si è trovata a dover gestire, al pari dei concorrenti, la non favorevole congiuntura economica, già in essere prima degli attentati, del mercato statunitense e giapponese, prodotti fondamentali del settore, ed il sovrapporsi a tale quadro della fase emergenziale del dopo 11 settembre e dell'acuirsi della crisi politica ed economica di importanti Paesi del Sud America (Venezuela ed Argentina). Tutto ciò aveva determinato, già a partire dalla stagione invernale 2001/2002, un forte ridimensionamento dell'operativo sul Nord Atlantico (chiusura di San Francisco da Milano e riduzione di capacità su New York), nonché la cancellazione delle linee per Hong Kong, Pechino da Milano) e Rio de Janeiro (da Roma).

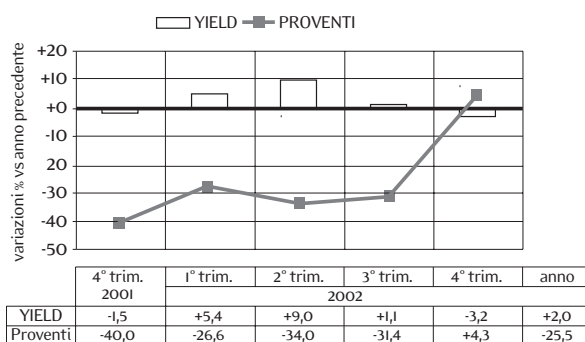
Nel corso del 2002, con l'avvio dell'alta stagione (31 marzo), la razionalizzazione della rete intercontinentale è stata ulteriormente accentuata, soprattutto sul Nord Atlantico, con la chiusura del collegamento per Los Angeles ed il completamento della radiazione della flotta B-747, che ha consentito di completare il programmato impiego di aeromobili a più bassa capacità unitaria sui collegamenti per il Nord Atlantico e per il Giappone.

Rete Intercontinentale

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT) coefficiente di occupazione (L.F.)



Andamento Yield e Proventi



Nel complesso gli interventi attuati sulla rete intercontinentale hanno consentito di chiudere il differenziale di circa 12 punti percentuali determinatosi nel periodo ottobre-dicembre 2001 tra capacità (-27,8%) e provento (-40,0%) e di ristabilire nell'anno un rapporto favorevole (capacità -28,1%; proventi -25,5%), grazie al miglioramento sia dello *yield* (+2,0%) che del coefficiente di occupazione (+1,2 punti).

Tale risultato, che assume proporzioni più consistenti se si eccettuano gli effetti negativi delle

valute, che peraltro trovano sostanziale compensazione nei costi, attesta l'efficacia del percorso di riequilibrio del settore intrapreso dal Gruppo che potrà trovare ulteriore spinta con la progressiva operatività degli accordi con i *partners* di SkyTeam.

In maggior dettaglio, per le più importanti aree geografiche, si riscontra quanto segue:

NORD AMERICA - La ristrutturazione della rete (che esprime oltre il 45% del fatturato intercontinentale), operata, come detto, attraverso la chiusura di alcune destinazioni (San Francisco, Los Angeles) e l'utilizzo di aeromobili a più bassa capacità unitaria (B-767 ed MD-11 Combi) in sostituzione dei B-747, ha comportato forti riduzioni della capacità offerta sia sugli Stati Uniti sia sul Canada.

Per i collegamenti con gli Stati Uniti, oltre alla già citata chiusura di destinazioni, l'offerta è diminuita su New York, principalmente per la ridotta capacità unitaria della flotta impiegata, e Miami (riduzione frequenze), mentre sostanzialmente stabile è rimasta l'attività su Boston e Chicago.

Al disinvestimento del Gruppo Alitalia, operato in stretto nesso con le esigenze di una incisiva ristrutturazione della rete quale componente dell'insieme di misure necessarie per avviare un rapido recupero di redditività, si è contrapposto un comportamento analogo ma di minor portata messo in atto dai concorrenti americani (-17%) ed europei (-11%), determinando, nel complesso, una flessione della quota di mercato Alitalia, peraltro contestuale al progressivo rafforzamento dell'alleanza con Delta, che amplia il portafoglio dei voli da e per gli Stati Uniti attraverso un consistente numero di prosecuzioni.

Nel quadro delineato, a fronte della minore capacità complessiva rispetto al precedente esercizio (-39%), il trasportato si è ridotto del 34% con un

significativo recupero del coefficiente di riempimento (oltre 5 punti), posizionatosi su un livello significativamente elevato (82%).

Lo *yield*, grazie alla migliore selezione del traffico, correlata alla ridotta capacità offerta, è aumentato del 4%, (circa 8% escludendo gli effetti valutari) attutendo il calo complessivo dei proventi (-32%) rispetto all'andamento del trasportato.

ESTREMO ORIENTE - Nel periodo in esame su tale area (rappresentativa di circa il 30% del fatturato intercontinentale) è stata registrata una flessione nella capacità offerta pari al 18%, per effetto delle citate cancellazioni delle linee per Pechino e Hong Kong e della rimodulazione dell'offerta sul Giappone (sostituzione dell'aeromobile B-747 con il B-767, in parte bilanciata da un incremento di frequenze sia su Tokyo sia su Osaka).

Il trasportato ha invece espresso una riduzione del 15%, consentendo una ripresa del load factor pari a 3 punti circa il cui favorevole effetto, sommandosi ad un aumento dello *yield* del +1%, (circa +7% escludendo l'effetto dell'indebolimento della valuta giapponese) ha consentito di mantenere la flessione complessiva dei proventi al 15%, livello comunque inferiore a quello evidenziato della capacità offerta.

I rimanenti collegamenti di lungo raggio (**West Africa, Centro e Sud America**), che rappresentano circa il 25% del fatturato intercontinentale hanno invece manifestato andamenti differenziati. È infatti proseguito lo sviluppo con risultati positivi, dei collegamenti per il West Africa (Nigeria, Ghana, Senegal), che hanno registrato una crescita dei proventi, al netto dell'effetto valutario, del 17% circa a fronte di un aumento della capacità offerta del 15%. Permangono viceversa consistenti criticità relative ai collegamenti con i Paesi del centro-sud America, per la mag-

gior parte interessati da crisi economiche oltre che politiche, con effetto significativo sull'andamento della domanda.

In particolare, sul centro Atlantico, i collegamenti con il Venezuela hanno prima subito i riflessi della generalizzata flessione del traffico determinatasi nel periodo seguente all'11 settembre e, successivamente, risentito delle turbolenze politiche e sociali che, dalla primavera scorsa hanno interessato il Paese, determinando mediamente nell'intero periodo una flessione dei ricavi (-8%) contrapposta ad un incremento di capacità offerta (+10%).

Situazione ancor più problematica si rileva per il sud Atlantico a causa della grave crisi argentina, estesasi, sotto il profilo economico, anche al Brasile. Peraltro, sul settore, si registra il rientro in attività di Aerolineas Argentinas, che rende ancor più critico il rapporto tra capacità offerta e domanda. Nel periodo di riferimento il Gruppo Alitalia, pur avendo ridotto la capacità del 19%, ha registrato, una flessione del *load factor* di 8 punti ed una contrazione del fatturato del 34%.

Per il complesso delle tre aree, rispetto al 2001, il fatturato è diminuito del 24% (20% escludendo l'effetto delle valute), a fronte di una riduzione della capacità del 14%.

IL TRAFFICO MERCÌ E POSTA

Per il settore del trasporto aereo merci, dopo un iniziale impatto degli accadimenti dell'11 settembre che avevano determinato a livello mondiale una flessione del 5,6% nel primo trimestre dell'anno rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, dal mese di aprile si è viceversa assistito ad un'incoraggiante ripresa del traffico che ha determinato su base annua un trend positivo comportando un tasso di crescita del 6,5%. Il recupero è stato determinato dal buon andamento dei traffici da e per l'Estremo Oriente che hanno compensato la più lenta ripresa sui collegamenti Nord Atlantici.

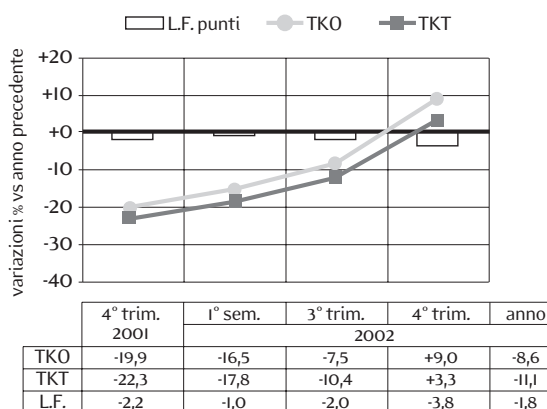
Decisamente meno favorevole lo scenario per i vettori membri dell'AEA che evidenziano, nei primi sei mesi, una flessione del 7%, in recupero dal secondo semestre, ma con un progressivo annuo che rimane ancora di segno lievemente negativo (-0,2%).

Nel contesto delineato, i risultati conseguiti dall'Alitalia nel 2002 evidenziano il sostanziale raggiungimento dell'obiettivo di ricondurre la dinamica del provento (-7,7% verso il 2001) in linea con quella dell'offerta (-8,6% verso il 2001), recuperando il consistente divario che si era formato in ottobre-dicembre 2001. Peraltro il progressivo allineamento dell'offerta alla domanda ha comportato nella seconda parte dell'anno, e rispetto a quanto effettuato nel primo semestre, un ridimensionamento del taglio di capacità che per l'intero esercizio rimane comunque significativa. Quest'ultimo ha riguardato sia l'operativo "misti" (sviluppato con aeromobili passeggeri e merci e disegnato prevalentemente in base all'andamento della domanda passeggeri) che ha risentito in particolare della chiusura dei collegamenti con Hong Kong, Pechino e Los Angeles, sia l'operativo "all cargo" sul quale ha inciso la ridotta capacità unitaria dell'aeromobile noleggiato (Boeing B747/200 in luogo di B747/400) ed un minor utilizzo degli spazi acquistati sui voli della Nippon Cargo.

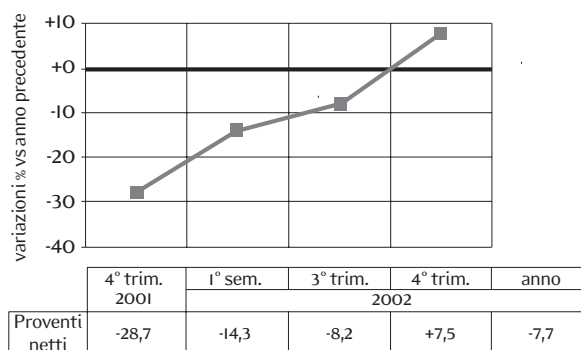
Si riportano di seguito le variazioni intervenute nel traffico merci rispetto agli analoghi periodi del precedente esercizio e, per rendere più comprensibile il trend determinatosi dopo i noti accadimenti dell'11 settembre, vengono inoltre indicati i dati relativi al periodo ottobre-dicembre 2001.

Totale Rete

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT) coefficiente di occupazione (L.F.)

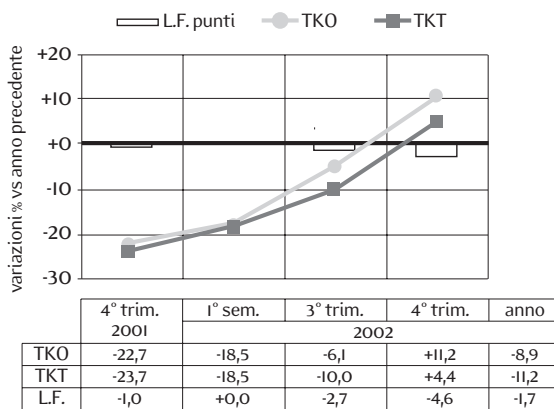


Andamento Proventi Netto

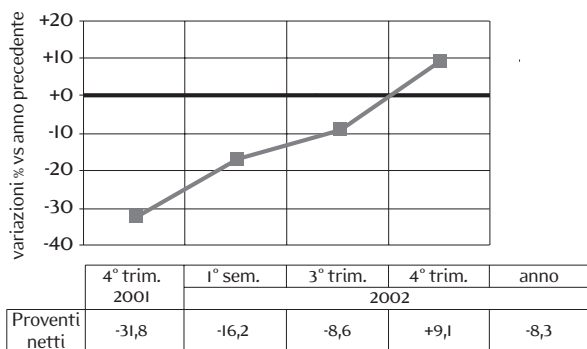


Rete Intercontinentale

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT)
coefficiente di occupazione (L.F.)



Andamento Proventi

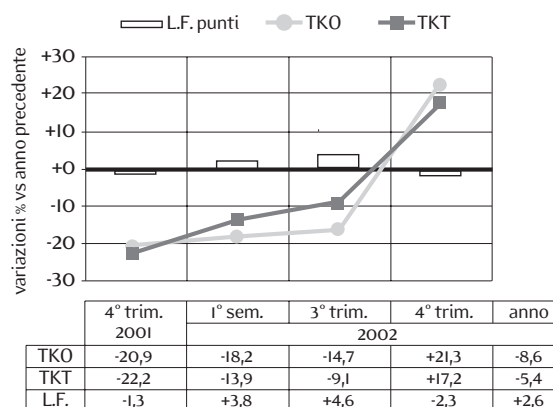


I risultati della rete, sostanzialmente determinati dai collegamenti intercontinentali, essendo le altre relazioni di dimensioni marginali, hanno evidenziato una significativa ripresa, rispetto al pesante squilibrio nel rapporto fatturato-capacità registrato nell'ultimo trimestre dell'anno precedente, fondata soprattutto sul positivo andamento del settore Estremo Oriente per il quale si sono sovrapposti l'effetto migliorativo tanto del coefficiente di occupazione quanto della resa unitaria.

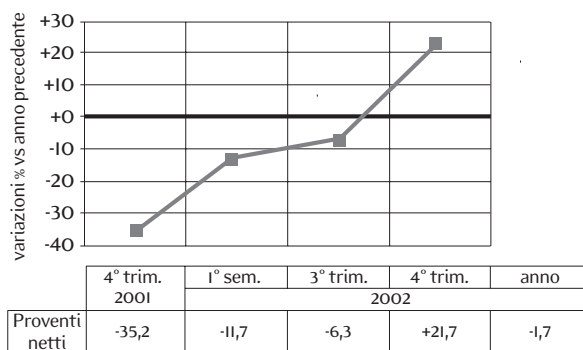
Ciò ha consentito, in tale settore il raggiungimento di un ritrovato equilibrio nel rapporto proventi/offerto con il conseguimento di un risultato particolarmente positivo tra la variazione del fatturato (-1,7%) e quella della capacità (-8,6%).

Estremo Oriente

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT)
coefficiente di occupazione (L.F.)



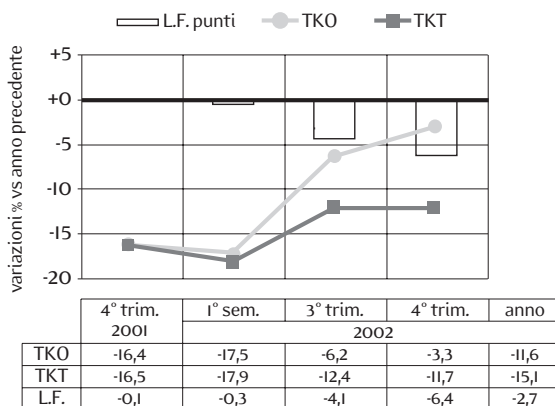
Andamento Proventi



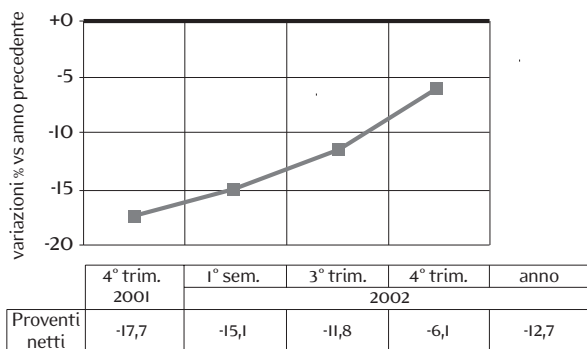
Meno soddisfacenti, i risultati ottenuti sul Nord Atlantico, per il quale alla flessione della capacità (-11,6%) continua ad associarsi una pressoché pari diminuzione del fatturato (-12,7%).

Nord Atlantico

Andamento offerto (TKO), trasportato (TKT)
coefficiente di occupazione (L.F.)



Andamento Proventi



Va infine rilevato che, anche sui risultati complessivamente consuntivati per l'attività merci, ha inciso il negativo effetto delle valute che ha rappresentato circa i due terzi del calo dei proventi registrato sull'intera rete.

Consolidando un *trend* favorevole già evidenziatosi nel precedente esercizio, il traffico **posta** sui voli di linea ha segnato positivi incrementi, per effetto di una costante azione volta al miglioramento del livello della qualità erogata e di una politica commerciale improntata al recupero di quote di mercato e all'acquisizione di traffico a maggiore redditività. Ciò si è tradotto in un incremento del trasportato e dello *yield* rispettivamente del 3% e del 7%, consentendo di aumentare il fatturato di circa l'11%.

I voli postali notturni hanno invece registrato un volume di attività e un fatturato sostanzialmente allineati a quanto consuntivato nel periodo a raffronto, pur conseguendo un significativo miglioramento in termini di regolarità del programma ed un consolidamento del livello di servizio reso (consegna entro 30 minuti) attestatisi rispettivamente al 96% ed al 95%. Per contro, la puntualità del programma ha registrato una significativa flessione rimanendo al di sotto dell'85%.

ALTRE INFORMAZIONI

INTERVENTI SUL CAPITALE SOCIALE

L'Assemblea degli Azionisti Alitalia del 28 maggio 2002 ha deliberato di ridurre il capitale sociale da Euro 805.190.967,36 ad Euro 572.924.342,16 e, quindi, il valore nominale delle azioni da Euro 0,52 ad Euro 0,37 (riduzione, questa, corrispondente all'importo delle residue perdite risultanti dal bilancio al 31 dicembre 2001 non coperte dall'utilizzo delle riserve disponibili, incrementato dell'ammontare derivante dall'arrotondamento del valore nominale delle azioni al centesimo di Euro) e di aumentare lo stesso, a pagamento, ad Euro 715.843.029,30, mediante emissione di azioni al predetto valore nominale di Euro 0,37 migliorato di un sovrapprezzo unitario di Euro 0,59 da riservare al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'Assemblea ha, poi, delegato il Consiglio di Amministrazione:

- ai sensi degli artt. 2443 e 2420 ter del codice civile, ad aumentare, a pagamento, il capitale sociale e ad emettere obbligazioni convertibili, il tutto per un importo complessivo massimo di nominali Euro 1.431.686.058,60 di cui la metà a servizio della sottoscrizione di azioni e l'altra metà a servizio della conversione di obbligazioni convertibili, nel rapporto di un'azione per ogni obbligazione convertita. L'Assemblea ha, altresì, previsto che le azioni e le obbligazioni fossero emesse ad un prezzo di Euro 0,37 ciascuna;
- ai sensi dell'art. 2443 del codice civile, ad aumentare ulteriormente il capitale sociale, a pagamento, di un importo massimo di nominali Euro 66.600.000, mediante emissione di azioni da riservare a dipendenti della Società e di società dalla stessa controllate, attraverso l'attribuzione agli stessi di un diritto di sottoscrizione ("warrant") delle azioni di nuova emissione al prezzo corrispondente al predetto valore nominale di Euro 0,37.

Nell'ambito di quanto precede, l'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto ed integralmente liberato l'aumento di capitale allo stesso riservato variando la partecipazione detenuta nel capitale sociale della Compagnia dal 53,01% al 62,4%.

In data 19 giugno 2002, il Consiglio di Amministrazione, esercitando la delega ad esso conferita dall'Assemblea degli Azionisti ai sensi degli artt. 2443 e 2420 ter del codice civile, ha deliberato di aumentare il capitale sociale a pagamento ed in via scindibile per un importo massimo di nominali Euro 1.431.686.058,60 da realizzarsi attraverso un'offerta in opzione agli Azionisti di n. 1.934.710.890 azioni e di n. 1.934.710.890 obbligazioni convertibili.

Agli Azionisti è stato, quindi, attribuito un diritto alla sottoscrizione congiunta di un'azione e di un'obbligazione convertibile per ogni azione posseduta.

Il tasso di interesse annuo lordo delle obbligazioni convertibili è stato fissato pari al 2,9%, la durata del Prestito Obbligazionario in cinque anni ed il periodo di conversione delle obbligazioni dal 22 settembre 2002 al 7 luglio 2007, esclusi i consueti periodi di sospensione.

In data 1° luglio 2002 è stato dato avvio all'Offerta in opzione agli Azionisti delle azioni e delle obbligazioni convertibili deliberata dal Consiglio di Amministrazione nella riunione tenutasi il 19 giugno 2002 (in appresso anche l'"Offerta").

Le obbligazioni sono state ammesse alla quotazione ufficiale di Borsa italiana S.p.A..

Il periodo di Offerta - all'esito del quale l'aumento del capitale è risultato sottoscritto al 78,385% - si è concluso il 22 luglio 2002.

Durante tale periodo l'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto e liberato l'intera quota di Offerta ad esso riservata in opzione.

Al termine delle cinque sedute di Borsa, tenutesi tra il 5 ed il 9 del mese di agosto, nel corso delle quali - ai sensi dell'art. 2441, terzo comma, del Codice Civile - sono stati offerti, per conto della Società, i diritti rimasti inoperti, l'aumento del capitale sociale è risultato sottoscritto al 78,647%.

La restante quota di Offerta è stata sottoscritta da un Consorzio di Garanzia costituito da primarie istituzioni italiane ed estere e diretto - in qualità di *Lead Manager* - da Banca Imi, da Credit Suisse First Boston e da Merrill Lynch.

In data 18 dicembre il Consiglio d'Amministrazione ha esercitato l'ulteriore delega ad esso conferita dall'Assemblea degli Azionisti del 28 maggio 2002, deliberando un aumento del Capitale Sociale per € 66.600.000 mediante emissione di n. 180.000.000 azioni ordinarie, da offrire in sottoscrizione ai dipendenti - in forza al 30 settembre 2002 - dell'Alitalia e delle controllate Alitalia Airport S.p.A. e Atitech S.p.A. mediante attribuzione agli stessi del predetto diritto di sottoscrizione ("*warrant*").

Tali "*warrant*" - nominativi e non trasferibili *inter vivos* - potranno essere esercitati dal 1° gennaio 2005 al 31 dicembre 2006, sottoscrivendo azioni ordinarie Alitalia, godimento regolare, al prezzo

di € 0,37 per azione, nel rapporto di un'azione per ogni *warrant* posseduto.

Relativamente a tutto quanto precede si segnala infine che la Commissione Europea ha dato il proprio assenso alle due misure finanziarie riguardanti il Gruppo Alitalia: con decisione del 19 giugno 2002 ha infatti preso ufficialmente atto del versamento della Seconda Tranche da 258 milioni di Euro dell'aiuto autorizzato nel 1997 e dichiarato di non dover sollevare alcuna obiezione in merito al versamento della Terza Tranche da 112 milioni di Euro.

Nella medesima decisione la Commissione ha altresì stabilito che la nuova ricapitalizzazione di circa 1.400 milioni di Euro debba essere considerata un'operazione di mercato compatibile con il principio dell'investitore privato in economia di mercato e, pertanto, non costituisca un aiuto di Stato.

La decisione positiva della Commissione è stata oggetto di contrasto da parte di alcuni vettori concorrenti, che hanno manifestato il proprio disappunto direttamente alla Commissione e, in un caso, mediante ricorso depositato presso il Tribunale di Primo Grado, avverso la decisione del 19 giugno.

A tale proposito, la Commissione ha reso noto che la disposizione è il risultato di un'analisi dettagliata del Gruppo aereo italiano e non rimette in discussione la politica comunitaria in materia di aiuti di Stato fondata sul principio "*one time last time*".

OPERAZIONI STRAORDINARIE

• COMPARTO SIGMA

Alla fine del mese di giugno, nel quadro della politica di dismissione delle attività "non core" del Gruppo, sono state perfezionate le cessioni delle partecipazioni detenute dalle società Sigma S.p.A. e Racom Teledata S.p.A. rientranti nel settore di attività rivolto alla commercializzazione e distribuzione dei sistemi informatici di prenotazione ed emissione automatizzata di titoli di trasporto (Global Distribution Systems).

Più in particolare:

- a) la Sigma S.p.A. - con atto del 28 giugno e con decorrenza effettiva dal 30 giugno successivo - ha conferito ad una partecipata (al 100%) neocostituita, denominata Nuova Sigma S.r.l., il ramo di azienda "Sigma business" comprendente la parte sostanziale della propria attività, rientrante appunto nel settore richiamato in precedenza. In detto ramo erano, tra l'altro, comprese le partecipazioni detenute nella Sigma On Line S.r.l., nella Hachette Rusconi Net Service S.p.A. e nella SITA - Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques.

La Sigma S.p.A., contestualmente, ha ceduto la partecipazione detenuta nella Nuova Sigma al Gruppo Cendant, che aveva acquisito in precedenza la Galileo International, ad un prezzo di €/mln 109 inclusivo del conguaglio successivamente riconosciuto a favore di Alitalia (€/mln 5).

Merita aggiungere che dopo la cessione delle citate attività la controllata Sigma S.p.A. si presentava fortemente capitalizzata e, in prospettiva, senza un ruolo in quanto sostanzialmente svuotata dei suoi *asset* principali; il mantenimento della struttura societaria avrebbe inoltre comportato inefficienze

sotto il profilo finanziario ed amministrativo; pertanto, dopo la modifica della denominazione sociale in Alitalia Teledata avvenuta il 17 luglio scorso, è stata deliberata la fusione per incorporazione nella Alitalia S.p.A. dalle rispettive assemblee in data 22 e 29 ottobre scorsi;

- b) la Racom Teledata S.p.A., a sua volta ha ceduto, al Gruppo Cendant sempre nel mese di giugno, le quote detenute nel capitale sociale della Sigma On Line S.r.l., della Galileo International Inc., della Galileo Company Unlimited con un realizzo di circa €/mln 3, ed a Covia LLC quelle della Galileo Japan Partnership con un realizzo di €/mln 2.

Anche per la Racom Teledata, sostanzialmente svuotata di tutti i suoi *asset* principali è stata deliberata la fusione per incorporazione nella Alitalia S.p.A. dalle rispettive assemblee in data 10 e 28 maggio scorsi.

Dalle suddette cessioni sono emerse plusvalenze complessive per circa €/mln 80, rilevate tra le componenti straordinarie

• ALITALIA TEAM

In data 25 luglio 2002 è stato sottoscritto e successivamente iscritto nel Registro delle Imprese di Roma l'atto di fusione per incorporazione nell'Alitalia di Alitalia Team S.p.A., interamente controllata dall'Alitalia stessa. Pertanto, secondo le previsioni e in conformità a quanto indicato nel progetto, la citata fusione ha acquisito efficacia dal 1° agosto 2002, retroagendo ai soli fini contabili e fiscali al 1° gennaio 2002.

Al riguardo, si ricorda che erano progressivamente venute meno le ragioni che avevano portato alla costituzione dell'Alitalia Team per effetto sia

dell'unificazione dei contratti di lavoro degli assistenti di volo, che hanno consentito di esprimere livelli analoghi di costo e di produttività indipendentemente dall'articolazione societaria, sia dell'evoluzione dell'articolazione organizzativa del Gruppo che ha portato alla sostanziale riunificazione delle attività di trasporto aereo.

• **CENTRO DIREZIONALE MAGLIANA**

Nell'ottica di concentrare l'impiego delle risorse finanziarie di Gruppo sulle attività principali, in data 24 dicembre, a conclusione di un complesso iter di selezione di diverse offerte di acquisto, sono stati sottoscritti due contratti di vendita dell'immobile adibito a Centro Direzionale di Roma - Magliana e di una parte dei terreni di proprietà della Compagnia situati a Fiumicino in prossimità del sedime aeroportuale, sui quali gli acquirenti costruiranno il nuovo centro direzionale Alitalia. Quest'ultima continuerà a condurre in affitto l'attuale sede sino all'ultimazione dei lavori del nuovo centro, di cui avrà la disponibilità in virtù di un contratto di locazione.

Più in particolare, il primo contratto, riguardante la vendita dell'immobile adibito a Centro Direzionale Alitalia di Roma - Magliana e contestuale concessione in locazione di parte dello stesso, è stato sottoscritto con la società Peabody Lamaro Roma S.r.l., società partecipata al 70% dal Fondo Immobiliare Peabody, del

Gruppo JP Morgan, ed al 30% dal Gruppo Lamaro, ad un prezzo complessivo di €/mln 140, di cui €/mln 120 corrisposti contestualmente alla sottoscrizione dell'atto ed il residuo da corrispondersi allo scadere del 48° mese dalla data della sottoscrizione.

Dalla suddetta cessione è emersa una plusvalenza pari a €/mln 43 inclusa nei componenti straordinari.

Il secondo contratto, riguardante la vendita della porzione (115.900 mq) di terreno situata in adiacenza dell'aeroporto di Fiumicino con obbligo dell'acquirente di costruire sullo stesso la nuova sede della Compagnia, secondo determinate specifiche funzionali e tecniche definite dall'Alitalia, da concedere in locazione alla stessa, è stato sottoscritto con la società Peabody Lamaro Fiumicino S.r.l. ad un prezzo complessivo di €/mln 12. Si precisa che l'efficacia della vendita del terreno è sospensivamente condizionata all'avvenuta modifica, entro 24 mesi, della destinazione urbanistica dello stesso.

L'operazione nel suo complesso, oltre al citato obiettivo di focalizzazione delle risorse finanziarie, risponde anche alle esigenze di riorganizzazione e razionalizzazione del Centro Direzionale alla luce del mutato perimetro e dimensione del Gruppo e consentirà, similmente a quanto realizzato da altre Compagnie aeree, di avvicinare la sede al sedime aeroportuale di Fiumicino dove è concentrata la massima parte dell'attività operativa.

LA RISOLUZIONE DELL'ALLEANZA ALITALIA - KLM

Ricordiamo che, in data 1° agosto 2000, l'Alitalia ha promosso un procedimento arbitrale nei confronti della KLM presso il *Nederlands Arbitrage Instituut*, al fine di ottenere l'accertamento della illegittimità della rottura dell'alleanza tra le due compagnie (la "Alleanza"), posta in essere dalla KLM con lettera del 28 aprile 2000, nonché, costituendo tale comportamento un grave inadempimento del *Master Cooperation Agreement* del 27 novembre 1998 (come novellato dall'*Amendment Agreement* concluso dalle stesse parti il 29 ottobre 1999: il "MCA"), la condanna della KLM al pagamento della penale contrattualmente prevista - pari a € 250 milioni - a titolo di risarcimento del danno. In data 8 settembre 2000, la KLM ha depositato presso lo stesso *Nederlands Arbitrage Instituut* la propria sintetica risposta, chiedendo il rigetto delle domande della Compagnia vista l'esistenza di ciascuno dei tre "Additional Termination Events" invocati dal vettore olandese nell'aprile 2000 e previsti, rispettivamente, negli articoli 12A.1(a) (mancato accordo sullo status legale e fiscale dell'Alleanza), 12A.1(b) (mancata firma dell'accordo tripartito con la Northwest Airlines) e 12A.1(d) (esistenza di un regime normativo tale da pregiudicare in modo rilevante lo sviluppo o la competitività dell'*hub* di Malpensa) del MCA. In via riconvenzionale, la KLM ha richiesto la restituzione (con gli interessi contrattuali) del contributo di € 100 milioni versato dal vettore olandese nel dicembre 1999, in considerazione degli investimenti sostenuti dall'Alitalia per lo sviluppo dell'*hub* di Malpensa.

In data 4 dicembre 2002 il *Nederlands Arbitrage Instituut* ha consegnato alle parti il lodo reso ad Amsterdam il 27 novembre 2002 dal Collegio arbitrale. La decisione degli Arbitri, assunta all'unanimità e decisamente favorevole alla Compagnia, può essere sintetizzata nei seguenti punti: (a) la risoluzione dell'Alleanza posta in essere dalla KLM è illegittima - non sussistendo-

ne i presupposti contrattuali - e, conseguentemente, quest'ultima ha commesso un grave ed insanabile inadempimento del MCA; (b) in particolare, il Collegio arbitrale, conformemente a quanto sostenuto dalla Compagnia, ha accertato sia il mancato verificarsi dei tre *Additional Termination Events* invocati dalla KLM (e di cui agli articoli 12A.1(a), 12A.1(b) e 12A.1(d) del MCA) sia l'inadempimento, da parte del vettore olandese, del GFEO relativamente a ciascuno dei suddetti *Additional Termination Events*; (c) la KLM viene pertanto condannata al risarcimento dei danni nei confronti dell'Alitalia nella misura della penale contrattuale di € 250 milioni, oltre agli interessi indicati nella successiva lettera (f); (d) viene accolta la domanda riconvenzionale della KLM concernente la restituzione del citato contributo di € 100 milioni, oltre agli interessi indicati nella successiva lettera (f); (e) vengono rigettate sia la domanda aggiuntiva dell'Alitalia diretta ad ottenere il pagamento di € 43,369 milioni sia quella riconvenzionale della KLM mirante al completamento della c.d. liquidazione finanziaria dell'Alleanza; (f) viene disposta dagli Arbitri la compensazione tra il citato credito di € 250 milioni dell'Alitalia e quello di € 100 milioni della KLM sopra descritto, con la conseguente condanna della KLM a pagare la somma residua di € 150 milioni oltre agli interessi - nella misura stabilita nel MCA - decorrenti, sull'importo di € 250 milioni, dal 28 aprile all'8 settembre 2000 e, sull'importo di € 150 milioni, dall'8 settembre 2000 fino alla data dell'effettivo pagamento; (g) i costi dell'arbitrato sono stati compensati solo in parte dal Collegio arbitrale in considerazione della prevalente soccombenza della KLM, la quale è stata pertanto condannata al pagamento nei confronti dell'Alitalia di € 3.300.074,75 a titolo di rimborso di tali costi.

In data 31 gennaio 2003, la KLM ha provveduto all'accredito, a mezzo di bonifico bancario a favore dell'Alitalia, della somma complessiva di circa

€/mln 172 a totale adempimento dell'obbligazione di condanna contenuta nel lodo arbitrale.

Per quanto concerne, infine, l'effetto della decisione sui risultati economici della Compagnia, tale effetto risulta pari all'intera somma di € 250 milioni riconosciuta dagli arbitri quale penale a favore di Alitalia, oltre agli interessi ed al rimbor-

so dei costi dell'arbitrato sopra indicati, in quanto l'onere derivante dalla restituzione dei € 100 milioni versati dalla KLM quale contributo per lo sviluppo dell'hub di Malpensa nel dicembre 1999, oltre agli interessi, anch'essa disposta dalla decisione arbitrale, era stato dalla Compagnia già prudenzialmente accantonato per intero sin dall'esercizio 1999 in un fondo rischi.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Lo scenario, decisamente conflittuale in apertura di anno 2002 a causa delle forti resistenze manifestate da tutte le Associazioni professionali ed Organizzazioni Sindacali nei confronti del Piano biennale 2002/2003, ed in particolare degli assunti relativi all'andamento della domanda ed alla conseguente rimodulazione dell'offerta, considerati tali da pregiudicare la possibilità di cogliere le opportunità di crescita offerte dal mercato al termine della crisi, si è poi evoluto positivamente, dando luogo ad accordi fondamentali per il futuro del Gruppo.

In particolare, in data 23 gennaio 2002, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, è stato sottoscritto tra le parti un verbale d'intesa che ha definito importanti aspetti relativi all'attuazione del Piano Biennale sia sotto il profilo industriale, economico e finanziario, sia sotto quello sindacale.

Nell'accordo, con la conferma dell'approvazione del Piano da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, Azionista di maggioranza, il Governo si è anche espressamente impegnato ad attivare gli strumenti economici e finanziari necessari per la realizzazione dello stesso.

Nella medesima sede, il Gruppo Alitalia si è obbligato, su richiesta del Governo, a fornire tempestivamente alle Organizzazioni Sindacali ed alle Associazioni Professionali informazioni sugli scenari relativi agli anni successivi al periodo 2002-2003 intese a dare evidenza del ruolo e del posizionamento del Gruppo una volta superata la fase di crisi; le Organizzazioni Sindacali ed Associazioni Professionali si sono a loro volta impegnate a concordare con il Gruppo, entro il 15 febbraio 2002, le modalità di realizzazione delle riduzioni del costo del lavoro previste dal Piano.

L'intesa è stata sottoscritta da tutte le Organizzazioni/Associazioni presenti nel Gruppo Alitalia, ad eccezione del Sulta.

Ciononostante, la prosecuzione del negoziato non ha portato alla individuazione, entro i tempi concordati, delle misure necessarie a realizzare l'atteso contenimento del costo del lavoro; conseguentemente, in data 20 febbraio 2002, sono state formalmente aperte le procedure di licenziamento collettivo per riduzione del personale; il confronto, proseguito nell'ambito di dette procedure, al fine di trovare soluzioni alternative al licenziamento collettivo, si è infine concluso con gli accordi del 29 marzo 2002, poi formalmente sottoscritti, il 9 aprile, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, dando così attuazione all'Intesa già siglata il 23 gennaio precedente e, più in generale avviando il percorso delineato nel Piano.

Nella stessa sede, è stato inoltre sottoscritto un verbale di riunione nel quale è stata ribadita, tra l'altro, la missione strategica del Gruppo, evidenziando altresì la posizione primaria assunta dallo stesso nell'ambito dell'Alleanza SkyTeam.

L'intesa si compone complessivamente di cinque documenti: uno di carattere più generale e tre - allegati al primo - che disciplinano aspetti più specifici; il quinto documento è l'Intesa del 23 gennaio 2002.

Di seguito se ne sintetizzano gli elementi maggiormente qualificanti:

1. Il Verbale di Accordo del 29 marzo 2002

Il documento, di carattere generale, colloca le misure definite negli atti successivi all'interno di un quadro di riferimento costituito da:

- scenario del settore;
- obiettivi e prospettive del Gruppo;
- posizionamento all'interno dell'alleanza SkyTeam;
- valore della partecipazione dei dipendenti al capitale aziendale;
- necessità di prevedere un rapporto "dinamico" di confronto tra le parti per seguire gli

andamenti del settore e l'attuazione del Piano.

2. Il Protocollo sugli organismi di confronto per l'implementazione del Piano

È il documento che istituisce una sede di confronto qualificata, dedicata all'implementazione del Piano attraverso:

- l'analisi dell'evoluzione economica e finanziaria dei mercati;
- il monitoraggio dell'attuazione del Piano;
- l'individuazione di eventuali variazioni da apportare al piano in funzione delle auspicate evoluzioni del settore.

Il processo così descritto è affidato a tre organismi distinti (un Comitato di monitoraggio, una Segreteria tecnica ed un Advisor "super partes") che, nella specificità dei rispettivi compiti, rappresentano la soluzione individuata per conciliare le esigenze di partecipazione e pariteticità, con quelle di propositività, approfondimento, analisi tecnico-professionali ed efficacia attuativa, nel rispetto delle responsabilità decisionali richieste dai temi trattati.

3. Il Verbale di Accordo sulle misure di contenimento del costo del lavoro

È il documento in cui sono individuate le misure di contenimento del costo del lavoro; assieme allo specifico atto relativo alla definizione dell'Accordo di Solidarietà, (di cui al prossimo punto 4) concorre a determinare le condizioni per concludere positivamente le Procedure di Mobilità aperte ex L. 223/91, evitando il ricorso ai licenziamenti collettivi.

Le misure specifiche in esso contenute, la cui individuazione ha anche consentito di ridurre l'impatto derivante dall'introduzione dei contrat-

ti di solidarietà, possono così sinteticamente riassumersi:

- a. nella non corresponsione, limitatamente al biennio 2002-2003, per tutte le categorie, degli adeguamenti inflattivi previsti dal Protocollo Interconfederale del 23 luglio '93;
- b. nella mancata destinazione alle previste finalità previdenziali/assistenziali degli importi derivanti dall'applicazione della nuova regolamentazione fiscale e contributiva di alcune voci retributive relative al Personale Navigante;
- c. nella sospensione della contribuzione alla previdenza complementare e nell'esclusione della possibilità di dar luogo per il biennio alla compensazione economica dei riposi compensativi per festività soppresse per quanto riguarda il Personale di Terra.

4. Il Verbale di accordo sui contenuti del contratto di Solidarietà.

Tale documento, come detto concorre con il precedente a realizzare gli obiettivi di riduzione del costo del lavoro per il biennio 2002 /2003 con specifico riferimento al Personale di terra ed assieme al successivo accordo applicativo del 18 aprile 2002 determina tutti gli elementi previsti nel contratto di Solidarietà.

In particolare, in esso vengono definite le seguenti fattispecie:

- l'ambito di applicazione dell'Istituto, che comprende il Personale a tempo indeterminato, quello con Contratto di Formazione Lavoro e quello con Contratto di Apprendistato;
- la determinazione delle misure di riduzione dell'orario di lavoro, pari a 11 giornate pro-capite per il 2002 ed a 3 giornate pro-capite per il 2003;
- la decisione di devolvere ai dipendenti la quota del contributo prevista dalla legge in

favore dei datori di lavoro in aggiunta alla quota a loro direttamente spettante; tale disposizione consentirà di contenere del 50% la riduzione retributiva derivante dalle minori giornate lavorate;

- l'articolazione e le modalità di riduzione, con la previsione di un calendario predeterminato per il personale non operativo e con l'indicazione della preventiva programmazione individuale per il personale operante sui turni avvicendati.

5. L'Accordo per la partecipazione dei dipendenti al capitale azionario di Alitalia

Tale accordo costituisce un elemento qualificante dell'Intesa complessiva e rappresenta la soluzione individuata quale forma di compensazione del contributo del fattore lavoro a fronte degli interventi di riduzione di costo descritti in precedenza, realizzando, al tempo stesso, uno strumento di alimentazione dell'azionariato dipendenti avente il pregio di ribadire il valore del coinvolgimento del Personale dipendente nel sostenere la capacità del Gruppo di generare valore.

L'accordo prevede l'assegnazione gratuita ai dipendenti di 175.000.000 di *Warrant*, rappresentanti titoli che, trascorsi tre anni dall'emissione, consentiranno di sottoscrivere al valore nominale un pari numero di azioni della Capogruppo rese disponibili tramite apposito aumento di capitale.

Relativamente al complesso dei suddetti accordi, si precisa che in data 10 aprile 2002 è stato possibile addivenire anche con il Sulta alla sottoscrizione di intese che prevedono, per le categorie rappresentate da tale Organizzazione, identiche misure di riduzione del costo del lavoro e di partecipazione dei dipendenti al capitale azionario, consentendo in tal modo la definitiva chiusura

della procedura di licenziamento collettivo anche con tale Organizzazione.

Non avendo invece il Sulta partecipato all'Intesa di Palazzo Chigi del 23 gennaio, non è stato con esso sottoscritto l'impegno programmatico sull'implementazione del Piano 2002/2003 attraverso la partecipazione al Comitato di monitoraggio. In data 19 aprile 2002 il Sulta ha anche sottoscritto l'Accordo applicativo della Solidarietà.

A valle delle intese del 29 marzo e del 9 aprile, dopo aver dato corso agli adempimenti necessari all'attivazione degli organismi previsti dagli accordi stessi, è stata avviata da luglio, l'operatività del Comitato di monitoraggio e della Segreteria tecnica. La prima fase dell'attività, prevalentemente focalizzata sull'analisi del mercato domestico, si è conclusa sintetizzandone gli esiti in un documento condiviso che, nel ribadire la centralità strategica del settore nazionale, ha recepito ed evidenziato quegli indirizzi ritenuti necessari a mantenere e consolidare il posizionamento del Gruppo.

Successivamente tuttavia, il permanere e l'accentuarsi di segnali di debolezza nel mercato del trasporto aereo, ha favorito il riemergere di tensioni sul fronte sindacale, saldandosi anche con preoccupazioni non ancora definitivamente sopite in ordine a scelte di posizionamento strategico non recessive da parte del Gruppo.

Con particolare riferimento alla categoria del Personale Navigante, si segnala, inoltre, che il 2002 è stato altresì caratterizzato, segnatamente nel secondo semestre, da un significativo livello di conflittualità, legata anche a tematiche non riconducibili alle ordinarie dinamiche di confronto sindacale quali, ad esempio, la nuova regolamentazione ENAC in materia di limiti di volo/servizi del Personale navigante ed alcune proposte di riforma del mercato del lavoro.

Accanto all'attivazione, per altri versi, di diverse

procedure di raffreddamento, con ricorso pressoché totale al tentativo di conciliazione in sede ministeriale, è altresì da segnalare la positiva conclusione di alcuni accordi, quali la definizione della nuova normativa d'impiego sul nuovo aeromobile B777.

Giova anche ricordare, per quanto concerne in particolare Alitalia Express, che in considerazione del programma di sviluppo della Società per gli anni 2002/2003, la stessa non è stata ricompresa negli accordi definiti dal Gruppo per la riduzione del costo del lavoro.

Limitatamente a tale articolazione societaria, è pertanto ripreso il confronto con le Associazioni professionali e le Organizzazioni sindacali, conclusosi in corso d'anno con il rinnovo dei contratti di lavoro del Personale navigante di cabina e di quello di Terra.

Ancora in corso, invece, il confronto per il rinnovo del contratto di lavoro del Personale navigante di condotta.

Relativamente infine alle **forme di previdenza e assistenza integrativa** si segnala quanto segue:

PREVIVOLO: in data 26 giugno si sono insediati il nuovo Consiglio di Amministrazione e il nuovo Collegio dei Revisori. L'organo di amministrazione ha quindi provveduto all'elezione del Presidente, espressione delle Aziende aderenti, e del vice Presidente, in rappresentanza dei lavoratori.

Il nuovo Consiglio dovrà, tra l'altro, procedere all'individuazione dei gestori finanziari del Fondo.

SANIVOLO: per la Cassa di Assistenza Sanitaria denominata Sanivolo si segnala che nel mese di agosto è giunto a compimento il secondo anno di copertura delle polizze sanitarie in favore dei piloti dipendenti delle società di trasporto aereo di linea del Gruppo.

FONDAV: relativamente al Fondo Pensione Complementare del Personale Navigante di Cabina, (Fondav) si segnala che, in data 5 giugno la Commissione di Vigilanza ha autorizzato il Fondo pensione all'esercizio dell'attività. Successivamente il Consiglio di Amministrazione ha individuato il Service amministrativo e la Banca depositaria. A partire da gennaio 2003 si è avviata la contribuzione ordinaria in favore dei circa 2.700 assistenti di volo iscritti al Fondo.

MERCURIO: il Fondo Pensione Complementare del Personale di Terra denominato Mercurio è stato autorizzato il 2 luglio u.s. all'esercizio dell'attività dalla Commissione di Vigilanza sui Fondi Pensione (Covip).

Il Consiglio di Amministrazione, ha avviato nel mese di ottobre, le procedure per l'individuazione del Service amministrativo/contabile e della Banca depositaria del Fondo; il primo è stato identificato, mentre il processo per l'attribuzione del secondo incarico è in corso di svolgimento.

ALLEANZE ED ACCORDI INTERCOMPAGNIE

La strategia delle alleanze del Gruppo Alitalia, centrata sulla conferma del concetto di vettore globale in grado di tutelare e migliorare il proprio posizionamento competitivo, si è riflessa, nel corso del 2002, nel costante perseguimento di una linea di *partnership* bilaterali prioritariamente indirizzata ad una maggiore integrazione verso i vettori *partners* dell'Alleanza **SkyTeam**.

Prima di procedere nell'analisi di maggior dettaglio dei singoli accordi, giova riportare alcuni indicatori sintetici relativi al dimensionamento dell'Alleanza:

- 512 destinazioni in tutto il mondo;
- 114 Paesi serviti;
- 228 milioni di passeggeri trasportati;
- più di 8.000 voli giornalieri,

che ne attestano in termini quantitativi un posizionamento competitivo valutato dagli analisti di settore tra i primi due del mondo ed addirittura eccellente in termini di equilibrio finanziario e grado di integrazione.

Tornando all'analisi delle principali intese raggiunte nel corso del 2002 si riscontra quanto segue:

- il Gruppo Alitalia ed **Air France** hanno ulteriormente consolidato il loro rapporto di *partnership*, aumentando le rotte operate in *code-sharing* ed avviando da aprile una "*full joint venture*" sul fascio Italia - Francia, sviluppando altresì ulteriori forme di cooperazione in altri settori quali il Cargo e la Manutenzione;
- l'alleanza con **Delta Air Lines** ha visto un incremento dei servizi di *code-sharing*, con due nuovi voli Milano - Atlanta e Roma - Cincinnati ed altre destinazioni in prosecuzione per la stagione estiva 2002;
- è proseguita la collaborazione con **Korean Air**, che opera con il Gruppo Alitalia in *code-sharing* tra Roma e Seoul;
- è stata avviato con **Aeromexico** un accordo di *code-sharing* relativo ai collegamenti Milano e Roma con Cancun, Merida, Guadalajara, Monterey e Città del Messico, tramite connessione via New York (JFK), Miami e Madrid;
- con **CSA Czech Airlines** è stato stipulato un nuovo accordo di *code-sharing* sul collegamento tra Praga e Venezia, in aggiunta ai servizi comuni da Praga per Milano, Roma e Bologna;
- è stato confermato l'accordo di *code-sharing* con **JAL**, tra Italia e Giappone;
- è stato rinnovata l'intesa di *code-sharing* con **Varig** sui servizi tra Italia e San Paolo con prosecuzione su Rio;
- è stata prorogata la collaborazione con l'australiana **Qantas Airlines**, sulla rotta Roma-Melbourne-Brisbane (Sidney) via Singapore;
- è stata rinnovata la *partnership* con **Air Canada** sui servizi da Toronto per Milano e Roma, per la stagione invernale 2002;
- la collaborazione con l'ungherese **Malev** è stata estesa anche ai voli da Budapest per Bologna e Venezia, oltre alle destinazioni precedenti di Roma e Milano;
- è stata inaugurata la nuova destinazione asiatica di Tashkent servita da Roma in *code-sharing* con **Uzbekistan Airways**;

- sono proseguiti i code-sharing con i vettori **Air Europa, Cyprus Airways, Croatia Airlines, LOT, Meridiana e Tarom;**
- sono inoltre stati ridefiniti gli accordi con **Azzurra e Minerva** ed è stata avviata una collaborazione con **Volare Group** su alcune rotte nazionali ed internazionali.

SCENARIO NORMATIVO NAZIONALE E COMUNITARIO

Il Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea è pervenuto il 5 dicembre scorso a due accordi politici di grande rilevanza per il settore del trasporto aereo, concernenti rispettivamente il pacchetto di proposte per la creazione del Cielo Unico Europeo e la revisione del Regolamento per la compensazione dei passeggeri in caso di negato imbarco (DBC, *Denied Boarding Compensation*).

Le misure relative al progetto “Cielo Unico Europeo” (“*Single Sky*”), nate come risposta ai persistenti problemi d'ordine ambientale, economico e di tutela del passeggero, stabiliscono norme comuni per l'utilizzo dello spazio aereo all'interno dell'Unione.

L'insufficiente capacità delle infrastrutture, l'alta densità di traffico civile convogliato in un limitato numero di corridoi aerei, i lunghi intervalli nell'attesa dell'autorizzazione ad atterrare o decollare e la conseguente congestione degli spazi sovrastanti gli aeroporti comunitari, nel contribuire inevitabilmente ad accrescere il numero dei voli in ritardo e la quantità di carburante profuso, hanno infatti nel tempo provocato un costante detrimento del servizio offerto al passeggero ed una persistente riduzione della competitività delle compagnie aeree, impossibilitate a sfruttare al meglio le economie di scala del settore. In tale ambito, l'organizzazione del controllo del traffico, disegnata per soddisfare interessi e bisogni nazionali, si è rivelata insufficiente a risolvere tali difficoltà, evidenziando la necessità di una gestione dello spazio aereo maggiormente integrata a livello europeo.

Il pacchetto di proposte, la cui vigenza è prevista entro il 31 dicembre 2004, comprende un regolamento quadro, che definisce gli obiettivi ed i principi di funzionamento del Cielo Unico Europeo, e tre regolamenti specifici riguardanti la prestazione dei servizi di navigazione aerea,

l'organizzazione e l'utilizzo dello spazio aereo e l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico.

Tali misure – efficaci a fini sia civili che militari – si propongono l'obiettivo di realizzare un quadro decisionale e regolamentare più adeguato, offrendo soprattutto la possibilità di ristrutturare lo spazio aereo dell'Unione in funzione del traffico e non delle frontiere nazionali, rafforzando altresì i requisiti ed i processi valutativi di sicurezza e coinvolgendo in maggior misura l'industria e gli utenti nei processi decisionali e le Autorità nazionali nella definizione delle condizioni di servizio e dei livelli di fatturazione.

I prossimi passaggi procedurali prevedono l'adozione formale del pacchetto da parte del Consiglio, che sarà poi inviato al Parlamento Europeo per la seconda lettura.

La proposta mira a sostituire il **Regolamento** attualmente in vigore **in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco** ed a tutelarli anche in caso di cancellazione o ritardo prolungato dei voli. Essa si colloca nell'ambito di una politica complessiva della Commissione Europea, volta a salvaguardare i diritti dell'utente ed a stimolare le compagnie aeree al miglioramento costante della qualità del proprio servizio. L'accordo politico raggiunto in Consiglio aumenta notevolmente la compensazione da versare ai passeggeri in caso di negato imbarco, stabilendo le seguenti somme:

- 250 euro per i voli entro i 1.500 Km;
- 400 euro per i voli tra i 1.500 e i 3.500 Km;
- 600 euro per tutti i voli che superano i 3.500 Km.

Anche se significativo, l'incremento proposto è comunque da considerarsi limitato rispetto a

quello inizialmente stabilito dalla Commissione Europea, non condiviso a suo tempo dallo stesso Parlamento Europeo, che lo aveva ritenuto foriero di tensioni sui prezzi dei biglietti.

L'obbligo di compensazione non è previsto qualora il passeggero venga informato con un congruo anticipo (due settimane prima della partenza) o nel caso in cui la cancellazione sia imputabile a circostanze eccezionali ed inevitabili (instabilità politica, meteo, sicurezza, scioperi etc.), non coinvolgenti la responsabilità del vettore.

Al di fuori di tali fattispecie, il passeggero, informato entro un lasso di tempo sufficiente, potrà essere riprotetto su un volo alternativo prossimo a quello annullato.

Il dispositivo introduce comunque un sistema di gestione delle cancellazioni ancora complesso e soggetto a possibili divergenti interpretazioni.

L'accordo raggiunto in seno al Consiglio ha inoltre stabilito i seguenti principi:

- obbligo per le compagnie aeree, al fine di contenere il fenomeno del negato imbarco, di fare appello ai volontari perché rinuncino alla loro prenotazione in cambio di vantaggi da pattuire;
- obbligo per le compagnie aeree di offrire assistenza ai passeggeri in caso di ritardo e di rimborsare il biglietto nel caso in cui un passeggero non desideri più partire;
- estensione delle finalità del Regolamento in maniera tale da includere i voli *charter* (sia per quanto riguarda i posti singoli, sia per i passeggeri dei pacchetti turistici);
- obbligo per le compagnie aeree di non negare l'imbarco alle persone disabili e ai loro accompagnatori, a persone con mobilità ridotta o a un bambino non accompagnato.

Nella prossima riunione del Consiglio sarà adottata una posizione comune, che sarà poi inviata al Parlamento europeo per la seconda lettura. L'iter normativo dovrebbe concludersi entro giugno 2003.

Il 16 dicembre 2002, è stato inoltre approvato il nuovo **Regolamento per la sicurezza**, destinato ad avere un notevole impatto sulle aerolinee, chiamate a sostenere costi elevati e ad applicare particolari misure operative.

Ciascun vettore comunitario dovrà infatti istituire, attuare e rispettare uno specifico programma di sicurezza, con conseguente incremento dello staff addetto al controllo ed alla vigilanza dell'aeromobile, monitoraggio totale del bagaglio a mano e necessità di formazione continua. Contrariamente a quanto accaduto negli Stati Uniti, non sono stati previsti finanziamenti per queste nuove disposizioni, che rimarranno pertanto a carico delle singole compagnie aeree.

Nell'ambito dei provvedimenti in materia di sicurezza, è altresì da segnalare che l'Amministrazione statunitense ha reso obbligatoria la partecipazione delle aerolinee con voli da/per Stati Uniti al sistema americano di trasmissione dati, sui passeggeri ed equipaggi denominato APIS, l'adesione al quale era prima facoltativa.

Gli elevati *standard* d'accuratezza richiesti, la cui elusione è soggetta ad elevate sanzioni pecuniarie, producono, e causeranno in maggior misura in futuro, una serie di oneri economici e di complessità operative aggiuntive ai vettori europei per i quali si presentano anche problemi connessi alla salvaguardia della *privacy*, tutelata in ambito sia nazionale che comunitario.

Menzione particolare deve essere riservata all'ingente aumento dei **premi assicurativi** seguito agli eventi dell'11 settembre.

A tale proposito si ricorda che tutte le

Compagnie assicurative, in data 17 settembre 2001, avevano disdetto la copertura della Garanzia Rischi Guerra con decorrenza 24 settembre 2001. Al riguardo, la Commissione Europea aveva ammesso l'intervento degli Stati membri al fine di prestare garanzia per il risarcimento dei danni subiti da terzi in conseguenza di atti di guerra o di terrorismo, fissandone i criteri di compatibilità con la disciplina degli aiuti di Stato.

La copertura assicurativa statale, inizialmente autorizzata per 30 giorni, era stata poi prolungata fino al 31 dicembre 2001.

Nel prosieguo, la necessità di trovare una soluzione strutturale alternativa al temporaneo intervento degli Stati, ha determinato il Gruppo Alitalia, di concerto con gli altri vettori europei, a promuovere un progetto, denominato EUROTIME, che è stato presentato alle Autorità Comunitarie, evidenziandone la compatibilità con analogo schema predisposto in sede ICAO.

L'impossibilità per il mercato privato delle assicurazioni di garantire una copertura di adeguata entità ha successivamente comportato ripetute estensioni della copertura da parte degli Stati membri sino al 31 ottobre 2002, mentre, per un'ulteriore estensione delle coperture statali a livello europeo la Commissione ha dichiarato di voler valutare caso per caso eventuali proroghe della copertura assicurativa notificate da ciascuno stato membro.

L'Italia, in linea con l'orientamento dei principali partners europei, ha esteso ancora una volta la garanzia assicurativa statale fino al 31 dicembre 2002.

Tale proroga non è stata tuttavia ulteriormente protratta e dal 1° gennaio 2003, il Gruppo Alitalia, come del resto gli altri vettori europei, si è dovuto rivolgere al mercato assicurativo per ottenere un'adeguata copertura.

Va peraltro rilevato che in tale divenire alquanto incerto del quadro di riferimento, da un lato si è andata consolidando, in contrapposizione con l'impostazione inizialmente prevista, la formulazione a titolo oneroso della copertura statale e, dall'altro, si è dovuto dar corso, anche per ragioni di convenienza economica, a operazioni di copertura sul mercato, sia pure per massimali limitati, già nel corso del 2002. Tutto ciò si è tradotto, come per il resto dei vettori, in un consistente aggravio sul conto economico di Gruppo.

Per fare fronte alle nuove necessità legate alle problematiche del dopo 11 settembre, la Commissione ha comunque presentato una proposta di Regolamento relativa ai requisiti applicabili ai vettori ed agli esercenti d'aeromobili comunitari e di paesi terzi, per mezzo della quale la Comunità intende dotarsi di un opportuno quadro giuridico che precisi ed armonizzi le condizioni di assicurazione e gli importi minimi necessari alla copertura delle responsabilità verso i passeggeri, il bagaglio, le merci e la posta.

I gravi fatti dell'11 settembre hanno inoltre determinato pesanti ripercussioni sui **meccanismi** che regolano l'**assegnazione degli slot**. Il criterio di allocazione previsto dal Regolamento 95/93 attualmente in vigore discende infatti dalla regola secondo cui il vettore ha diritto per ogni stagione operativa ad ottenere gli *slot* effettivamente utilizzati nella corrispondente stagione precedente. La drastica riduzione della domanda a seguito dell'11 settembre ha determinato un'inevitabile cancellazione temporanea dei voli, con conseguente mancato utilizzo di *slot*, generando tra i vettori un'acuta preoccupazione di vedersene assegnati su basi ridimensionate per le stagioni estiva 2002 ed invernale 2002/2003. Tenendo presente l'eccezionalità di tali circostanze, su proposta della Commissione, che recepiva l'istanza dei vettori, il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato il 27 maggio 2002 un'emenda-

mento al Regolamento 95/93, che riconosce alle compagnie aeree il diritto di usufruire, nella stagione estiva 2002 e nella stagione invernale 2002/2003, delle stesse serie di bande orarie che erano state loro assegnate per le precedenti stagioni corrispondenti anche se non effettivamente utilizzate, derogando così alla regola generale.

Sullo stesso argomento si segnala inoltre che al fine di migliorare la gestione e l'utilizzo della insufficiente capacità degli aeroporti comunitari, la Commissione aveva da tempo avviato l'iter per addivenire ad una modifica complessiva del citato Regolamento 95/93, presentando, in data 20 giugno 2001, una proposta al Parlamento Europeo, circoscritta agli aspetti tecnici tendenti a razionalizzare la capacità esistente.

In conseguenza tuttavia di alcuni elementi di criticità segnalati in merito ai contenuti della proposta dall'industria del trasporto aereo nel suo complesso, confermati tra l'altro dagli emendamenti presentati dal Parlamento Europeo l'11 giugno 2002, la Commissione ha presentato in data 7 novembre 2002 una nuova proposta di Regolamento, arricchita di alcune modifiche tese a ridurre la dissonanza con gli emendamenti parlamentari, non ancora tuttavia tale da attenuare le perplessità espresse dalle compagnie di trasporto aereo.

La Commissione ha peraltro parallelamente avviato una ulteriore fase di studio la cui conclusione è prevista per il mese di luglio 2003.

Si ricorda infine che, sempre nel quadro delineatosi in conseguenza degli accadimenti dell'11 set-

tembre, con comunicazione del 10 ottobre 2001 indirizzata al Parlamento Europeo e al Consiglio e con lettera del 14 novembre 2001 trasmessa alla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione Europea, la Commissione Europea aveva autorizzato gli Stati membri ad emanare provvedimenti idonei ad indennizzare tutte le Compagnie aeree delle **perdite subite a causa della chiusura dello spazio aereo americano** dall'11 al 14 settembre 2001, fissandone nel contempo i criteri di valutazione e la modalità di erogazione.

In tale quadro, Alitalia, con comunicazione del 22 aprile 2002 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, reiterata successivamente con comunicazione dell'11 luglio indirizzata ai predetti Ministeri ed all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha inoltrato, in conformità alle indicazioni formulate dalla Commissione, la richiesta di compensazione da parte dello Stato, nella misura di circa 9 milioni di Euro, degli oneri sopra menzionati.

Si segnala a tale riguardo che la predetta richiesta avanzata da Alitalia non ha ancora ricevuto seguito in quanto, almeno nell'ambito della Legge Finanziaria dello Stato per l'anno 2003, non ha trovato accoglimento l'emendamento necessario a garantire la copertura finanziaria degli indennizzi da riconoscere alle Compagnie di trasporto aereo italiane.

In considerazione di quanto sopra, inesistendone i presupposti, non si è proceduto a rilevare alcun effetto economico nel bilancio dell'esercizio 2002.

L'ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2002 non è stata effettuata attività di ricerca e sviluppo.

BILANCIO CONSOLIDATO
al 31 dicembre 2002

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(Euro migliaia)

Attivo	31.12.2002				31.12.2001			
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti								
B) Immobilizzazioni								
I Immobilizzazioni immateriali								
1) Costi di impianto e di ampliamento			18.139				4.130	
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità			2				735	
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno			28.273				25.126	
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili			84				719	
5) Avviamento								
6) Immobilizzazioni in corso e acconti			2.646				9.981	
7) Altre			63.486				55.093	
8) Differenze da consolidamento				112.630			576	96.360
II Immobilizzazioni materiali								
1) Terreni e fabbricati			40.441				132.047	
2) Impianti e macchinario								
a) Flotta		2.809.429				2.123.501		
b) Altri		43.733	2.853.163			42.491	2.165.992	
3) Attrezzature industriali e commerciali			31.467				29.333	
3bis) Beni gratuitamente devolvibili			50.826				49.027	
4) Altri beni			34.459				42.612	
5) Immobilizzazioni in corso ed acconti			326.780	3.337.136			454.488	2.873.500
III Immobilizzazioni finanziarie								
1) Partecipazioni in:								
a) Imprese controllate			2.730				2.575	
b) Imprese collegate			1.731				902	
d) Altre imprese			80.632	85.094			17.363	20.840
1 bis) Versamenti in c/ partecipazioni				35				35
2) Crediti: (*)								
a) Verso imprese controllate								
d) Verso altri	7.769	151.493	151.493			1.158	105.389	105.389
3) Altri titoli			III	236.733			115	126.379
Totale immobilizzazioni			3.686.499				3.096.239	
C) Attivo circolante								
I Rimanenze								
1) Materiali tecnici ed altri di consumo			211.718				210.122	
2) Materiali in corso di costruzione			524	212.243			674	210.796
II Crediti (**)								
1) Verso clienti			171.494				190.813	
2) Verso imprese controllate			747				839	
3) Verso imprese collegate			1.663				3.092	
4) Verso imprese controllanti								
5) Verso altri								
a) Compagnie di navigazione aerea			254.719				145.977	
b) Agenti di viaggio			243.306				281.941	
c) Crediti diversi	5.672	1.004.042	1.502.066	1.675.930		3.363	427.707	855.625
I.050.369								
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni								
4) Altre partecipazioni								
6) Titoli			30	30			33	33
IV Disponibilità liquide								
1) Depositi bancari e postali			108.639				73.650	
2) Assegni			259				33	
3) Denaro e valori in cassa			7.829	116.727			16.546	90.229
Totale attivo circolante			2.004.970				1.351.426	
D) Ratei e risconti								
			47.600	47.600			39.379	39.379
Totale attivo			5.739.069				4.487.044	

(*) Importi esigibili entro l'esercizio successivo

(**) Importi esigibili oltre l'esercizio successivo

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(Euro migliaia)

Passivo	31.12.2002				31.12.2001			
A) Patrimonio netto								
I	Capitale			1.432.985				805.191
II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni			227.907				564.162
IIbis	Azioni sottoscritte su aumenti di capitale in corso (ovvero: versamenti soci in c/capitale)							258.228
III	Riserve di rivalutazione							
IV	Riserva legale							12.692
VII	Altre riserve							
1)	Riserva da differenze di traduzione		200					357
2)	Fondo contributi ex lege n. 64/86 e n.181/89							14.455
3)	Riserva per emissione azioni ex art. 2349		1.182					1.182
4)	Riserva non distribuibile da rivalutazione di partecipazioni							83.057
5)	Riserve da riduzione del capitale sociale		1.432					
6)	Riserve di consolidamento		29	2.843			29	99.081
VIII	Utili portati a nuovo			11.297				13.045
IX	Utile (perdita) del periodo			93.143				(907.022)
	Patrimonio netto consolidato del Gruppo			1.768.175				845.378
X	Capitale e riserve di terzi			570				792
XI	Utile del periodo di pertinenza di terzi			(21)				(23)
	Patrimonio netto di terzi			549				769
				1.768.724				846.147
B) Fondi per rischi e oneri								
2)	Per imposte			7.505				29.196
3)	Altri:							
a)	Fondo utili differiti su cambi		241					5.263
b)	Fondo concorsi ed operazioni a premi	80.263						54.037
c)	Fondo impegni acquisto e vendita a termine	33.422						17.695
d)	Fondo ristrutturazione	38.974						128.095
e)	Fondo per prepensionamenti	92.269						91.311
f)	Fondo accordi commerciali							108.878
g)	Fondo oneri futuri B767	106.847						166.651
h)	Diversi	111.964						114.106
				463.979	471.484			686.036
								715.232
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato								
				381.460				411.735
D) Debiti								
		(**)				(**)		
1)	Obbligazioni							
2)	Obbligazioni convertibili	714.544		714.544				
3)	Debiti verso banche	698.064		834.461		807.559		1.149.916
4)	Debiti verso altri finanziatori	133.209		143.584		8.141		9.603
5)	Acconti			1.576				1.944
6)	Debiti verso fornitori			499.493				428.903
7)	Debiti rappresentati da titoli di credito							58.863
8)	Debiti verso imprese controllate			3.935				3.891
9)	Debiti verso imprese collegate			1.343				701
10)	Debiti verso controllanti							
11)	Debiti tributari			90.336				37.551
12)	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			51.582				42.116
13)	Altri debiti:							
a)	Biglietti prepagati		218.885					208.576
b)	Decimi da versare							
c)	Compagnie di navigazione aerea		120.578					112.622
d)	Agenti di viaggio		49.204					58.247
e)	Debiti diversi	1.586	211.546	600.214	2.941.068	6.964	209.966	589.412
								2.322.899
E) Ratei e risconti								
				176.333	176.333			191.031
	Totale passivo			5.739.069				4.487.044

^(*) importi esigibili entro l'esercizio successivo

^(**) importi esigibili oltre l'esercizio successivo

CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI*(Euro migliaia)*

	31.12.2002		31.12.2001	
1 Garanzie personali prestate				
a) Fidejussioni				
a favore di imprese controllate	140		140	
a favore di imprese collegate				
a favore di controllanti				
a favore di imprese controllate di dette controllanti				
a favore di altri	1.741	1.881	1.467	1.607
b) Avalli				
a favore di imprese controllate				
a favore di imprese collegate				
a favore di controllanti				
a favore di imprese controllate di dette controllanti				
a favore di altri				
c) Altre				
a favore di imprese controllate				
a favore di imprese collegate				
a favore di controllanti				
a favore di imprese controllate di dette controllanti				
a favore di altri		1.881	232	232
				1.838
2 Garanzie reali prestate				
a) Per obbligazioni altrui				
a favore di imprese controllate				
a favore di imprese collegate				
a favore di controllanti				
a favore di imprese controllate di dette controllanti				
a favore di altri				
b) Per obbligazioni proprie diverse dai debiti				
c) Per debiti iscritti in bilancio				
Flotta	935.878		824.114	
Terreni e fabbricati	8.702		72.773	
Impianti		944.580		896.888
3 Impegni di acquisto e di vendita				
		1.237.743		2.509.756
4 Altri				
	3.178.965		2.373.726	
	5.363.169		5.782.209	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(Euro migliaia)

	31.12.2002		31.12.2001	
A) Valore della produzione				
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni		4.736.748		5.264.206
2 Variazioni delle rimanenze di materiali in corso di costruzione		(150)		(3.421)
3 Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		94.456		79.197
5 Altri ricavi e proventi				
a) Contributi in conto esercizio		11.687		
b) Plusvalenze da alienazioni		5.103		3.632
c) Altri	198.984	215.775	159.966	163.598
Totale		5.046.828		5.503.579
B) Costi della produzione				
6 Per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo e merci		(758.324)		(933.707)
7 Per servizi		(2.477.743)		(2.597.845)
8 Per godimento di beni di terzi		(399.064)		(500.065)
9 Per il personale				
a) Salari e stipendi	(851.990)		(924.738)	
b) Oneri sociali	(214.948)		(224.686)	
c) Trattamento di fine rapporto	(56.011)		(61.935)	
d) Trattamento di quiescenza e simili	(4.357)		(26.412)	
e) Altri costi	(12.455)	(1.139.760)	(22.230)	(1.260.000)
10 Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(46.883)		(37.738)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(270.520)		(263.272)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			(60)	
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(33.647)	(351.050)	(18.734)	(319.804)
11 Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici, di consumo e merci		1.601		(17.292)
12 Accantonamento per rischi		(21.320)		(19.425)
13 Altri accantonamenti		(57.989)		(40.380)
14 Oneri diversi di gestione		(75.759)		(81.066)
Totale		(5.279.409)		(5.769.584)
Differenza tra valore e costi della produzione		(232.580)		(266.005)
C) Proventi e oneri finanziari				
15 Proventi da partecipazioni				
a) Dividendi da imprese controllate				
b) Dividendi da imprese collegate		339		315
c) Dividendi da altre imprese		655		262
d) Altri proventi da partecipazioni		994		577
16 Altri proventi finanziari				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		6.975		1.710
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni		2		6
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni				
d) Proventi diversi dai precedenti	71.261	78.238	43.308	45.024
17 Interessi e altri oneri finanziari				
Interessi e commissioni a imprese controllate		(127)		(156)
Interessi e commissioni a imprese collegate				
Interessi e commissioni a controllanti				
Interessi e commissioni ad altri ed oneri vari	(182.396)	(182.523)	(134.464)	(134.620)
Totale proventi ed oneri finanziari		(103.291)		(89.019)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(Euro migliaia)

	31.12.2002		31.12.2001	
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie				
18 Rivalutazioni		410		267
19 Svalutazioni		(17.779)		(1.034)
Totale delle rettifiche		(17.369)		(768)
E) Proventi e oneri straordinari				
20 Proventi				
a) Plusvalenze da alienazioni	164.460		29.840	
b) Sopravvenienze attive	27.087		9.061	
c) Altri proventi	375.456	567.003	160	39.061
21 Oneri				
a) Minusvalenze da alienazioni			(1.350)	
b) Imposte relative ad esercizi precedenti	(28.738)		(457)	
c) Sopravvenienze passive	(18.806)		(14.840)	
d) Altri oneri	(38.675)	(86.219)	(529.583)	(546.229)
Totale delle partite straordinarie		480.784		(507.169)
Risultato prima delle imposte		127.545		(862.960)
22 Imposte sul reddito dell'esercizio		(34.422)		(44.085)
23 Utile (Perdita) dell'esercizio		93.122		(907.045)
di cui:				
25 Quota Capogruppo		93.143		(907.022)
26 Quota Terzi		(21)		(23)
		93.122		(907.045)

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

(Euro migliaia)

	PATRIMONIO NETTO					RISULTATO D'ESERCIZIO				
	2002	2001	2000	1999	1998	2002	2001	2000	1999	1998
Patrimonio e risultato netto della Capogruppo	1.758.307	833.766	1.383.227	1.631.200	1.678.803	94.802	(905.348)	(247.973)	16.357	237.483
A) Eliminazione di rettifiche e accantonamenti operati in applicazione di norme tributarie:										
- Riclassifica ex art. 54 D.P.R. 597/73	13.781	17.524	21.269	25.271	29.102	(3.745)	(3.744)	(3.831)	(3.831)	(3.831)
- Plusvalenze/minusvalenze su cessioni								(258)		
- Riclassifica per imposte differite ex art. 54 D.P.R. 597/73	(5.478)	(7.054)	(8.774)	(10.425)	1.576	1.720	1.651	1.580		
- Effetto degli ammortamenti anticipati iscritti nel bilancio d'esercizio	0	0	0	0	1.158	0	0	0	(1.158)	609
B) Eliminazione dei valori di carico delle partecipazioni consolidate										
- Eccedenza dei Patrimoni netti ed utili netti	(49)	126.958	130.789	131.737	(11.419)	(52.283)	22.904	57.565	37.234	
- Rivalutazione / Svalutazione società controllate					34.059	71.073	18.700	12.971	391	
- Differenza da consolidamento			1.357	2.584	4.255	0	(1.089)	(1.226)	(1.671)	(1.671)
- Valutazione al Patrimonio netto delle soc. controllate	1.402	1.147	1.039	1.425	255	108	(387)	1.425		
- Valutazione al Patrimonio netto delle soc. collegate	(7)	(5)	140	121	162	0	17	22	(41)	30
- Adeguamento dei principi contabili a quelli omogenei di gruppo										
C) Eliminazione degli effetti di operazioni compiute tra società consolidate										
- Eliminazione di utili / perdite infragruppo compresi:	(24)	(889)	(427)	(387)	(387)	132	(462)	(39)	199	
• nelle immobilizzazioni immateriali										
• nelle immobilizzazioni materiali:										
- flotta		(332)	(965)	(1.013)	69	241	634	48	365	
- altre		(85)	3	7	121	100	(87)	(5)	7	
• nelle immobilizzazioni finanziarie		0	(53)	0	150	(521)	0	(53)	0	
- Eliminazione di accantonamenti a fondi rischi	243				(1.347)	2.065				
- Eliminazione di differenze temporali					(5.516)	5.516				
- Eliminazione di differenze da cessione del ramo d'azienda										
- Eliminazione dividendi:										
• distribuiti					(15.996)	(240)	(16.010)	(46.481)	(29.622)	
• di competenza		(30.220)	(28.752)	(31.217)		(24.988)	(30.219)	(28.752)	(31.217)	
Patrimonio e risultato netto consolidato	1.768.175	845.378	1.493.694	1.750.772	1.812.606	93.143	(907.022)	(256.455)	7.911	209.977

NOTA INTEGRATIVA

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

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio consolidato del Gruppo Alitalia al 31 dicembre 2002 è stato redatto in conformità alle norme introdotte con il D. Lgs n° 127/91 attuativo della VII direttiva CEE e successive modificazioni.

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

Va preliminarmente segnalato che, nel corso del 2002, si sono perfezionate le fusioni per incorporazione, nella Capogruppo Alitalia, delle società Alitalia Team S.p.A., Racom Teledata S.p.A. e Alitalia Teledata S.p.A. (già Sigma S.p.A.) controllate al 100% dalla stessa controllante.

Il Gruppo Italiatour, destinato ad essere ceduto nell'ambito del processo di ristrutturazione ma classificato nel bilancio d'esercizio della Capogruppo nelle immobilizzazioni finanziarie, in considerazione della natura di investimento durevole che ha avuto sin dall'originaria acquisizione, è stato mantenuto nell'area di consolidamento.

Relativamente all'area di consolidamento rispetto al 31 dicembre 2001 sono invece intervenute le seguenti variazioni:

- È stata inclusa la società Alitalia Maintenance Systems S.p.A., posseduta totalitariamente dalla Capogruppo, essendosi concluso al 31 dicembre 2002 il primo esercizio sociale;
- È fuoriuscita, in conseguenza della cessione della partecipazione, la società Sigma On Line s.r.l., precedentemente detenuta per il 95% dalla Sigma S.p.A. e per il 5% dalla Racom Teledata S.p.A., contestualmente alla dismissione, della partecipazione nella neo-costituita Nuova Sigma S.r.l., cui era stato conferito il ramo Sigma Business.

Non sono state inserite nella predetta area di consolidamento le imprese poste in liquidazione (Sisam) ed in procedura fallimentare (Odino Valperga Italeuropa General Cargo).

Le società consolidate - oltre alla Capogruppo Alitalia - sono le seguenti:

Partecipata

Alinsurance S.r.l. - Roma
Capitale Sociale €/mgl 104 inter. versato

Alitalia Express S.p.A. - Roma
Capitale Sociale: €/mgl 23.400 inter. versato

Atitech S.p.A. - Napoli
Capitale Sociale €/mgl 31.700 inter. versato

Alitalia Airport S.p.A. - Roma
Capitale Sociale: €/mgl 7.650 (versato €/mgl 2.295)

Aviofin S.p.A. - Roma
Capitale Sociale €/mgl 516 inter. versato

Eurofly S.p.A. - Sesto San Giovanni (MI)
Capitale Sociale €/mgl 7678 inter. versato

Italiatour G.m.b.h. - Monaco
Capitale Sociale €/mgl 153 inter. versato

Italiatour Limited - Londra
Capitale Sociale UKL 670.000 inter. versato

Italiatour S.A.- Madrid
Capitale Sociale €/mgl 120 inter. versato

Italiatour B.V. - Amsterdam
Capitale Sociale €/mgl 90 (versato €/mgl 18)

G.A. 2000 Travel Service Ltd - New York
Titolarità rappresentata da azioni "no-par value"
come consentito dalla legislazione statunitense

Global Executive Travel Selections Inc - New York
Titolarità rappresentata da azioni "no-par value"
come consentito dalla legislazione statunitense

Italiatour S.p.A. - Roma
Capitale Sociale €/mgl 774 inter. versato

Alitalia Maintenance Systems S.p.A. - Fiumicino (RM)
Capitale Sociale €/mgl 100 (versato €/mgl 60)

Partecipante

Aviofin S.p.A. 88%
Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 6%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 99%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Italiatour S.p.A. 100%

Italiatour S.p.A. 100%

Italiatour S.p.A. 100%

Italiatour S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%

Gli esercizi sociali delle società comprese nell'area di consolidamento chiudono al 31 dicembre.

PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

I principi di consolidamento adottati sono conformi a quanto stabilito dall'art. 31 del Decreto Legislativo 127/91.

In particolare:

- è stato adottato il metodo dell'integrazione globale, il quale consiste nel recepire totalmente, ossia prescindendo dalla percentuale di possesso azionario, tutti gli elementi dell'attivo e del passivo nonché i proventi e gli oneri delle imprese incluse nel consolidamento;
- sono state invece eliminate:
 - le partecipazioni in società incluse nel consolidamento e le corrispondenti frazioni del patrimonio netto di queste;
 - tutte le transazioni afferenti il conto economico e le partite patrimoniali derivanti da rapporti intergruppo, ivi incluso il maggiore o minor valore attribuito ai beni ceduti tra società del gruppo.

SCHEMI CONTABILI

Lo stato patrimoniale e il conto economico sono stati redatti in conformità a quanto stabilito dall'art. 32 del D. Lgs. 127/91, evidenziando distintamente le quote di patrimonio netto e di risultato d'esercizio di pertinenza di terzi azionisti.

Al fine di assicurare un'informativa esaustiva - anche al di là di specifiche richieste legislative -

sono state inoltre predisposte le tavole di analisi della struttura patrimoniale, finanziaria e dei risultati reddituali, inserite nella Relazione sulla gestione, nonché una serie di prospetti di dettaglio, per i quali si rimanda alla Nota Integrativa (Parte D).

CRITERI DI VALUTAZIONE

I criteri di valutazione non hanno subito variazioni nei confronti del precedente esercizio ad eccezione di una più puntuale applicazione della valutazione dei crediti e dei debiti per la rilevazione degli interessi di mora su transazioni commerciali così come disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

Si ricorda che in linea con i principi guida dettati dal Codice Civile, che richiamano il requisito della prudenza e l'obbligo di valutare i rischi e le perdite di competenza, anche se conosciuti dopo la chiusura dell'esercizio, nonché il Principio Contabile n° 19 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, il bilancio 2001 includeva l'accantonamento ad appositi fondi dei prevedibili futuri oneri e minusvalenze derivanti dalle azioni di ristrutturazione definite nel Piano 2002/2003.

Al riguardo, nel corso dell'esercizio, la rettifica di valore riferita agli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD-11 combi di proprietà di prossima radiazione dall'operativo, è stata aggiornata onde adeguarne il prezzo di realizzo al valore di mercato, ulteriormente ridottosi in conseguenza del perdurare della crisi del settore; analogamente si è proceduto per gli aeromobili di detta tipologia in leasing finanziario, per i quali, sempre in ragione del citato *phase-out*, si è acquisito l'importo attualizzato dei canoni residui.

Inoltre, con riferimento all'art. 2426 nr. 3) C.C., integrato sul piano della tecnica contabile dai principi contabili - nazionale, Doc. nr. 16 CNDCEr

ed internazionale, IAS 36 - nel bilancio 2001 era stata accertata una riduzione durevole di valore della flotta di lungo raggio di proprietà della tipologia B-767, in quanto il valore recuperabile attraverso l'uso, ancorché superiore a quello stimato di vendita, era risultato inferiore al valore netto contabile.

Della citata correzione di valore si è tenuto conto nel calcolo degli ammortamenti di competenza del periodo in esame.

Inoltre, con riferimento all'art. 2423 bis integrato sul piano della tecnica contabile dai principi contabili - nazionale, Doc. nr. 19 CNDCeR ed internazionale, IAS 37 - sempre nel bilancio 2001 era stata accertata l'onerosità di alcuni contratti in essere determinando la necessità di appostare uno specifico fondo a fronte dei contratti di locazione operativa degli aeromobili B-767, stipulati negli anni 1995/1996 e 1999 il cui assorbimento viene effettuato seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni, in contrapposizione alla rilevazione degli stessi.

Per quanto concerne infine gli oneri accantonati connessi all'incentivazione degli esodi del personale, si sono prevalentemente realizzati nell'anno in corso, portando ad un corrispondente utilizzo del relativo fondo.

Di tali appostazioni e dell'entità delle stesse si dà notizia in Nota Integrativa.

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

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

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le "immobilizzazioni immateriali" rappresentano costi e spese che hanno utilità pluriennale e vengono iscritte al costo, sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo, pubblicità e l'avviamento, rilevato in sede di acquisizione di partecipazioni, sono inseriti nell'attivo e soggetti ad ammortamento diretto entro un periodo non superiore a cinque anni.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, delle spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni. I contributi in conto capitale, così come previsto dal Principio Contabile n° 16 CNDCeR, vengono portati a riduzione del costo dei cespiti a cui essi si riferiscono e i relativi ammortamenti sono determinati sul relativo costo netto.

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

Per ciò che concerne le immobilizzazioni in corso di realizzazione, queste sono contabilizzate al costo corrispondente alle fatture emesse dal fornitore-costruttore sulla base delle pattuizioni contrattuali.

Sono inoltre capitalizzati:

- gli oneri finanziari correlati al pagamento di anticipi verso fornitori flotta;

- ove presenti, una quota parte degli oneri di cambio sostenuti nell'esercizio su finanziamenti in valuta, in aderenza a quanto previsto dal principio contabile CNDCeR n° 16;
- i risultati delle operazioni finanziarie derivate considerate altamente efficaci (come specificato nel successivo punto operazioni finanziarie derivate) poste in essere per la copertura degli impegni contrattuali relativi agli investimenti in flotta, in conformità a quanto previsto dal principio contabile CNDCeR n° 26;

Il costo delle immobilizzazioni materiali, come sopra determinato, viene rettificato dagli ammortamenti, secondo le modalità di seguito riportate:

I. ammortamento industriale:

gli ammortamenti ordinari sono calcolati sistematicamente a quote costanti, sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzazione dei beni.

L'ammortamento della flotta è in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo.

In maggior dettaglio:

- gli aeromobili di lungo raggio (B-777, B-767, B-747 e MD-11) vengono ammortizzati in 20 anni;
- gli aeromobili di breve-medio raggio (MD-80, A-321, A-320, A-319 ed ERJ-145) sono ammortizzati in 18 anni;
- i turbo prop ATR 72 vengono ammortizzati in 14 anni;
- per ciò che concerne invece gli aeromobili acquistati usati, ovvero acquisiti in proprietà a seguito dell'esercizio del diritto di opzione alla scadenza della locazione finanziaria, questi vengono ammortizzati in base ad una vita utile complessiva, calcolata dalla prima imma-

tricolazione, analoga a quella degli aeromobili di nuova costruzione.

Si segnala che per gli aeromobili destinati alla vendita e/o all'anticipata radiazione, il valore residuo viene allineato a quello di presunto realizzo, se inferiore.

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

2. ammortamento finanziario:

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

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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

Tali poste vengono iscritte utilizzando i seguenti criteri:

1. partecipazioni:
 - le partecipazioni in società collegate, in ade-

renza con quanto disposto dall'art. 36 del Decreto Legislativo 127/91, sono valutate adottando il metodo del patrimonio netto di cui all'art. 2426 n° 4 c.c.;

- le partecipazioni in imprese controllate non consolidate, ad eccezione della Sisam che viene valutata a patrimonio netto, nonché le altre partecipazioni di non rilevante entità, sono iscritte al costo, rettificato per tener conto delle eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse.
2. Crediti finanziari e depositi a cauzione: sono iscritti al valore nominale ovvero al presumibile valore di realizzo/rimborso se inferiore.
 3. Titoli: sono riportati al loro valore nominale, coincidente con il costo.

RI MANENZE

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

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

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

CREDITI E DEBITI

I crediti sono iscritti al presunto valore di realiz-

zo, che corrisponde alla differenza tra il loro valore nominale, inclusivo degli eventuali interessi attivi di mora in aderenza al D. Lgs. n. 231/2002 (peraltro controbilanciati dalla costituzione di un apposito fondo in quanto di complesso realizzo), 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 in aderenza al D. Lgs. n. 231/2002.

I "biglietti prepagati" rappresentano il debito della Società nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo da rendere.

RATEI E RISCO NTI ATTIVI E PASSIVI

Costituiscono l'applicazione del generale principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di periodo: riflettono pertanto quote di ricavi, proventi, costi ed oneri calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale, normalmente interessanti due o più esercizi consecutivi.

I risconti passivi includono la quota residua di plusvalenza derivante dalla vendita e retrolocazione di aeromobili (20 MD-80), effettuata nell'esercizio 2000, differita agli esercizi futuri ed imputata sulla durata della locazione.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

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

PARTITE IN MONETA ESTERA O SOGGETTE AL RISCHIO DI CAMBIO

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

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

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

La conversione dei bilanci delle controllate espressi in moneta estera viene effettuata utilizzando il metodo del cambio di fine esercizio per le attività e le passività e il cambio medio dell'esercizio per le poste di conto economico.

Per la controvalutazione del costo sostenuto per le partecipazioni estere viene adottato il cambio di effettuazione dell'operazione al momento dell'acquisto ed il cambio corrente in sede di valutazione alla fine del periodo.

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 anno.

OPERAZIONI FINANZIARIE DERIVATE

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

Si precisa che in presenza di operazioni di "hedging", che realizzano una copertura valutata, con la metodologia indicata nello IAS 39, altamente efficace (esito dello strumento di copertura rientrante nella fascia 80-125 per cento rispetto alla contrapposta variazione dell'elemento coperto), la contabilizzazione riflette - in linea con quanto previsto nella Comunicazione Consob DAC 28731 del 14-4-2000, che a sua volta richiama lo IAS 39 - il principio della competenza: gli utili e/o le perdite vengono imputati al conto economico contestualmente e simmetricamente all'iscrizione della manifestazione economica dell'elemento coperto.

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

Gli ammontari nozionali delle operazioni vengono appostati per memoria negli "altri conti d'ordine".

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.

Per quanto concerne il fondo oneri di ristrutturazione ed il fondo oneri su contratti di locazione operativa di aeromobili di lungo raggio B-767, si rimanda a quanto detto nell'ambito dei criteri di valutazione.

Viene data separata evidenza al fondo imposte, la cui consistenza è adeguata, in base agli elementi informativi disponibili, al presunto fabbisogno per oneri fiscali futuri.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

È iscritto, al netto delle anticipazioni già corrisposte, sulla base delle indennità maturate dal personale a tutto il 31 dicembre 2002 e viene adeguato periodicamente in conformità alla legislazione ed ai contratti di lavoro vigenti.

RICAVI E COSTI

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

IMPOSTE

Sono rilevate le imposte sul reddito dell'esercizio nonché quelle differite.

Al riguardo si specifica che, come previsto dal principio contabile CND CeR n. 25, si procede all'iscrizione di attività per imposte anticipate solo

in presenza di ragionevole certezza del loro futuro recupero tramite l'esistenza, negli esercizi futuri nei quali si riverseranno le relative differenze temporanee, di redditi imponibili di adeguata capienza.

Come specificato dallo stesso principio, la valutazione e la contabilizzazione delle differenze temporanee avviene comunque singolarmente per ciascuna impresa consolidata e come tali vengono recepite nel bilancio del gruppo.

Inoltre, nel bilancio consolidato è stato rilevato l'effetto fiscale riveniente dalla eliminazione delle interferenze fiscali, qualora queste siano state mantenute nel bilancio delle imprese incluse nell'area di consolidamento, e dalle rettifiche di consolidamento.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine sono valutati nel modo seguente.

Garanzie personali:

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

Garanzie reali:

le garanzie reali prestate per debiti iscritti in bilancio sono registrate per un ammontare pari all'importo 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 in parte iscritti al loro prezzo corrente ed in parte per memoria;
- 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 vengono registrate per memoria in base ai capitali nozionali di riferimento;
- le garanzie altrui prestate per debiti od altre obbligazioni dell'azienda sono iscritte per un importo corrispondente all'effettivo impegno.

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

L'analisi dei contenuti e delle variazioni dello stato patrimoniale e dei conti d'ordine è riferita alle evidenze consuntive riportate nel bilancio al 31 dicembre 2002, redatto in conformità al D.Lgs. 9 aprile 1991 n. 127 e successive modificazioni, e confrontato con le risultanze alla stessa data del precedente esercizio.

Con tale documento vanno inoltre posti in relazione i prospetti di dettaglio riprodotti nella parte D della Nota Integrativa. Eventuali riclassifiche di carattere significativo vengono commentate con riferimento alle singole voci.

ATTIVO

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

B)
IMMOBILIZZAZIONI, sono risultate pari a €/mgl 3.686.499 e hanno presentato un incremento netto di €/mgl 590.260 nei confronti del precedente esercizio.
In dettaglio:

I. **IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI** (prospetti di dettaglio n. 1 e n. 2), hanno evidenziato un valore di €/mgl 112.630, con un incremento pari a €/mgl 16.270 e sono risultate così composte:

I. **Costi di impianto e di ampliamento** hanno registrato un valore di €/mgl 18.139, consuntivando una crescita pari a €/mgl 14.009 da riferirsi principalmente a quanto stanziatosi nell'esercizio per l'aumento del capitale sociale (€/mgl 10.898) e per gli oneri relativi all'addestramento del Personale navigante su aeromobili B-777 ed A-330 (€/mgl 10.866), di

nuova introduzione in flotta, e del Personale di terra inerenti l'avvio della produzione del nuovo stabilimento di manutenzione tecnica di Grottaglie (€/mgl 66), parzialmente compensati dagli ammortamenti di competenza dell'esercizio (€/mgl 7.819);

2. **Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità**, pari a €/mgl 2, hanno presentato una flessione di €/mgl 733, afferente l'ultima quota d'ammortamento dei costi capitalizzati nel 1998 per la pubblicità dello scalo di Malpensa;

3. **Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno**, rappresentati principalmente dagli oneri sostenuti per acquisire la titolarità di programmi di *software*, hanno presentato un valore pari a €/mgl 28.273 e hanno registrato un incremento di €/mgl 3.147 riferito alle nuove capitalizzazioni di *software* (€/mgl 16.410), parzialmente compensate dagli ammortamenti di competenza (€/mgl 13.250).

Le acquisizioni hanno essenzialmente riguardato lo sviluppo del sito "*web*" Alitalia, nonché ottimizzazioni ed interventi di manutenzione implementativa su sistemi già in uso.

4. **Concessioni, licenze, marchi e diritti simili**, rappresentativi della capitalizzazione dei costi sostenuti per acquisire il diritto di utilizzare *software* prodotto da terzi, hanno presentato un valore pari ad €/mgl 84, con un decremento di €/mgl 635 rispetto al 31 dicembre 2001 determinato da quanto incluso nel comparto Sigma ceduto alla Galileo B.V. (€/mgl 656) e dagli ammortamenti di competenza del periodo (€/mgl 226) parzialmente compensato dagli investimenti realizzati (€/mgl 247).

6. **Immobilizzazioni in corso ed acconti**, sono risultate pari a €/mgl 2.646 con una riduzione

di €/mgl 7.335, da attribuirsi principalmente alle riclassifiche effettuate in conseguenza del completamento di lavori in corso di esecuzione (€/mgl 6.920) ed a quanto incluso nel comparto Sigma ceduto (€/mgl 849). Parziale compensazione, per €/mgl 1.006, è stata registrata per effetto degli investimenti del periodo (essenzialmente *software* diversi, lavori su agenzie, uffici, sale per accoglienza passeggeri presso gli scali, immobili ed impianti su sedime aeroportuale).

7. La voce **Altre**, ha evidenziato un saldo pari a €/mgl 63.486, registrando un incremento netto di €/mgl 8.393.

Di seguito vengono riportate le variazioni maggiormente significative, comprensive delle riclassifiche dalla voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" a quelle relative alla "Flotta", così come analiticamente riportato nel prospetto di dettaglio n. 1:

- aumento di €/mgl 19.475 relativo alla capitalizzazione di costi per revisioni D e migliorie su aeromobili non di proprietà. Tali interventi riguardano essenzialmente MD 80 (€/mgl 12.320), B-767 (€/mgl 5.208), A-320, A-321, A-330 ed MD-11 (complessivamente €/mgl 1.947);
- incremento di €/mgl 2.697 per l'allestimento e la ristrutturazione di agenzie ed uffici;
- aumento di €/mgl 2.907 relativo a lavori e messa a norma di legge di impianti ed immobili su sedime aeroportuale (zona tecnica Fiumicino);
- incremento di €/mgl 12.419 relativo agli "oneri accessori su finanziamenti" di cui €/mgl 10.885 riferiti ai costi sostenuti per l'emissione del prestito obbligazionario e

€/mgl 1.534 ai finanziamenti degli aeromobili A-321 ed A-319;

- flessione di €/mgl 5.087 in seguito alla cessione del comparto Sigma;
- riduzione di €/mgl 1.039 relativa all'estinzione dei costi sostenuti nei precedenti esercizi per capitalizzazioni inerenti migliorie ed adeguamenti a norma di legge e non più ritenuti di utilità pluriennale;
- decremento di €/mgl 24.280 in relazione agli ammortamenti stanziati nel periodo.

8. **Differenze da consolidamento**, hanno assunto valore zero, registrando un decremento di €/mgl 576 per effetto delle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio.

- II. **IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI** (prospetto di dettaglio n. 3), pari a €/mgl 3.337.136 hanno evidenziato un incremento di €/mgl 463.636, al netto degli ammortamenti di periodo.

Esse sono risultate così composte:

- I. **I Terreni e fabbricati**, pari a €/mgl 40.441, hanno presentato una riduzione di €/mgl 91.606, in massima parte riferibile alla cessione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia (€/mgl 91.439). Di seguito vengono riportate le altre variazioni maggiormente significative:
- riclassifica da lavori in corso di €/mgl 5.961, da attribuirsi essenzialmente a lavori su immobili dell'area tecnica di Fiumicino (€/mgl 1.193), a lavori per l'adeguamento e ristrutturazione dell'immobile adibito a Centro Direzionale Alitalia (€/mgl 2.041), del fabbricato Data Building - Centro Elaborazione Dati - (€/mgl 1.850) e dello

stabilimento di Grottaglie (€/mgl 762), nonché a lavori su terreni di proprietà nella zona di Fiumicino (€/mgl 115);

- decremento di €/mgl 6.190 per gli ammortamenti stanziati nel periodo.

2. Gli **Impianti e macchinario** hanno assunto un valore pari a €/mgl 2.853.163, manifestando un incremento di €/mgl 687.171, suddiviso come segue:

Flotta: ha presentato un valore pari a €/mgl 2.809.429, registrando un incremento netto di €/mgl 685.928.

Le variazioni intervenute nel periodo sono state le seguenti:

- incremento di €/mgl 487.724 inerente l'acquisto di quattro aeromobili B-777, cinque aeromobili A-319, tre aeromobili Embraer - 145, due aeromobili ATR-72 ed il riscatto di un MD-80, oltre a modifiche ed altri costi relativi alla flotta;
- aumento di €/mgl 72.460 inerente:
 - l'acquisto di due motori di scorta per aeromobili B-777 (€/mgl 31.191);
 - l'acquisto di apparati di rotazione (€/mgl 21.689);
 - la capitalizzazione di 12 revisioni "D" su aeromobili MD-80, di 2 su aeromobili MD-11 e di 1 su aeromobili B-747 (€/mgl 19.580);
- aumento di €/mgl 385.242 per riclassifiche, essenzialmente:
 - da anticipi versati in conto flotta per

€/mgl 392.673, in relazione agli aeromobili consegnati nell'esercizio;

- da anticipi a fornitori per €/mgl 1.739, relativamente a modifiche su aeromobili B-767;

- da flotta a crediti del circolante per €/mgl 1.972, costituita dal valore di carico (€/mgl 136.997) e dal fondo ammortamento (€/mgl 135.025) di 3 aeromobili B-747 ceduti nel corso dell'esercizio 2002;

- a scorte di materiali tecnici per €/mgl 7.959;

- incremento di €/mgl 2.100 derivante dall'assorbimento della svalutazione per l'allineamento al valore di vendita degli aeromobili B 747 trasferiti al circolante e dismessi nel periodo;
- flessione di €/mgl 1.984 relativa alla cessione e fuori uso di materiale di rotazione;
- riduzione per €/mgl 31.328 per l'allineamento degli aeromobili MD-11, e del relativo materiale di rotazione, al presunto valore di vendita realizzabile in occasione della prevista radiazione;
- decremento per €/mgl 228.286 per gli ammortamenti di periodo.

Le plusvalenze da alienazione cespiti realizzate ed accantonate quale riserva di patrimonio netto nel corso degli esercizi 1987 e precedenti, e successivamente reinvestite così come previsto dall'art. 54 D.P.R. 597/73, non sono state trasferite, nel consolidato, ai fondi di ammortamento, come viceversa effettuato dalla Capogruppo. La suddetta impostazione contabile, effettuata nel rispetto della normativa vigente in tema di predisposizione del bilancio consolidato, ha

determinato per il Gruppo, nell'esercizio 2002, maggiori ammortamenti per €/mgl 3.172 ed un più elevato valore di patrimonio netto pari all'importo residuo delle plusvalenze reinvestite (€/mgl 8.747).

Altri: costituiti da impianti di natura generica ed aeronautici (simulatori di volo), sono risultati pari a €/mgl 43.733 e hanno evidenziato un incremento di €/mgl 1.242, principalmente riferibile alle acquisizioni di periodo (€/mgl 9.551) ed a quanto ivi riclassificato da "Immobilizzazioni in corso di realizzazione e acconti" (€/mgl 1.896), parzialmente compensato dalle alienazioni (€/mgl 2.155), principalmente quelle collegate con la vendita del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia e del comparto Sigma, e dagli ammortamenti (€/mgl 8.047)

3. Le Attrezzature industriali e commerciali, comprensive degli automezzi, sono risultate pari a €/mgl 31.467, con un incremento di €/mgl 2.134 rispetto al 31 dicembre 2001.

Tale variazione è originata essenzialmente dai seguenti eventi:

- incremento netto di €/mgl 5.990 per l'acquisto di nuove attrezzature;
- riclassifica dalle voci "anticipi a fornitori" (€/mgl 2.794), "immobilizzazioni in corso" (€/mgl 300) e "altri beni" (€/mgl 7);
- decremento di €/mgl 81 a seguito di vendite a terzi e rottamazione;
- diminuzione di €/mgl 6.876 per effetto degli ammortamenti stanziati nel periodo;

3.bis I Beni gratuitamente devolvibili hanno presentato un valore di €/mgl 50.826, con un incremento pari a €/mgl 1.799 composto come segue:

- decremento di €/mgl 8.115 per gli ammortamenti effettuati nel periodo;
- riclassifica di €/mgl 8.886 da "lavori in corso", relativa principalmente a quelli effettuati su impianti e immobili di pertinenza dell'area tecnica di Fiumicino, nonché degli stabilimenti di Napoli e di Grottaglie;
- incremento netto di €/mgl 1.028 relativo a lavori effettuati sull'immobile Centro addestramento nella zona tecnica di Fiumicino (€/mgl 721) e sugli impianti di Grottaglie e Napoli (€/mgl 307);

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

La suddetta impostazione contabile, effettuata nel rispetto della normativa vigente in tema di predisposizione del bilancio consolidato, ha determinato per il Gruppo, nell'esercizio 2002, maggiori ammortamenti per €/mgl 572 ed un più elevato valore del patrimonio netto pari all'importo residuo delle plusvalenze reinvestite (€/mgl 5.034).

4. Altri beni, costituiti da complessi elettronici, mobili e arredi e macchine d'ufficio, sono risultati pari a €/mgl 34.459 e hanno evidenziato un decremento di €/mgl 8.153, riferito principalmente agli ammortamenti di periodo (€/mgl 13.006) ed a quanto ceduto con il comparto Sigma (€/mgl 4.942), parzialmente compensato dalle acquisizioni di apparati EDP, mobili e macchine d'ufficio (€/mgl 8.406) e dalle riclassifiche da altre voci (€/mgl 1.803);

5. Le **Immobilizzazioni in corso ed acconti** sono risultate complessivamente pari ad €/mgl 326.780 e hanno evidenziato una riduzione di €/mgl 127.708 riconducibile ai seguenti fenomeni:

- immobilizzazioni in corso di realizzazione ed acconti: hanno presentato un valore di €/mgl 41.593 e hanno evidenziato un incremento di €/mgl 1.673 così composto:

- aumento di €/mgl 25.862 per anticipi a fornitori per lavori in corso di realizzazione su manufatti insistenti su sedime aeroportuale, per forniture di materiali tecnici, per lavori di ristrutturazione del Centro Elaborazione Dati e relativi alla realizzazione dell'assetto urbanistico del comprensorio di Magliana, per la costruzione di un nuovo hangar a Napoli e per il completamento dello stabilimento di Grottaglie;
- flessione di €/mgl 24.190 per quanto riclassificato alle voci "impianti e macchinario", "beni gratuitamente devolvibili", "altri beni", "attrezzature industriali" e "terreni e fabbricati";

- **anticipi in conto flotta:** sono risultati pari a €/mgl 285.187 e hanno registrato una flessione di €/mgl 129.381.

Di seguito vengono fornite le principali variazioni:

- incremento di €/mgl 244.322 relativo al pagamento di anticipi per 2 aeromobili B-777, 7 aeromobili A-319, 1 aeromobile ATR-72, 3 aeromobili E-145 e 6 aeromobili ERJ-170, oltre ad opzioni per ulteriori 6 ERJ-170;
- aumento di €/mgl 19.708 per oneri finanziari capitalizzati sugli anticipi in essere;

- decremento di €/mgl 738 relativo al mancato esercizio di opzioni su aeromobili A-320;

- riclassifica effettuata alla voce "flotta" inerente gli aeromobili immessi nell'operativo nel corso dell'esercizio (€/mgl 392.673).

III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: sono risultate, al netto dei fondi di svalutazione, pari ad €/mgl 236.733, con un incremento di €/mgl 110.354.

In dettaglio:

I. Le Partecipazioni (prospetti di dettaglio n. 4, 5 e 5 bis) hanno presentato un valore pari a €/mgl 85.094, con un incremento netto di €/mgl 64.254 e si sono articolate come segue:

- in imprese controllate: pari a €/mgl 2.730, hanno presentato un aumento di €/mgl 155 rispetto al 31 dicembre 2001, riferito alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto della società controllata Sisam, esclusa dal perimetro di consolidamento in quanto posta in liquidazione, parzialmente compensata dalla riduzione riferita alla società controllata Alitalia Maintenance Systems S.p.A., inclusa invece dal 2002, primo esercizio sociale;

- in imprese collegate: hanno evidenziato un valore di €/mgl 1.731, con un incremento di €/mgl 829 originato dalla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della società Alicos (già 7C Italia S.p.A.) e dalla valutazione delle società collegate secondo il metodo del patrimonio netto;

- in altre imprese: hanno presentato un valore di €/mgl 80.632, con un incremento di €/mgl 63.269 riconducibile ai seguenti fenomeni:

- acquisizione di una quota, pari al 1,86% del capitale sociale, del pacchetto azionario della società Air France (€/mgl 51.444). Si segnala che, ancorché nel periodo di riferimento (quotazione media degli ultimi 6 mesi pari a € 11,82 per azione) siano intervenuti ribassi nelle quotazioni borsistiche, questi non sono stati valutati, anche in linea con le indicazioni contenute nel Principio contabile n. 20 CNDCeR, indicatori segnaletici di una perdita permanente di valore della partecipazione;
- sottoscrizione della quota di propria spettanza per l'aumento del capitale sociale della società OPODO Ltd. (€/mgl 8.172);
- sottoscrizione della quota di propria spettanza per l'aumento del capitale sociale della società SASA (€/mgl 4.629);
- sottoscrizione di ulteriori quote del pacchetto azionario per aumento del capitale sociale della società Belac LCC (€/mgl 150);
- cessione della partecipazione, compresa nel comparto Sigma, detenuta nella società Hachette Rusconi Net Service S.p.A. (€/mgl 26);
- cessione dell'intero pacchetto azionario delle società Galileo International inc. (€/mgl 587), Galileo Japan (€/mgl 287) e Galileo Unltd (€/mgl 212), appartenenti allo stesso settore di attività del comparto Sigma;
- cessione di quota parte delle azioni detenute nella società France Telecom (€/mgl 13), effettuata per conto dei vettori dalla fondazione SITA - cui era affidata la gestione collettiva della partecipazione

posseduta nella Società Equant - in nesso con la conversione delle azioni Equant in azioni France Telecom.

Quest'ultima tramite OPS aveva acquisito la Equant ad un concambio di 1 azione France Telecom ogni 2,2 azioni Equant. All'atto del rilascio delle azioni France Telecom ai vettori, la Fondazione ha venduto circa il 9% delle stesse onde costituire un fondo di garanzia a fronte di eventuali oneri inerenti la liquidazione della Fondazione, poi distribuito ai vettori, non essendosi tali oneri materializzati.

1. bis Versamenti in conto partecipazioni (prospetto di dettaglio n. 4) sono risultati pari a €/mgl 35, risultano interamente riferiti alla società Edindustria e non presentano variazioni rispetto al 31 dicembre 2001.

2. Crediti finanziari (prospetto di dettaglio n. 6) sono risultati pari a €/mgl 151.493, con un incremento netto di €/mgl 46.104 riconducibile principalmente:

- alla riclassifica dai crediti del circolante del credito parzialmente fruttifero nei confronti della società Gemini Air Cargo derivante dalla rinegoziazione di quanto scaduto e rimodulato nei termini di pagamento (€/mgl 32.791), anche prudenzialmente svalutato nel 2002 (per €/mgl 17.405) a fronte dei ripetuti segnali di difficoltà finanziaria evidenziati da detta società, in nesso con le problematiche del trasporto aereo che hanno investito in maniera massiccia i vettori statunitensi e che hanno condotto ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali tuttora in fase di negoziazione;
- al credito verso la società Peabody Lamaro derivante da quanto rateizzato relativa-

mente alla vendita del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia (€/mgl 20.000);

- al credito derivante dalla vendita a Galileo B.V. del comparto Sigma (€/mgl 15.000);
- all'aumento dei depositi cauzionali (€/mgl 8.230) principalmente da riferirsi a quanto versato per due aeromobili A-330 ed alle cauzioni a garanzia richieste da intermediari del mercato USA per vendite contro carta di credito, nonché al versamento effettuato per l'adempimento delle obbligazioni relative alla ripresa in locazione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia.
Parziale compensazione è intervenuta per effetto della chiusura della transazione con la società Fokker e per la restituzione dei depositi relativi ad aeromobili in locazione, essendo state effettuate le previste manutenzioni;
- alla riduzione di valore delle partite in valuta estera, in applicazione del Principio contabile n. 26 CND CeR. (€/mgl 9.101);
- al decremento per i rimborsi effettuati nell'esercizio dal Governo nigeriano per i crediti denominati "*promissory notes*" (€/mgl 615).

3. Gli **Altri titoli** sono risultati pari a €/mgl III ed hanno registrato un decremento netto di €/mgl 4 da riferirsi al rimborso delle obbligazioni SACF estratte nel periodo. Queste ultime sono correlate ai mutui a suo tempo concessi dalla sezione autonoma del credito fondiario della Banca Nazionale del Lavoro per la costruzione e l'acquisto di abitazioni di tipo economico a favore dei dipendenti dell'Alitalia.

C)

L'**ATTIVO CIRCOLANTE**, pari a €/mgl 2.004.970, ha consuntivato un incremento di €/mgl 653.544, essenzialmente da attribuire all'aumento dei crediti finanziari a breve, quale conseguenza dell'impiego della liquidità derivante dalle operazioni di aumento del capitale e di emissione del prestito obbligazionario intervenute nell'anno (per la cui analisi di maggior dettaglio si fa rinvio al successivo commento della posta "Patrimonio netto") e di quelli commerciali verso Compagnie di navigazione aerea, principalmente per effetto del positivo esito del lodo arbitrale nella controversia con la KLM.

In dettaglio:

I. Le **RIMANENZE** hanno presentato un valore di €/mgl 212.243 con un incremento pari a €/mgl 1.447 che ha riflesso le riclassifiche effettuate a scorte di materiale aeronautico ed è stato parzialmente controbilanciato da una diminuzione dei consumi, in nesso sia con i ridotti servizi manutentivi sia con il minor approvvigionamento di materiali per servizi di bordo, in relazione alla flessione del numero di passeggeri trasportati.

In dettaglio:

1. I **Materiali tecnici ed altri di consumo**, pari a €/mgl 211.718, hanno manifestato un incremento netto di €/mgl 1.596.

2. I **Materiali in corso di costruzione** si sono attestati ad €/mgl 524, con una flessione di €/mgl 150.

II. I **CREDITI** sono risultati pari a €/mgl 1.675.970 e hanno registrato una crescita di €/mgl 625.601.
Essi hanno presentato la seguente composizione:

1. **verso clienti**, hanno evidenziato, al netto del relativo fondo svalutazione, un valore di €/mgl 171.494, con una riduzione di €/mgl 19.319 rispetto al 31 dicembre 2001 principalmente riconducibile a quanto compreso nel comparto Sigma ceduto a Galileo B.V. (€/mgl 27.496) e alla ridotta attività dei settori manutentivo e turistico, parzialmente compensata dalla maggiore esposizione delle pubbliche amministrazioni;
 - alla riclassifica alla voce “crediti delle immobilizzazioni finanziarie” di parte del credito vantato verso la società Gemini Air Cargo, a seguito del citato accordo inerente la rateazione di quanto scaduto (€/mgl 32.791);
 - alla svalutazione prudenziale del credito per servizi di manutenzione verso la Ghana Airways, che riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recupero posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato anche le Autorità governative locali, nonché l’apprrezzamento in chiave prospettica dell’inasprirsi della situazione di criticità del settore del trasporto aereo (€/mgl 21.141);
 - alla riduzione degli altri crediti (€/mgl 8.963), essenzialmente riferibile alle minori prestazioni manutentive per terzi;
2. **verso imprese controllate**, riferiti alla società Sisam posta in stato di liquidazione, hanno evidenziato un valore pari a €/mgl 747, con un decremento di €/mgl 92.
3. **verso imprese collegate**, hanno presentato un valore pari a €/mgl 1.663, riferito alla società Sasco. Al 31 dicembre 2001 il credito era pari a €/mgl 3.092;
5. **verso altri**, hanno assunto un valore, al netto del relativo fondo svalutazione, di €/mgl 1.502.066, con un aumento pari a €/mgl 646.441.
Essi sono risultati così articolati:
 - a. **le Compagnie di Navigazione Aerea** hanno presentato un valore di €/mgl 254.719, con un incremento di €/mgl 108.742 attribuibile:
 - al credito verso la KLM determinatosi a seguito del positivo esito del lodo arbitrale che ha condannato la stessa al pagamento di una penale risarcitoria di €/mgl 250.000, oltre ad interessi e rimborsi. Essendosi peraltro nella medesima sede riconosciuto al vettore olandese il diritto alla restituzione della somma di €/mgl 100.000 a suo tempo dalla stessa versata quale contributo per lo sviluppo dello hub di Malpensa, tale credito si è concretizzato in €/mgl 171.637;
 - b. **gli Agenti di viaggio** sono risultati pari a €/mgl 243.306, con una flessione rispetto al precedente esercizio di €/mgl 38.635, da attribuirsi principalmente al minor volume di trasportato, sia nel comparto passeggeri che in quello merci;
 - c. **i Crediti diversi** hanno presentato un valore di €/mgl 1.004.042, con un incremento netto di €/mgl 576.335.
In dettaglio:
 - **i debitori diversi e gli anticipi a fornitori**, pari a €/mgl 215.766, hanno evidenziato un aumento netto di €/mgl 14.613, principalmente riferibile a quanto emerso a seguito della conclusione del contenzioso con la Fokker (€/mgl 18.000) ed ai maggiori crediti nei confronti del personale e per prestazioni a terzi, parzialmente compensati da quanto compreso nel comparto Sigma ceduto (€/mgl 5.462);

- l'Erario, pari a €/mgl 116.087, ha registrato un incremento netto di €/mgl 23.830, attribuibile essenzialmente ai maggiori crediti d'imposta, ed all'IRPEG chiesta a rimborso;
- i **depositi bancari soggetti a restrizioni**, rappresentati da disponibilità con trasferibilità condizionata a processi di controllo da parte delle Autorità governative locali, hanno presentato un valore pari a €/mgl 9.292, essenzialmente riferibile a quanto esistente in Libia, Iran, Seychelles e Zimbabwe, presentando un decremento di €/mgl 50;
- i **crediti finanziari a breve**, pari a €/mgl 662.897, hanno registrato un aumento di €/mgl 537.946, determinato principalmente dall'impiego della liquidità derivante dalle operazioni di aumento del capitale sociale e di emissione del prestito obbligazionario e principalmente riferito, al 31 dicembre 2002, ai depositi presso Banca Nazionale del Lavoro, Monte dei Paschi di Siena, Banca di Novara e Banca Antonveneta.

III. Le ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI, pari a €/mgl 30, hanno presentato un decremento netto di €/mgl 3.

IV. Le DISPONIBILITÀ LIQUIDE hanno registrato un valore di €/mgl 116.727, con un incremento nei confronti del precedente esercizio di €/mgl 26.498, da riferirsi principalmente alle maggiori giacenze esistenti presso istituti di credito a seguito delle operazioni di aumento del capitale sociale e di emissione del prestito obbligazionario.

D)

I RATEI E RISCOINTI attivi (prospetto di dettaglio n. 12) hanno presentato un valore pari a €/mgl 47.600, con un aumento di €/mgl 8.221.

Di essi €/mgl 47.373 sono rappresentati da risconti e €/mgl 227 da ratei.

I primi si riferiscono in massima parte a spese sostenute anticipatamente per il godimento di beni di terzi (€/mgl 32.386), per servizi vari (€/mgl 10.543) e per il personale (€/mgl 4.444).

PASSIVO

A)

Il **PATRIMONIO NETTO** è risultato pari ad €/mgl 1.768.724 ed è costituito dalla quota della Capogruppo (€/mgl 1.768.175, prospetto di dettaglio n. 13) e da quella dei terzi (€/mgl 549), così articolate:

Quota della Capogruppo:

- I. **CAPITALE**, che, pari a €/mgl 1.432.985, al 31 dicembre 2002 era rappresentato da n. 3.872.932.302 azioni del valore nominale di € 0,37 cadauna.
La variazione rispetto all'importo di €/mgl 805.191, in essere al 31 dicembre 2001, riflette le delibere assunte dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002.

Più in particolare, quest'ultima ha statuito:

- di ridurre il capitale sociale da Euro 805.190.967,36 ad Euro 572.924.342,16, a copertura delle residue perdite risultanti dal bilancio al 31 dicembre 2001 dopo l'integrale utilizzo delle riserve disponibili e, contestualmente, di adeguare il valore nominale delle azioni da Euro 0,52 ad Euro 0,37, determinando, altresì, a seguito dell'arrotondamento, una riduzione del capitale superiore di €/mgl 1.432 alla perdita da ripianare.
Conseguentemente, è stata determinata nel patrimonio netto una riserva - di importo pari all'arrotondamento - indisponibile e non distribuibile (equiparabile alla riserva legale);
- di aumentare il capitale sociale da Euro 572.924.342,16 ad Euro 715.843.029,30, mediante emissione di azioni - al predetto valore nominale di Euro 0,37, maggiorato

di un sovrapprezzo unitario di Euro 0,59 - da riservare al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'operazione si è conclusa entro il 30 giugno 2002 e ha portato la quota di partecipazione dell'Azionista di maggioranza a circa il 62,4%.

- di delegare il Consiglio di Amministrazione, (che in data 19 giugno 2002 ha esercitato tale facoltà) ad aumentare ulteriormente il capitale sociale e ad emettere obbligazioni convertibili, per un importo massimo di Euro 1.431.686.058,60, di cui la metà mediante la sottoscrizione di n. 1.934.710.890 azioni e l'altra metà tramite la trasformazione in azioni di n. 1.934.710.890 obbligazioni convertibili.
Le azioni e le obbligazioni sono state emesse ad un prezzo unitario di Euro 0,37. L'operazione si è perfezionata entro il 22 agosto 2002, portando il capitale sociale da Euro 715.843.029,30 a Euro 1.431.686.058,60.
Al 31 dicembre 2002, a seguito all'esercizio del diritto di conversione da parte di alcuni obbligazionisti, sono state sottoscritte n. 3.510.522 azioni, pari a Euro 1.298.893,14, facendo attestare il capitale sociale ad Euro 1.432.984.951,74.

- II. **RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI** che, di importo pari a €/mgl 227.907, comprensivo di €/mgl 9 per diritti d'opzione non esercitati all'atto della sottoscrizione, ha evidenziato un decremento di €/mgl 336.256 così composto:

- una diminuzione di €/mgl 564.162 quale totale utilizzo delle riserve in essere al 31 dicembre 2001, a parziale copertura della perdita della Capogruppo risultante dalla situazione patrimoniale alla stessa data,

così come disposto dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002;

- un incremento di €/mgl 227.897 per effetto dell'aumento di capitale con sovrapprezzo richiamato al punto precedente;

II. bis VERSAMENTI SOCI IN CONTO

CAPITALE che, pari a 0,42 euro, hanno presentato un decremento di €/mgl 258.228 rispetto al 31 dicembre 2001, interamente riferito all'utilizzo, per la sottoscrizione del capitale, dei versamenti effettuati in conto futuro aumento di capitale dall'azionista di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze;

IV. RISERVA LEGALE, che, pari a zero, ha presentato un decremento di €/mgl 12.692, interamente riferito alla copertura delle perdite, così come disposto dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002;

ALTRE RISERVE, che pari a €/mgl 2.843, hanno presentato un decremento di €/mgl 96.238 rispetto al precedente esercizio, sono composte da:

1. **Riserva da differenze di traduzione** che, pari a €/mgl 200, ha presentato un decremento di €/mgl 157. Tale riserva, che emerge in seguito alla conversione dei bilanci in valuta estera, accoglie le differenze di conversione risultanti dal raffronto tra il patrimonio netto iniziale convertito ai cambi correnti di fine periodo ed a quelli risultanti al termine dell'esercizio precedente, nonché la differenza tra il risultato economico espresso ai cambi medi e quello espresso ai cambi correnti;
2. **Fondi contribuiti ex legge 181/89 e 64/86** che, relativi alla società Atitech, operante nel Mezzogiorno, sono risultati pari a zero e

hanno presentato un decremento di €/mgl 14.455 rispetto al 31 dicembre 2001, in quanto utilizzati per la copertura delle perdite;

3. **Riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c.** che, pari a €/mgl 1.182, non ha subito variazioni nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001;
4. **Riserva non distribuibile da rivalutazione partecipazioni**, che, pari a zero, ha presentato un decremento di €/mgl 83.057, rispetto al precedente esercizio, in quanto utilizzata, così come disposto dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002, a copertura delle perdite emergenti dal bilancio al 31 dicembre 2001;
5. **Riserva da riduzione del capitale sociale**, che costituita nell'esercizio, è risultata pari ad €/mg 1.432 ed accoglie la succitata differenza generata dagli arrotondamenti derivanti dalla variazione del valore nominale delle azioni;
6. **Riserve di consolidamento**, che pari a €/mgl 29, non hanno presentato alcuna variazione rispetto all'esercizio precedente.

VIII. UTILI PORTATI A NUOVO, hanno registrato un valore di €/mgl 11.297 e hanno evidenziato una flessione di €/mgl 1.748, riferita principalmente alla eccedenza della perdita consolidata dell'esercizio 2001 rispetto alla perdita ripianata dalla Capogruppo.

Si segnala inoltre che, al fine di eliminare le rettifiche di valore e gli accantonamenti operati in esclusiva applicazione di norme tributarie, €/mgl 10.472, rappresentativi delle plusvalenze realizzate su cespiti ed accantonate nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite, così come con-

cesso dall'art. 54 D.P.R. 597/73, sono state riclassificate nella voce in oggetto.

IX. UTILE DEL PERIODO, di spettanza della Capogruppo, è risultato pari a €/mgl 93.143.

Come già rilevato nel commento alle immobilizzazioni materiali, l'eliminazione delle rettifiche e degli accantonamenti operati esclusivamente in applicazione di norme tributarie, derivante dall'applicazione delle norme civilistiche in tema di consolidamento, ha comportato un effetto negativo netto sul risultato d'esercizio di €/mgl 2.168, in funzione dei maggiori ammortamenti causati dall'appostazione a patrimonio netto, anziché a fondo ammortamento come nella Capogruppo, delle plusvalenze reinvestite ex art. 54 D.P.R. 597/93 (per €/mgl 3.745) parzialmente compensati dall'assorbimento del fondo imposte e tasse (per €/mgl 1.576).

Quota dei Terzi:

X. CAPITALE E RISERVE DI TERZI, hanno presentato un valore di €/mgl 570 con un decremento di €/mgl 222 riferibile alla perdita del 2001 e alla distribuzione ai soci di minoranza dei dividendi delle società Alinsurance e Atitech.

XI. PERDITA DEL PERIODO DI PERTINENZA DI TERZI, è risultata pari a €/mgl 21 a fronte del risultato negativo di €/mgl 23 consuntivato al 31.12.2001.

B)

I FONDI PER RISCHI ED ONERI (prospetto di dettaglio n. 15), sono risultati pari a €/mgl 471.484 e hanno evidenziato un decremento netto di €/mgl 243.748 rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2001, da riferirsi principalmente all'utilizzo del fondo accordi commerciali, a

seguito della favorevole conclusione del lodo arbitrale con la KLM, nonché del fondo di ristrutturazione e del fondo oneri futuri su B-767, istituiti nel bilancio 2001 in nesso con gli oneri determinati dalle azioni previste nel Piano 2002/2003.

Essi comprendono:

2. **il fondo per imposte** che, costituito per coprire i presunti oneri fiscali su posizioni non ancora definite e l'ammontare delle imposte differite, è risultato pari a €/mgl 7.505 e ha registrato un decremento di €/mgl 21.691, essenzialmente rappresentativo sia dell'assorbimento delle imposte differite a suo tempo accantonate dalla Racom, essendo venuti meno i motivi di tale appostazione (€/mgl 12.624), sia di quanto ritenuto eccedente a fronte della decisione di accedere alla normativa sul condono ex Legge 27 dicembre 2002 n. 289 (€/mgl 7.183);
3. **gli altri fondi**, che hanno presentato un valore pari a €/mgl 463.979, con un decremento pari a €/mgl 222.057; essi sono risultati articolati come segue:
 - a) **fondo utili differiti su cambi** che, pari a €/mgl 241, ha presentato una variazione decrementativa di €/mgl 5.022 e ha accolto, così come disposto dal Principio contabile n. 26 CNDCeR, l'eccedenza degli utili sulle perdite di conversione dei crediti e debiti a medio/lungo termine al netto della quota scadente entro i dodici mesi;
 - b) **il fondo concorsi ed operazioni a premi** che, pari ad €/mgl 80.263, ha presentato un aumento di €/mgl 26.226 rispetto alla chiusura del precedente esercizio, da riferirsi al costante sviluppo di detta iniziativa, favorita anche dall'avvio di una diversa

articolazione delle campagne promozionali rivolte ai frequent flyers che si prevede saranno ripetute anche nel 2003;

- c) **il fondo impegni acquisto e vendita a termine** che è risultato pari a €/mgl 33.422 ed è interamente riferito agli oneri determinati in base al “mark-to-market” sulle operazioni di copertura dei cambi, effettuate attraverso strutture opzionali con esito di importo non necessariamente simmetrico rispetto alla manifestazione economica dell'elemento coperto. Quest'ultima, verrà rilevata nel periodo di competenza, con benefici sull'andamento gestionale di importo superiore rispetto agli oneri effettivamente sostenuti, essendo le coperture effettuate per importo parziale. Si evidenzia che l'importo in essere al 31 dicembre 2001, €/mgl 17.695, relativo a contratti di copertura del prezzo del carburante, risulta azzerato a seguito dell'utilizzo a fronte dei costi sostenuti nell'esercizio (€/mgl 11.557) ed all'assorbimento della quota residua (€/mgl 6.138), non emergendo oneri dalla valutazione dell'esposizione sulle operazioni in essere al 31 dicembre 2002;

- d) **il fondo ristrutturazione**, che, costituito nell'esercizio 2001 per fronteggiare gli oneri da sostenere nell'ambito del piano di ristrutturazione, si è ridotto da €/mgl 128.095 a €/mgl 38.974. Il decremento di €/mgl 89.121 è ascrivibile:

- per €/mgl 90.408 ad esodi agevolati di personale Alitalia, Alitalia Team (fusasi per incorporazione nella Controllante dal 1° agosto 2002), Alitalia Airport ed Atitech;

- per €/mgl 4.364 agli oneri sostenuti nell'esercizio a fronte della prevista anticipata radiazione degli aeromobili MD-11, in funzione dei costi finanziari, e B-747, per i ripristini tecnici previsti per la vendita;
- per €/mgl 5.651 al riallineamento dei *leasing* riferiti agli aeromobili MD11 Combi alla prevista data di *phase-out*.

- e) **fondo per prepensionamenti**, che, costituito nel 1997, ammontava, al 31 dicembre 2002, a €/mgl 92.269. Esso accoglie, secondo quanto richiesto dalla Commissione Europea in sede di esame del Piano Alitalia 1996-2000, la valutazione dei costi sostenuti e da sostenere per l'assunzione a carico della Capogruppo degli oneri sopportati dallo Stato Italiano relativamente al pensionamento anticipato di dipendenti Alitalia che hanno lasciato l'azienda tra il 1995 ed il 1997. L'incremento rispetto al 31 dicembre 2001, pari a €/mgl 958, corrisponde agli interessi maturati nel periodo sul conto di deposito vincolato in garanzia, che accoglie la prima quota di oneri versata nel 1997 (€/mgl 29.231);

- f) **fondo per accordi commerciali** che, pari a zero, ha presentato un decremento di €/mgl 108.878 rispetto al 31.12.2001.

Il decremento è ascrivibile:

- all'utilizzo di €/mgl 100.000, prudenzialmente ivi appostati nel 1999, contestualmente contrapponendovi il riconoscimento di un provento di pari entità, a fronte di quanto versato dalla KLM quale contributo per lo sviluppo dello hub di Malpensa, relativamente al quale il citato lodo arbitrale ne ha definitiva-

mente riconosciuto il diritto alla restituzione a favore del vettore olandese;

- all'assorbimento di €/mgl 8.878, relativi agli interessi maturati ed accantonati negli esercizi precedenti sull'ammontare di €/mgl 100.000 di cui al precedente punto;

g) **fondo oneri futuri B-767**, che, costituito nel 2001, ammonta al 31 dicembre 2002 a €/mgl 106.847 ed accoglie lo stanziamento reso necessario nel precedente esercizio a fronte dell'onerosità dei contratti di locazione in essere. Il decremento, pari a €/mgl 59.804, corrisponde all'assorbimento effettuato nel 2002, effettuato seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni;

h) **i fondi diversi**, che, pari a €/mgl 111.964, hanno evidenziato una flessione di €/mgl 2.142 e sono principalmente riferiti a:

- **fondo per rischi vari**, che, relativo ad accantonamenti effettuati dalla Capogruppo, è risultato pari a €/mgl 69.110 e ha subito una riduzione netta di €/mgl 12.039, prevalentemente da riferirsi all'assorbimento, per €/mgl 28.289 della quota, valutata eccedente, del fondo costituito nel primo semestre 2001, a fronte della sanzione (€/mln 26,9) allora notificata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - inerente l'applicazione di schemi di incentivazione alle agenzie di viaggio ritenuti non conformi ai principi in materia di tutela della concorrenza - e di quello costituito nel 2001 a fronte di altro procedimento in essere (€/mln 10) presso la stessa Autorità (applicazione del cosiddetto "fuel surcharge").

A fronte di tali procedimenti la Capogruppo ha sostenuto sanzioni pari a €/mgl 3.582.

Ulteriori assorbimenti sono stati effettuati per la positiva evoluzione di controversie legali e fiscali, in essere in Italia ed in Paesi esteri (€/mgl 5.493).

Agli assorbimenti si sono contrapposti stanziamenti a fronte di controversie legali e con i fornitori (€/mgl 21.625);

- **fondo adeguamento area tecnica** che, pari a €/mgl 38.964, accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter mantenere gli aeromobili in condizione di piena efficienza tecnica, con particolare riferimento alle manutenzioni programmate. La società infatti calcola gli ammortamenti degli aeromobili sulla base della vita utile; poiché negli stessi insistono alcune componenti (Revisioni D) aventi una vita notevolmente ridotta il maggior ammortamento che sarebbe richiesto per tali componenti è stanziato nel fondo in oggetto. Tale trattamento consente di rappresentare il valore dei cespiti, al netto di tale fondo producendo effetti in linea anche con l'applicazione dei principi contabili internazionali. L'incremento del periodo è stato pari a €/mgl 12.566;
- **fondo rischi per mancata locazione apparecchiature**, che pari a zero, ha presentato un decremento di €/mgl 3.211 rispetto al 31 dicembre 2001, in seguito alla cessione del comparto Sigma;
- **fondo oneri diversi**, che, pari a €/mgl 98 e relativo alla Società Eurofly, ha presentato una flessione di €/mgl 2.614 rispetto al

bilancio chiuso al 31 dicembre 2001, in nesso con l'assorbimento effettuato a seguito della definizione dell'assetto dell'attività *charter* di lungo raggio;

- **fondo vertenze in corso**, che pari a €/mgl 501 e principalmente rappresentativo della vertenza tra l'Atitech e l'INAIL in merito alla rideterminazione, per gli esercizi pregressi, dei parametri utilizzati dall'Istituto, non ha presentato variazioni rispetto al 31 dicembre 2001;
- **fondo impegni ATR-72**, che, ripristinato nell'esercizio, ha presentato un valore pari a €/mgl 1.858, ed accoglie la valutazione di quota parte dei possibili oneri derivanti dall'impegno di acquistare quattro aeromobili ATR-72 introdotti in flotta tramite locazione finanziaria;
- **altri fondi di natura diversa** che, pari a €/mgl 1.432, hanno presentato un incremento di €/mgl 1.296 a fronte di oneri e rischi specifici di alcune società del Gruppo.

C)

IL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO ha presentato un valore pari a €/mgl 381.460 e ha registrato un decremento di €/mgl 30.275, essenzialmente dovuto a:

- utilizzi, principalmente riferiti alle risoluzioni del rapporto di lavoro intervenute nel periodo ed alle anticipazioni concesse al Personale dipendente in virtù della normativa vigente in materia (€/mgl 86.286);
- accantonamenti afferenti le indennità del Personale di competenza dell'esercizio (€/mgl 56.011).

D)

DEBITI (prospetti di dettaglio n. 22 e 23) hanno presentato un valore pari a €/mgl 2.941.068 e hanno consuntivato un incremento di €/mgl 618.169 rispetto al precedente esercizio.

In dettaglio:

2. le **Obbligazioni convertibili** sono risultate pari a €/mgl 714.544 e sono riferite per €/mgl 715.843 all'emissione, avvenuta a luglio 2002, di numero 1.934.710.890 obbligazioni convertibili, al valore nominale di € 0.37 cadauna al netto di €/mgl 1.299 dalla quota (n. 3.510.522) trasferita a capitale sociale a seguito dell'esercizio del diritto alla conversione stessa;
3. I **Debiti verso banche** sono risultati pari a €/mgl 834.461 hanno registrato un decremento netto di €/mgl 315.455.

In dettaglio:

- I debiti a medio/lungo sono stati pari a €/mgl 822.517 con una diminuzione di €/mgl 98.681 dovuto:
 - all'erogazione di nuovi finanziamenti per €/mgl 91.355, interamente assistiti da garanzie reali su flotta;
 - al rimborso delle rate giunte a scadenza per complessivi €/mgl 190.036.
- I debiti a breve termine hanno registrato un decremento netto di €/mgl 216.774 attestandosi a €/mgl 11.944.
- 4. I **Debiti verso altri finanziatori**, sono risultati pari a €/mgl 143.584, con un incremento di €/mgl 133.981 essenzialmente riferito all'erogazione di nuovi finanziamenti, interamente assistiti da garanzie reali, da parte delle

società PK Airfinance (€/mgl 135.135) e da Sviluppo Italia (€/mgl 4.492). La riduzione residua è da riferirsi ai rimborsi delle rate di finanziamenti giunte a scadenza (€/mgl 5.672);

5. Gli **Acconti** hanno presentato un valore pari a €/mgl 1.576, con una riduzione rispetto al precedente esercizio di €/mgl 368, e sono principalmente riferiti alla società Italiatour per anticipi pagati da clienti al momento della prenotazione di pacchetti turistici;
6. I **Debiti verso fornitori**, pari a €/mgl 499.493, hanno evidenziato un aumento di €/mgl 70.590, da attribuirsi alla maggiore esposizione nei riguardi degli stessi;
7. I **Debiti rappresentati da titoli di credito**, hanno assunto valore zero, con una flessione di €/mgl 58.863, interamente riferita al rimborso alla relativa scadenza del programma di finanziamento a breve termine ottenuto mediante l'emissione di cambiali finanziarie;
8. I **Debiti verso imprese controllate**, pari a €/mgl 3.935, hanno presentato un incremento di €/mgl 44 rispetto al 31 dicembre 2001, e sono riferiti interamente alla società Sisam in liquidazione;
9. I **Debiti verso imprese collegate**, hanno presentato un valore di €/mgl 1.343 ed hanno presentato una crescita di €/mgl 642, da riferirsi alla maggiore esposizione verso le società Alicos (già 7C Italia) e Ales S.p.A.;
11. I **Debiti tributari**, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono risultati pari a €/mgl 90.336 e hanno presentato un aumento di €/mgl 52.785 da riferirsi essenzialmente all'esposizione IVA, IRPEG, IRAP ed a quanto ivi appostato in relazione alla decisione di

accedere alla normativa sul condono ex Legge 27 dicembre 2002, n. 289;

12. I **Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale** sono risultati pari a €/mgl 51.582 e hanno registrato un incremento di €/mgl 9.466;
13. Gli **Altri debiti** hanno consuntivato un valore pari a €/mgl 600.214, registrando una crescita pari ad €/mgl 10.802.

In dettaglio:

- a. i **Biglietti prepagati**, inclusivi dei voli *charter* prefatturati, sono risultati pari a €/mgl 218.885 e hanno evidenziato un incremento di €/mgl 10.309 nei confronti del precedente esercizio principalmente dovuto alla ridotta velocità di utilizzo dei biglietti, attenuata dal minor volume di vendita;
- b. le **Compagnie di navigazione aerea** sono risultate pari a €/mgl 120.578, con un incremento di €/mgl 7.956 rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2001, principalmente da attribuire ad un maggior ammontare di biglietti aerei volati con altri vettori, nonché alle maggiori prestazioni fornite;
- c. gli **Agenti di viaggio**, per provvigioni ad essi dovute, sono risultati pari a €/mgl 49.204 e hanno mostrato una flessione di €/mgl 9.043;
- d. i **Debiti diversi**, pari a €/mgl 211.546, hanno registrato un aumento netto di €/mgl 1.580 principalmente riconducibile alla maggiore esposizione per prestazioni assicurative e verso il personale.

E)

I RATEI E RISCONTI PASSIVI (prospetto di dettaglio n. 18), sono risultati pari a €/mgl 176.333 e hanno evidenziato una riduzione di €/mgl 14.698, da riferirsi principalmente alla ripresa a conto economico di quota parte (€/mgl 29.814) della plusvalenza che, rilevata nell'esercizio 2000 per effetto della vendita e contestuale retrolocazione di 20 MD-80, era stata prevalentemente differita agli esercizi futuri, modulandone in maniera proporzionale l'applicazione sui canoni di locazione degli aeromobili.

A tali poste si sono contrapposti il risconto generato dall'attualizzazione dei crediti finanziari derivanti dal citato accordo con la società Gemini Air Cargo, relativo alla rateazione del cre-

dito scaduto verso la stessa (€/mgl 3.577) e quanto invece rateizzato relativamente alla vendita del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia (€/mgl 1.797), nonché il rateo afferente gli interessi sul prestito obbligazionario (€/mgl 9.197).

In ordine alla composizione della voce si segnalano: il residuo della plusvalenza MD-80 (€/mgl 97.424), gli altri ricavi incassati ma di competenza futura (€/mgl 50.795), nonché ratei passivi (€/mgl 28.113), essenzialmente per gli oneri finanziari maturati (€/mgl 14.444) e per interessi su prestiti obbligazionari e canoni di leasing di competenza del periodo ma da liquidare nel corso del periodo successivo.

CONTI D'ORDINE

I CONTI D'ORDINE al 31 dicembre 2002 hanno presentato una consistenza pari a €/mgl 5.363.169, con un decremento netto, rispetto al 31 dicembre 2001, di €/mgl 419.040.

In particolare:

1. Le **Garanzie personali prestate** per debiti e altre obbligazioni altrui sono state complessivamente pari a €/mgl 1.881 e hanno registrato una flessione di €/mgl 43.

In dettaglio:

a. Le **Fidejussioni**: sono risultate pari a €/mgl 1.881, con un aumento di €/mgl 274; sono incluse tra esse quelle rilasciate a favore della società controllata Sisam, esclusa dal perimetro di consolidamento in quanto posta in liquidazione;

c. **Altre**, hanno assunto valore zero, con un decremento netto rispetto al 31 dicembre 2001 di €/mgl 232.

2. Le **Garanzie reali prestate** (prospetto di dettaglio n. 27), rilasciate per debiti propri iscritti in bilancio, sono risultate pari a €/mgl 944.580, con un aumento di €/mgl 47.692, e sono costituite dalle ipoteche iscritte sui seguenti beni:

- aeromobili per €/mgl 935.878, con una crescita di €/mgl 111.763, da riferirsi principalmente alle accensioni di nuovi finanziamenti;
- complesso industriale di Grottaglie per €/mgl 8.702, a garanzia del finanziamento agevolato erogato da Sviluppo Italia S.p.A. per la riqualificazione dello stesso.

Il decremento di €/mgl 72.773 è da riferirsi all'e-

stinzione dei finanziamenti inerenti il complesso immobiliare del Centro Direzionale Alitalia.

3. Gli **Impegni di acquisto e di vendita** (prospetto di dettaglio n. 28), sono risultati pari ad €/mgl 1.237.743, con una riduzione di €/mgl 1.272.014 nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001.

In dettaglio:

- **gli impegni di acquisto** hanno presentato un valore di €/mgl 560.125, con un decremento netto di €/mgl 655.104. La consistenza al 31 dicembre 2002 è riferita essenzialmente ad impegni per acquisto:

- di nuovi aeromobili (7 A-319, 2 B-777, 3 ERJ 145, 6 ERJ 170, 1 ATR 72) per complessivi €/mgl 472.873;
- di scorte relative a materiale e ricambi per aeromobili per €/mgl 51.173;
- di forniture di prestazioni relative alla ristrutturazione degli immobili ed alla messa a norma e manutenzione degli impianti per €/mgl 19.637;
- di valuta a termine per €/mgl 2.384, riferito principalmente a provviste in dollari;
- di partecipazioni nelle società OPODO per €/mgl 8.964, Belac per €/mgl 624 ed Air France per €/mgl 3.068, nonché a quanto riferito per il riacquisto, dalla società Sviluppo Italia, di una quota pari all'1% del capitale sociale della società Atitech, alla stessa ceduto (€/mgl 258).

- **gli impegni di vendita** sono risultati pari a €/mgl 677.618 e hanno evidenziato una flessione di €/mgl 616.909.

Si riferiscono:

- alla vendita di un simulatore MD80 per complessivi €/mgl 286;
- a prestazioni di servizi tecnici a terzi

per €/mgl 658.250, con un decremento di €/mgl 629.067 principalmente da riferirsi a quanto eseguito nell'esercizio ed alla rivisitazione nella durata di alcune commesse nell'area dell'attività di manutenzione;

- a vendite di valuta a termine per €/mgl 19.082 finalizzate a contenere il rischio di cambio sui flussi previsti nell'esercizio 2003.

4. Gli **Altri conti d'ordine** (prospetto di dettaglio n. 29) sono risultati pari a €/mgl 3.178.965 con un aumento di €/mgl 805.239 rispetto al 31 dicembre 2001.

In particolare:

- le **garanzie personali ricevute**, pari a €/mgl 47.596 e costituite dalle garanzie bancarie ed assicurative rilasciate dagli agenti di viaggio e da terzi a favore di Alitalia e di Alitalia Express, sono diminuite di €/mgl 6.360;
- i **beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto** sono risultati pari a €/mgl 611.039, con una riduzione di €/mgl 133.562 da riferirsi principalmente all'adeguamento dei canoni liquidati nel periodo, compensati dall'apprezzamento valutario inerente il prezzo di riscatto.

In particolare la consistenza si riferisce:

- per €/mgl 600.533 ad aeromobili, motori di scorta e parti di ricambio;
- per €/mgl 10.506 ad immobili ed altri beni.

Per ciò che concerne in particolare gli aeromobili in *leasing*, si segnala che, per quelli ricevuti dalla Paynsfield (pari a €/mgl 301.884) e dalla Tarquin Limited LTD (pari a €/mgl 47.861), il valore dei

canoni ed il prezzo di riscatto sono correlati ad operazioni di copertura sia mediante *domestic currency swap* che tramite acquisto di valuta a termine;

- i **beni di terzi in deposito e locazione** sono risultati pari a €/mgl 1.156.155, con un incremento di €/mgl 560.533 essenzialmente attribuibile a maggiori canoni di locazioni di aeromobili da terzi (B767 e B777) ed al contratto di affitto relativo al comparto immobiliare del Centro Direzionale Alitalia;
- i **beni propri in deposito presso terzi** sono risultati pari a €/mgl 32.949, con una riduzione di €/mgl 13.194 da riferirsi essenzialmente al deposito di materiali presso altri;
- le **garanzie altrui prestate per obbligazioni del Gruppo**, riferite alle fidejussioni rilasciate da terzi a fronte di debiti del Gruppo, hanno presentato un valore pari a €/mgl 196.715, con un decremento di €/mgl 19.738, principalmente determinato dall'adeguamento delle fidejussioni al valore residuo dei debiti. Esse sono rappresentate dalle garanzie rilasciate per debiti per €/mgl 123.017 e per altre obbligazioni per €/mgl 73.698.
- le **operazioni finanziarie derivate**, pari a €/mgl 1.122.931, sono relative ai capitali nozionali di riferimento inerenti operazioni finalizzate allo scambio di flussi relativi agli interessi nonché ad operazioni di copertura su valuta e carburante. L'incremento di €/mgl 380.217 è in massima parte riconducibile ad operazioni di copertura valutaria e su finanziamenti (tassi), parzialmente compensato dalla flessione di quelle sui contratti di carburante e locazioni finanziarie (tassi).

Le **altre fattispecie eventuali**, hanno presentato un valore di €/mgl 11.581. Esse sono costituite principalmente dal diritto di opzione della Capogruppo per la vendita della quota del pacchetto azionario detenuto nella SASA Assicurazioni (€/mgl 8.802) nonché da penali rilevate dalla società Atitech nei confronti della Grassetto costruzioni S.p.A. nell'ambito dell'esecuzione del contratto per la costruzione del complesso hangar, officine ed uffici (€/mgl 2.779).

Si fa presente che nel contratto di cessione del comparto Sigma è previsto il rilascio, da parte del venditore, di una serie di dichiarazioni e garanzie secondo gli *standard* internazionali. Inoltre il venditore si obbliga a manlevare l'acqui-

rente per eventuali sopravvenienze passive verificatesi prima della data del 30 giugno 2002.

Al fine di delimitare gli obblighi di manleva il contratto prevede una franchigia complessiva di €/mgl 400 al di sotto della quale il venditore non è obbligato ad indennizzare l'acquirente.

Qualora l'ammontare degli indennizzi dovesse superare tale soglia, il venditore sarà obbligato a pagare solo la parte degli indennizzi che ecceda tale soglia.

Il contratto prevede inoltre una soglia massima complessiva di €/mgl 36.050 oltre la quale il venditore non sarà obbligato ad indennizzare l'acquirente. L'impegno ha valenza fino al 31 dicembre 2004 ad esclusione di alcune fattispecie (tasse, personale).

PARTE C - INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

L'analisi dei contenuti e delle variazioni del conto economico è riferita alle evidenze consuntive riportate nel bilancio al 31 dicembre 2002, redatto in conformità al D.Lgs. 9.4.1991 n. 127 e successive modificazioni e confrontato con le risultanze alla stessa data del precedente esercizio.

Con tale documento vanno inoltre posti in relazione i prospetti di dettaglio riprodotti nella parte D della Nota Integrativa.

Eventuali riclassifiche di carattere significativo vengono commentate con riferimento alle singole voci.

A) **IL VALORE DELLA PRODUZIONE** è risultato pari a €/mgl 5.046.828 e ha registrato un decremento pari a €/mgl 456.751 (-8%), articolato come segue:

I) **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** (vedi prospetto di dettaglio n. 30 anche per la relativa distinzione secondo le aree geografiche di appartenenza) sono risultati pari a €/mgl 4.736.748 e hanno evidenziato un decremento di €/mgl 527.458, in larga parte determinato dalla significativa flessione dei ricavi del traffico, quale conseguenza del ridisegno del sistema di offerta in funzione dei nuovi ridotti volumi della domanda.

In particolare:

I ricavi del traffico hanno registrato un valore di €/mgl 4.025.901, con una riduzione pari a €/mgl 453.112 (-10%), così suddiviso tra le varie categorie di attività:

- i **proventi passeggeri**, hanno presentato un valore di €/mgl 3.380.956, con una diminuzione di €/mgl 401.088 (-11%), la cui entità, meno che proporzionale rispetto alla flessione evidenziatasi nei volumi di traffico (-17,8% in termini di tonnellate chilometro trasportate, ridottesi, come detto,

in conseguenza del ridimensionamento "mirato" di pari entità determinatosi nella capacità offerta) esprime, per effetto del consistente miglioramento dello yield (+7,8%, pur con penalizzazioni rivenienti da negativi effetti valutari per circa €/mln 50), il tendenziale recupero di un equilibrio reddituale complessivo di rete.

La flessione ha interessato tutte le aree geografiche, ad eccezione dei settori Est Europa e West Africa, per i quali sono state rilevate contenute crescite.

Si sono evidenziati, per contro, maggiori proventi per €/mln 23, emergenti dalla trasformazione in "wet lease" dell'attività della società Azzurra, ancora svolta in "franchising" nel primo trimestre 2001 e per oltre €/mln 70 per "crisis surcharge", la cui applicazione è decorsa a partire da ottobre 2001.

- i **proventi merci**, pari a €/mgl 418.475, hanno consuntivato una riduzione di €/mgl 32.857 (-7%), essenzialmente in nesso con i minori volumi trasportati (-11,1% in termini di tonnellate chilometro), determinati dal ridimensionamento dell'offerta e parzialmente controbilanciati dal recupero dello *yield* (+4%).

Sui due settori di maggior rilievo Estremo Oriente e Nord America, pur entrambi in flessione, si è evidenziato dalla seconda parte dell'anno un *trend* di incoraggiante ripresa, con riflessi più marcati sul primo comparto, sul quale è stato rilevato anche un incremento del *load factor*;

- i **proventi posta**, pari a €/mgl 14.636, hanno evidenziato una variazione positiva di €/mgl 1.401 (+11%), principalmente attribuibile al miglioramento dello *yield*;

- gli altri ricavi del traffico, pari a €/mgl 211.834, hanno registrato un decremento di €/mgl 20.568, determinato dalla flessione dei proventi *charter* passeggeri (€/mgl 15.340), in nesso con la riduzione dell'attività di lungo raggio, di quelli per accordi di *block-space* (€/mgl 11.616), per i risultati positivi attività congiunta traffico (€/mgl 800) e dei ricavi per voli postali notturni (€/mgl 592), parzialmente compensata dal positivo andamento dei *charter merci* (€/mgl 7.780);

Le altre prestazioni, pari nel complesso a €/mgl 693.736, hanno presentato un decremento di €/mgl 67.917 (-9%), così articolato:

- i ricavi accessori del traffico, pari ad €/mgl 378.962, hanno evidenziato una variazione incrementativa di €/mgl 19.714, determinata principalmente dalle più elevate provvigioni attive riferite alla maggiore attività interlinea, prevalentemente in conseguenza dell'attivazione della *joint - venture* con Air France. Parziale compensazione è intervenuta, essenzialmente, per la riduzione degli altri proventi accessori del traffico e della voce "tasse d'imbarco", quest'ultima in relazione al minor numero di passeggeri trasportati. Il decremento dei proventi per tasse d'imbarco trova compensazione nell'analoga voce di costo inclusa nelle "spese di traffico e di scalo";
- i noleggi attivi, pari a €/mgl 687, hanno evidenziato una flessione di €/mgl 1.138 essenzialmente collegata ai minori noleggi ACMI effettuati ad altre compagnie *charter*;
- le prestazioni a terzi hanno presentato un valore di €/mgl 314.086, consuntivando un decremento di €/mgl 86.493, da attribuire alla flessione dei proventi da canoni per siste-

mi noleggiati ad agenti di viaggio, (€/mgl 24.035), principalmente in conseguenza della cessione, avvenuta in data 30 giugno 2002, del comparto Sigma, alla riduzione dei ricavi per lavori a terzi (€/mgl 39.206), essenzialmente a seguito delle minori prestazioni manutentive effettuate alle società Gemini Air Cargo e Ghana Airways, alla flessione dei ricavi turistici (€/mgl 10.223) ed alla diminuzione dei proventi da altre prestazioni (€/mgl 25.362 complessivamente inclusivi di quanto in esse riveniente dalla citata vendita del comparto Sigma).

Parziale compensazione è intervenuta per effetto dei maggiori ricavi da assistenza sia di scalo (€/mgl 10.544), sia tecnica e di linea (€/mgl 1.789) ad altre compagnie.

Si segnala, altresì, che i ricavi da *partnership* Mille miglia, in precedenza inclusi tra le prestazioni a terzi, sono stati classificati dall'esercizio in esame nella voce A5 "proventi vari". Per omogeneità sono state conseguentemente effettuate le opportune riclassifiche per l'esercizio 2001 (€/mgl 9.302).

I Ricavi per vendite, sono risultati pari a €/mgl 17.111 e hanno presentato un decremento di €/mgl 6.429, riconducibile principalmente alle minori vendite di prodotti della boutique di bordo, in nesso con il minor trasportato, e di materiali tecnici.

- 2) La **Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione** ha evidenziato un valore negativo pari a €/mgl 150, inferiore di €/mgl 3.271 rispetto a quello, ugualmente negativo, registrato nel precedente esercizio.
- 4) Gli **incrementi di immobilizzazioni per lavori interni** sono risultati pari a €/mgl 94.456, con un incremento di €/mgl 15.258 nei confronti del precedente esercizio.

Essi sono riferiti in particolare:

- alla capitalizzazione degli oneri finanziari (€/mgl 19.708) relativi agli anticipi versati ai fornitori per l'acquisto di flotta, con un incremento rispetto al precedente esercizio di €/mgl 4.355 da correlarsi principalmente al programma d'investimenti;
 - alla capitalizzazione di costi sostenuti per modifiche e revisioni effettuate sugli aeromobili (€/mgl 57.986) e di altri costi ad utilità pluriennale (€/mgl 16.762). Nei confronti del precedente esercizio è stato registrato un incremento complessivo di €/mgl 10.903, riconducibile principalmente alle maggiori capitalizzazioni collegate alla immissione in flotta di nuove tipologie d'aeromobili.
- 5) Gli **Altri ricavi e proventi** hanno presentato un valore di €/mgl 215.775, con un incremento di €/mgl 52.177;

Essi sono così composti:

- a) **contributi in conto esercizio** che, non presenti nel periodo a confronto, sono risultati pari a €/mgl 11.687 e sono riferiti per €/mgl 11.362 a quanto maturato verso l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a seguito dell'affidamento, secondo gli oneri di servizio pubblico, del trasporto aereo di linea sulla rotta Cagliari-Roma e per €/mgl 325 a corsi di formazione oggetto di finanziamento dal Fondo Sociale Europeo;
- b) le **plusvalenze da alienazioni**, hanno presentato un valore pari a €/mgl 5.103 rispetto a €/mgl 3.632 dell'esercizio 2001 e sono principalmente riferite alla vendita di un aeromobile ATR-42, di un motore e di alcuni impianti;

- c) gli **altri**, hanno presentato un valore pari a €/mgl 198.984, registrando un incremento di €/mgl 39.018.

Essi si riferiscono:

- alle differenze attive emerse da accantonamenti operati in esercizi precedenti per €/mgl 74.230 (€/mgl 69.391 nell'esercizio a raffronto);
- alle differenze positive per €/mgl 41.000 (€/mgl 26.715 nel precedente esercizio) scaturite nel periodo per servizi aerei non più da rendere sia a seguito della scadenza dei termini di validità dei titoli di viaggio sia del fenomeno di tagliandi emessi a fronte di tariffe andata e ritorno incentivate, utilizzate per una sola tratta e non più usufruibili né rimborsabili;
- all'assorbimento di quote di fondi per €/mgl 33.644, rispetto ad €/mgl 23.592 del precedente esercizio, a fronte di costi sostenuti per concorsi a premio (€/mgl 17.279), del venir meno del rischio di restituzione degli interessi su quanto corrisposto a suo tempo dalla KLM (€/mgl 8.878) nonché di eccedenze del fondo per perdite su crediti (€/mgl 1.139) e di quelli accesi per rischi vari (€/mgl 6.348), queste ultime principalmente riferite alla positiva evoluzione di controversie con i fornitori;
- ai proventi per partnership Millemiglia (€/mgl 18.611), alle "commercial allowances" ed ai contributi erogati da fornitori (€/mgl 16.300), ai risarcimenti per inadempimenti contrattuali (€/mgl 3.398), ai risarcimenti assicurativi (€/mgl 3.104), ai compensi riversati da

Amministratori e Sindaci (€/mgl 588) ai proventi da investimenti immobiliari (€/mgl 1.468) ed a ricavi vari (€/mgl 6.641), incrementatisi nel complesso di €/mgl 9.684.

Da rilevare che nel periodo a confronto sussistevano proventi per €/mgl 6.337, derivanti dal recupero dei costi sostenuti in relazione ai rapporti di collaborazione commerciale con Azzurra, venuti meno a seguito della trasformazione del contratto da "franchising" a "wet lease".

B) I COSTI DELLA PRODUZIONE hanno consuntivato un valore di €/mgl 5.279.409, presentando un decremento di €/mgl 490.176 (-8%) nei confronti del precedente esercizio.

In dettaglio:

6. **i costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci** sono risultati pari a €/mgl 758.324 e hanno registrato una diminuzione di €/mgl 175.383 (-19%).

La voce in oggetto è articolata come segue:

- **le parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche**, pari a €/mgl 174.962, hanno consuntivato minori acquisti per €/mgl 9.472. Va tuttavia rilevato che i consumi, comprensivi delle variazioni delle rimanenze, hanno subito un decremento di €/mgl 26.195, da riferirsi prevalentemente alla minore attività di volo del Gruppo ed al ridotto apporto di servizi manutentivi svolti sulla flotta di terzi, nonché alla favorevole dinamica valutaria;
- **i materiali vari**, pari a €/mgl 76.756, hanno presentato una flessione di €/mgl 16.581, da ricondursi al minor approvvigionamento di materiali per servizi di bordo,

in nesso con la diminuzione del numero dei passeggeri trasportati, ai ridotti acquisti di materiali EDP, in conseguenza della cessione del comparto Sigma, ed al maggiormente contenuto utilizzo di materiale promopubblicitario.

Tenuto conto della variazione delle rimanenze, il decremento dei consumi rispetto al periodo a raffronto è risultato di €/mgl 18.750;

- **i carburanti e lubrificanti**, pari a €/mgl 506.606, hanno registrato un decremento di €/mgl 149.330 (-23%) correlato alla minore attività di volo, alla diminuzione del prezzo del greggio (da 82,07 centesimi di dollaro statunitense per gallone americano del 2001 a 77,72 del 2002) ed al favorevole rapporto di cambio \$/€ (da 0.89 a 0.94).

7. **I costi per servizi**, hanno presentato un valore di €/mgl 2.477.743, con una flessione di €/mgl 120.102 (-5%).

In particolare si segnala quanto segue:

- **le spese di vendita**, pari a €/mgl 744.658, hanno registrato un decremento di €/mgl 43.495 (-6%), sostanzialmente attribuibile, in nesso con la riduzione del fatturato passeggeri e merci, alla minore incidenza dei relativi oneri provvigionali e di intermediazione, nonché a minori spese di pubblicità e promovendite, anche in relazione alla cessione del comparto Sigma. Parziale compensazione è intervenuta per effetto dell'aumento dell'attività interlinea correlata all'avvio della partnership con Air France, parimenti evidenziata tra i ricavi del traffico, e dei più elevati costi di prenotazione;

- le **spese di traffico e di scalo**, pari a €/mgl 1.021.676, hanno registrato una flessione pari a €/mgl 88.036 (-8%), da correlare essenzialmente alla minore attività, che ha interessato tutte le voci di costo; in sintesi si segnalano: assistenza di scalo, terminal ed operativa (-€/mgl 41.493), assistenza al volo (-€/mgl 15.446), vitto a bordo, assistenza e trasporto di passeggeri e merci (-€/mgl 17.935), diritti aeroportuali (-€/mgl 13.163, ivi incluse le tasse d'imbarco passeggeri);
- le **spese di manutenzione e revisione flotta**, pari a €/mgl 190.671, hanno presentato un decremento di €/mgl 26.147 (-12%) da riferirsi essenzialmente alla flessione dell'attività manutentiva effettuata sulla flotta del Gruppo e di terzi, nonché al favorevole andamento dei cambi;
- i **risultati negativi attività congiunte traffico**, pari a €/mgl 32.362 hanno registrato un incremento di €/mgl 12.937, principalmente riconducibile agli importi corrisposti ad Air France ed originati, una volta condivisi i risultati della partnership ed attribuiti i rispettivi margini secondo modalità contrattualmente definite, dal riconoscimento della quota parte ad essa spettante (€/mgl 15.741), cui ha fatto riscontro la citata trasformazione dell'accordo con Azzurra (€/mgl 2.722);
- le **altre prestazioni** hanno consuntivato un valore di €/mgl 488.376 e hanno registrato un incremento di €/mgl 24.639 da riferirsi principalmente ai maggiori costi assicurativi (€/mgl 60.699), parzialmente compensati dalle minori prestazioni sia per il personale (€/mgl 10.085) sia generali, professionali e di terzi (€/mgl 4.717 nel complesso), dalla riduzione degli oneri

per manutenzioni varie (€/mgl 7.602), per servizi turistici (€/mgl 7.290), per informazioni, telecomunicazioni e trasmissioni dati (complessivamente €/mgl 5.485) e per servizi finanziari (carte di credito, €/mgl 881).

Si segnala che i costi per le assicurazioni professionali del Personale, in precedenza inclusi tra i costi per servizi, sono stati classificati dall'esercizio in esame nella voce B9 "Per il personale". Per omogeneità sono state effettuate le opportune riclassifiche per l'esercizio 2001 (€/mgl 7.103).

8. I **costi per godimento di beni di terzi**, pari a €/mgl 399.064, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 101.001 (-20%) principalmente riferita, nel quadro degli interventi di ridimensionamento dell'offerta, alla minore attività di volo acquisita da terzi.

La voce in oggetto è risultata così composta:

- i **noleggi passivi di aeromobili**, pari a €/mgl 169.931, hanno presentato una riduzione di €/mgl 50.431 principalmente rappresentata dai minori noleggi "wet" da Minerva e Azzurra (€/mgl 57.763), parzialmente compensata dagli effetti del nuovo accordo concluso con la Cargolux (€/mgl 5.720) per il trasporto merci;
- i **leasing e le locazioni operative di aeromobili**, pari a €/mgl 120.919, hanno presentato una flessione di €/mgl 6.917, da riferirsi essenzialmente al riscatto di un MD-80;

Si rileva che qualora la contabilizzazione degli aeromobili in leasing fosse stata effettuata secondo il metodo finanziario, così come dettato dal Principio Contabile Internazionale IAS n. 17, ciò avrebbe comportato un maggior onere a carico dell'e-

esercizio per circa €/mln 1,2; l'applicazione di detto metodo, riflettendosi sugli esercizi trascorsi, causerebbe peraltro un maggior valore del patrimonio netto per un importo pari a circa €/mln 2;

- i **block space**, hanno presentato un valore pari a €/mgl 50.332, con una flessione di €/mgl 43.693 nei confronti del precedente esercizio, da attribuire principalmente all'evoluzione degli accordi con Continental, Canadian e Nippon Cargo;
- i **noleggi passivi, leasing, affitti e canoni passivi vari**, hanno presentato un valore complessivo di €/mgl 57.882, non evidenziando variazioni significative rispetto al precedente esercizio;

9. I **costi per il personale** sono risultati pari a €/mgl 1.139.760 e hanno registrato una riduzione di €/mgl 120.240 (-10%).
Tale variazione è risultata determinata dalla diminuzione di 1.152 unità (da 22.446 a 21.294) riscontratasi nella forza media retribuita, essenzialmente a seguito degli esodi agevolati connessi con il piano di ristrutturazione 2002/2003 e della vendita del comparto Sigma; a tali fenomeni si sono aggiunti gli effetti rivenienti dall'applicazione delle misure dirette al contenimento del costo del lavoro definite con l'accordo del 9 aprile 2002 con le Associazioni Professionali/Organizzazioni Sindacali, essenzialmente riconducibili: per tutte le categorie, alla non corresponsione degli adeguamenti inflattivi previsti dal Protocollo Interconfederale del 23 luglio 1993; per il Personale navigante alla mancata destinazione alle previste finalità previdenziali/assistenziali degli importi rivenienti dalla nuova regolamentazione fiscale e contributiva di alcune voci retributive; per il Personale di terra alla sospensione della contribuzione alla previ-

denza complementare, all'applicazione della fattispecie del "contratto di solidarietà" prevista dalla Legge 236/93, oltrechè all'esclusione di dar luogo per il biennio 2002/2003 alla compensazione economica dei riposi compensativi per festività soppresse.

Alla flessione riscontratasi nel costo del lavoro hanno inoltre contribuito, in nesso con la contrazione dell'attività di volo, la diminuzione degli oneri per indennità credito e maggiorate del Personale navigante nonché i minori accantonamenti, pari ad €/mgl 1.845, effettuati in relazione alla mancata fruizione di giornate di ferie e riposi, anche in nesso con la programmata normalizzazione dei livelli d'assegnazione delle stesse.

Si ricorda altresì, come già precedente segnalato, che gli oneri per le assicurazioni professionali del Personale, in precedenza inclusi tra i costi per servizi, sono stati classificati, con effetto anche per il precedente esercizio, tra i costi per il Personale.

10. Gli **Ammortamenti e svalutazioni** sono risultati pari a €/mgl 351.050 e hanno presentato un aumento di €/mgl 31.246.

In analisi:

- a) l'**ammortamento delle immobilizzazioni immateriali**, (prospetto di dettaglio n. I) è risultato pari a €/mgl 46.883 e ha manifestato un incremento di €/mgl 9.145, da attribuire principalmente a quanto afferente gli oneri sostenuti per l'aumento del capitale sociale e per l'emissione del prestito obbligazionario, nonché alle maggiori quote inerenti l'addestramento del Personale navigante su aeromobili di nuova tipologia immessi in flotta e gli interventi sulla flotta di terzi;

b) l'**ammortamento delle immobilizzazioni materiali** (prospetto di dettaglio n. 3) ha presentato un valore di €/mgl 270.520, con un incremento di €/mgl 7.248 principalmente riferibile all'ingresso nella flotta di proprietà di 5 A-319, 2 ATR 72, 4 B-777 e di 3 ERJ-145, unitamente al riscatto di un MD-80.

Parziale compensazione è intervenuta per i minori ammortamenti effettuati sulla flotta di lungo raggio, che riflettono sia la svalutazione compiuta nel precedente esercizio sugli MD-11 e sui B-767, sia il completamento della radiazione dei B-747 passeggeri.

Si segnala, inoltre, che gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, a seguito degli interventi effettuati per garantirne l'allineamento alla normativa sul consolidato - in ordine al trattamento del già citato fondo ex art. 54 D.P.R. 597/73 - hanno accolto maggiori ammortamenti rispetto alla Capogruppo per €/mgl 3.745;

c) le **altre svalutazioni delle immobilizzazioni**, di valore zero, hanno presentato un decremento di €/mgl 60 rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio;

d) la **svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide**, ha evidenziato un valore pari a €/mgl 33.647, dovuto agli accantonamenti prudenziali stanziati a fronte dei rischi connessi con crediti in sofferenza (€/mgl 18.734 nell'esercizio a confronto). L'incremento è stato determinato principalmente dall'appostamento a fronte del credito per servizi di manutenzione resi alla Ghana Airways, che riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recupero posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato

anche le Autorità governative locali, nonché l'apprezzamento in chiave prospettica dell'inasprirsi della situazione di criticità del settore del trasporto aereo;

II. Le **Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo**, per il cui commento si fa rinvio a quanto già evidenziato in sede di analisi del precedente punto 6. (parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche e materiali vari), sono risultate positive per €/mgl 1.601, a fronte di una variazione negativa di €/mgl 17.292 nel 2001.

12. Gli **Accantonamenti per rischi** hanno presentato un valore di €/mgl 21.320 (€/mgl 19.425 nell'esercizio a raffronto) e sono riferiti all'adeguamento del fondo per rischi relativi ad alcune controverse fattispecie interpretative di carattere tributario, nonché a contenziosi di carattere legale e con fornitori. Si segnala che nel precedente esercizio la voce includeva anche gli interessi connessi al rischio di restituzione di quanto corrisposto a suo tempo da KLM (€/mgl 4.513).

13. Gli **Altri accantonamenti**, pari a €/mgl 57.989, sono riferiti essenzialmente all'aggiornamento degli oneri connessi all'operazione a premi "Mille miglia" per €/mgl 43.506 (€/mgl 27.087 nel 2001), allo stanziamento al fondo adeguamento area tecnica per €/mgl 12.566 (€/mgl 13.293 nel 2001) ed all'accantonamento al fondo impegni ATR-72 per €/mgl 1.858 che, non presente nell'esercizio a raffronto, accoglie la valutazione dei possibili oneri da sostenere in ordine all'impegno di acquisire 4 aeromobili ATR-72 alla scadenza della locazione finanziaria degli stessi.

14. Gli **Oneri diversi di gestione** hanno presentato un valore di €/mgl 75.759 e hanno regi-

strato una flessione di €/mgl 5.308, principalmente attribuibile:

- alla riduzione originatasi in conseguenza della citata trasformazione degli accordi con la Società Azzurra (€/mgl 6.810);
- alle minori differenze passive emergenti da accantonamenti effettuati in precedenti esercizi (€/mgl 545);
- da quanto riconosciuto a terzi su atti transattivi (€/mgl 1.000).

C) I **PROVENTI ED ONERI FINANZIARI** hanno registrato un saldo negativo di €/mgl 103.291, con un peggioramento nei confronti dell'esercizio 2001 pari a €/mgl 14.272, riconducibile alle voci di seguito indicate:

15. I **Proventi da partecipazioni**, riferiti ai dividendi corrisposti dalle società EAS, Emittenti Titoli, Sasco, Galileo Japan e France Telecom, hanno consuntivato un valore di €/mgl 994 (€/mgl 577 nell'esercizio a confronto).

16. Gli **Altri proventi finanziari** sono risultati pari a €/mgl 78.238 e hanno registrato un incremento di €/mgl 33.214, da riferire:

- all'incremento dei proventi relativi alle operazioni di copertura del prezzo del carburante (€/mgl 23.025) ed all'assorbimento del relativo fondo, rivelatosi eccedente rispetto all'andamento del mercato (€/mgl 6.138);
- all'aumento degli interessi attivi correlati alla migliore situazione finanziaria (€/mgl 15.877) ed inclusivi sia di quanto riconosciuto a tale titolo dalla KLM nell'ambito del citato lodo arbitrale, sia di quanto riveniente dalla rilevazione, ai sensi del D. Lgs. 9 ottobre 2001 n. 231, degli interessi di mora, peraltro controbilanciati, tra gli oneri finanziari,

dalla costituzione di un apposito fondo rivolto alla sterilizzazione degli stessi, in quanto di complesso realizzo;

- a quanto riconosciuto dalla società Gemini Air Cargo nel quadro degli accordi per la rateizzazione del credito scaduto (€/mgl 4.262);
- a maggiori proventi finanziari vari (€/mgl 527 complessivamente);
- al minore apporto degli utili su cambi e sulle operazioni derivate relative a cambi e tassi (€/mgl 16.615 complessivamente).

17. Gli **Interessi ed altri oneri finanziari** (vedi prospetto n.35), pari ad €/mgl 182.523, hanno presentato un aumento di €/mgl 47.903, da attribuire:

- alle maggiori perdite di cambio su attività e passività patrimoniali per €/mgl 35.524, essenzialmente collegate all'indebolimento del dollaro e delle valute allo stesso collegate;
- agli oneri relativi ai contratti di copertura dei cambi per €/mgl 33.915 ed allo stanziamento al relativo fondo, per €/mgl 33.422, dei costi determinati in base al "mark-to-market" sulle operazioni di copertura dei cambi in scadenza nel 2003, effettuate attraverso strutture opzionali il cui esito, di importo non necessariamente simmetrico rispetto alla manifestazione economica dell'elemento coperto, dipenderà dall'effettivo cambio di chiusura delle singole transazioni. Se tale esito, come prevedibile, si confermerà negativo, sarà ampiamente controbilanciato dal favorevole effetto dei nuovi livelli di cambio sull'andamento

gestionale, essendo le coperture effettuate per importo parziale;

- all'incremento, nel complesso pari ad €/mgl 5.898, degli interessi passivi, essenzialmente riferiti al prestito obbligazionario. Si segnala che nel confronto con il precedente esercizio è intervenuta una riduzione dal 5,06% al 4,07% dei tassi in euro;
- al complessivo aumento, per €/mgl 9.553, delle altre poste finanziarie, riconducibile sia al citato accantonamento prudenziale degli interessi di mora sia ai maggiori oneri da operazioni derivate su tassi;
- al sostanziale azzeramento degli oneri relativi ai contratti di copertura del prezzo del carburante, ridottisi per €/mgl 53.060, cui si è aggiunto l'azzeramento dell'accantonamento sui contratti di copertura in essere a fine esercizio (€/mgl 17.349 nel 2001) determinato in base al "mark to market".

D) Le RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE hanno presentato un valore negativo di €/mgl 17.369 e sono riferite essenzialmente all'accantonamento prudenziale stanziato a fronte dei rischi connessi con la recuperabilità del credito nei confronti della società Gemini Air Cargo che, a fronte del piano di rientro concordato nel corso del 2002, ha mostrato ripetuti segnali di difficoltà finanziaria, in nesso con le problematiche del trasporto aereo che hanno investito in maniera massiccia i vettori statunitensi e che hanno condotto ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali, tuttora in fase di negoziazione. Per quanto concerne invece la valutazione delle società collegate secondo il metodo del patrimonio netto, è stato rilevato un valore di

€/mgl 37. Per maggiori dettagli si rinvia al prospetto n. 4.

E) I PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI (prospetto di dettaglio n. 37), hanno presentato un saldo positivo di €/mgl 480.785, evidenziando una variazione incrementativa di €/mgl 987.953. In maggior dettaglio:

20. I proventi straordinari, risultati pari a €/mgl 567.003, hanno registrato un aumento nei confronti del precedente esercizio pari ad €/mgl 527.943 e sono riferiti essenzialmente:

- per €/mgl 266.244 al positivo esito del procedimento arbitrale nei confronti della KLM, cui si era fatto ricorso a seguito dell'interruzione dell'alleanza da parte del vettore olandese, che sconta anche il fatto che l'onere a carico del Gruppo a fronte di quanto versato dalla KLM nel 1999 (€/mln 100) aveva trovato compensazione in un fondo rischi appostato nel bilancio di quell'esercizio. L'importo complessivo consta di una penale a titolo di risarcimento (€/mgl 250.000), cui vanno ad aggiungersi ulteriori somme a titolo di interessi (€/mgl 12.944) e rimborsi (€/mgl 3.300), entrambe rilevate tra le sopravvenienze attive;
- per €/mgl 76.098 alla plusvalenza determinata dalla cessione delle attività del comparto Sigma alla società Galileo B.V. Si fa presente che la transazione è avvenuta tramite il conferimento di detto ramo di azienda da parte della Sigma S.p.A. (successivamente ridenominata Alitalia Teledata S.p.A.) ad una società di nuova costituzione - Nuova Sigma S.r.l. (cap. soc. €/mgl 15) - partecipata al 100% e la successiva cessione della stessa all'acquirente Galileo B.V.

All'atto del conferimento la Sigma ha rilevato (in base al valore di perizia di €/mgl 108.000) un plusvalore da conferimento di €/mgl 76.175, cui si è contrapposta all'atto della cessione la rilevazione di una minusvalenza di €/mgl 5.104.

Tale minusvalenza derivava:

- per €/mgl 3.444 dal prezzo provvisorio di cessione della Nuova Sigma (€/mgl 104.571) rispetto al valore a libro della stessa (€/mgl 108.015);
- per €/mgl 1.660 dall'attualizzazione della parte differita di tale prezzo.

Detto prezzo provvisorio, contrattualmente soggetto ad una revisione in base alla consistenza del ramo ceduto rilevata contabilmente al 30 giugno 2002 ed al valore ad esso attribuito come riferimento per la trattativa, è stato definito, nel mese di ottobre, in €/mgl 109.597 con un conguaglio a favore di Alitalia Teledata S.p.A. (già Sigma S.p.A.) di €/mgl 5.026. Pertanto la minusvalenza sopra descritta è stata sostanzialmente azzerata;

- per €/mgl 3.856 alle plusvalenze derivanti dalla vendita delle partecipazioni in Galileo Japan, Galileo Int. Inc., Galileo UK e Sigma on Line, effettuate in nesso con l'operazione rappresentata al punto precedente, in quanto rientranti nello stesso settore di attività della Sigma S.p.A.;
- per €/mgl 62.948, all'assorbimento di quota parte di quanto stanziato nel precedente esercizio - in nesso con l'andamento del mercato e l'attuazione del Piano Biennale 2002/2003 - a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B-767 (€/mgl 59.804) e dei costi connessi con la prevista anticipata radiazione degli aeromobili MD-11 in *leasing* finanziario. L'assorbimento è stato effettuato seguen-

do il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni;

- per €/mgl 43.120 alle plusvalenze complessivamente realizzate sulla cessione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia;
- per €/mgl 29.814 alla quota di periodo della plusvalenza derivante dalla vendita e contestuale retrolocazione - mediamente per cinque anni - di 20 aeromobili MD-80 eseguita nell'esercizio 2000. Relativamente all'operazione, si precisa che la plusvalenza emersa dalla citata vendita era stata, nel bilancio 2000, quasi totalmente differita agli esercizi futuri, applicando il criterio della proporzionalità rispetto ai canoni di locazione;
- per €/mgl 28.289 all'assorbimento della quota valutata eccedente dei fondi costituiti nel 2001 a fronte della sanzione (€/mln 26,9) notificata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - inerente l'applicazione di schemi di incentivazione alle agenzie di viaggio, ritenuti non conformi ai principi in materia di tutela della concorrenza - e di altro procedimento in essere (€/mln 10) presso la stessa Autorità (applicazione del cosiddetto "*fuel surcharge*").

La valutazione della quota eccedente ha tenuto presente gli sviluppi del contenzioso (sentenza TAR del 20 marzo 2002, sanzioni notificate dall'Autorità garante in data 26 luglio 2002 ed in data 8 agosto 2002), come meglio descritto negli appositi paragrafi inseriti tra gli altri fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio;

- per €/mgl 14.387 all'evoluzione del conten-

zioso con la società Fokker, definitivamente conclusosi;

- per €/mgl 12.627 ai proventi derivanti dall'assorbimento di quanto a suo tempo accantonato dalla società Racom al fondo imposte differite, essendo venuti meno i motivi di tale appostazione;
- per €/mgl 10.586 alle plusvalenze derivanti dal completamento del programma di dismissione della tipologia di flotta B-747, che ha interessato 7 aeromobili;
- per €/mgl 845 alla plusvalenza derivante dalla vendita di quota parte della partecipazione in France Telecom, effettuata per conto dei vettori dalla Fondazione SITA, - cui era affidata la gestione collettiva della partecipazione detenuta nella società Equant - in nesso con la conversione delle azioni Equant in azioni France Telecom. Quest'ultima, tramite OPS, aveva acquisito la Equant (ad un concambio di 1 azione France Telecom ogni 2,2 azioni Equant). All'atto del rilascio delle azioni France Telecom ai vettori, la Fondazione, ha venduto circa il 9% delle stesse per costituire un fondo a fronte di eventuali oneri inerenti la liquidazione della Fondazione, poi distribuito ai vettori, non essendosi detti oneri materializzati;
- per €/mgl 10.843 alle sopravvenienze ed insussistenze attive;
- per €/mgl 7.183 all'assorbimento di quanto valutato eccedente del fondo imposte a seguito del contestuale appostamento degli importi determinatisi al fine di accedere alla normativa sul condono.

21. Gli oneri straordinari hanno presentato un

valore di €/mgl 86.219, con una riduzione di €/mgl 460.010 nei confronti del precedente esercizio e sono riferiti essenzialmente:

- per €/mgl 36.980 all'accantonamento resosi necessario per adeguare al valore di mercato il prezzo di realizzo degli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD11 combi di proprietà, di prossima radiazione dall'operativo, ulteriormente ridottosi in conseguenza del perdurare della crisi di settore e del crescente numero di aeromobili di detta famiglia nella configurazione passeggeri (ampiamente preferita dagli operatori rispetto alla combi) disponibili sul mercato; detto importo ricomprende anche lo stanziamento effettuato sugli aeromobili di tale tipologia in locazione finanziaria per i quali, sempre in ragione del citato *phase-out*, si è acquisito l'importo attualizzato dei canoni residui;
- per €/mgl 28.569 a quanto stanziato nell'esercizio per accedere alla normativa sul condono ex Legge 27 dicembre 2002 n° 289;
- per €/mgl 18.806 a sopravvenienze passive;
- per €/mgl 1.863 ad altri oneri straordinari vari, principalmente riferiti alla quota d'interessi maturata sul conto deposito vincolato in garanzia (si fa rinvio, in merito, a quanto commentato nelle pagine della Nota integrativa dedicate al "fondo per prepensionamenti").

22. Le imposte sul reddito di periodo sono risultate pari a €/mgl 34.422 e rappresentano il carico fiscale delle società del Gruppo di competenza del periodo.

Le imposte correnti si riferiscono all'IRAP per €/mln 35 ed all'IRPEG per €/mln 7, parzial-

mente compensate dai crediti d'imposta sui dividendi per €/mln 9 e da quanto appostato onde attribuire una coerente valenza fiscale agli interventi rettificativi effettuati nel consolidato allo scopo di garantirne l'allineamento alla normativa in materia (€/mln 2). La voce accoglie inoltre imposte anticipate per €/mln 8, nonché utilizzo/caduta delle stesse per €/mln 11.

26. Il Risultato del periodo ha presentato un utile netto di €/mgl 93.122, a fronte della perdita netta di €/mgl 907.045 consuntivata nel precedente esercizio, così ripartito:

Quota Capogruppo	€/mgl	93.143
Quota terzi	€/mgl	(21)

PARTE D - PROSPETTI DI DETTAGLIO

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Prospetto di dettaglio n° 1

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001					31.12.2002						
	Costo	Ammort.	Valore a bilancio	Acquisizioni capit.ni	Riclass.	Alienaz. Radiaz.	(Svalutaz.) Ripristi di valore	Variaz. area di consolid.	Ammort.	Costo	Ammort.	Valore a bilancio
1- Costi di impianto e di ampliamento	39.688	35.558	4.130	21.834		7			7.819	59.113	40.975	18.139
2- Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	36.422	35.687	735						733	36.422	36.420	2
3- Diritti di brev. industr. e di utiliz. delle opere dell'ingegno	64.573	39.448	25.126	11.582	4.828	13			13.250	80.971	52.698	28.273
4- Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	3.620	2.901	719	247		656			226	3.210	3.127	84
5- Avviamento												
6- Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.982		9.982	1.006	(6.920)	1.422				2.646		2.646
7- Altre	296.124	241.031	55.093	36.225	2.573	6.124			24.280	328.639	265.152	63.486
8- Differenze da consolidamento	4.215	3.639	576						576	4.215	4.215	
Totale	454.625	358.264	96.360	70.894	481	8.222	0	0	46.883	515.216	402.587	112.630

(*)Ciroconto:

Da anticipi a fornitori - immobilizzazioni materiali	918
A crediti del circolante	(84)
A conto economico	(114)
A immobilizzazioni materiali	(239)
	481

COMPOSIZIONE DEI COSTI DI IMPIANTO E DI AMPLIAMENTO

Prospetto di dettaglio n° 2

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2002	31.12.2001
Imposte di registro per aumento di capitale sociale	31	2.481
Commissioni ed onorari professionali per aumento capitale sociale	8.718	
Riqualificazione manodopera		129
Formazione piloti	9.293	1.459
Spese di costituzione	17	32
Spese di ampliamento	79	28
Totale	18.139	4.130

COMPOSIZIONE DEI COSTI DI RICERCA DI PUBBLICITÀ E PROPAGANDA

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2002	31.12.2001
Studi e ricerche	2	17
Pubblicità Malpensa		718
Totale	2	735

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Prospetto di dettaglio n° 3

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	Variazioni dell'esercizio											31.12.2002		
	Costo	Costo Rivalut. (Sval.) amm.to (2)	Sval. Fondo ammort. (2)	Valore a bilancio	Acquis./ Riclas. capit.ni costo amm.to (2)	Riclas. Alien./Radiaz. amm.to (2)	Alien./Radiaz. amm.to (2)	Rivalut. (Sval.) amm.to costo (2)	Rivalut. Sval. amm.to di consolid. amm.to (2)	Rettifiche di consolid. amm.to (2)	Costo Rivalut. (Sval.) amm.to costo (2)	Costo Rivalut. (Sval.) amm.to costo (2)	Fondo Valore a bilancio	
1 Terreni e fabbricati														
Civili	52		44	8					2		52	46	6	
Industriali	180.321	22.805	71.085	132.039	347	5.961	138.661	46.936	6.188		47.968	22.805	30.337	40.435
2 Impianti e macchinario														
Flotta	3.973.336	(165.888)	(859)	1.684.806	2.123.501	(42.198)	6.431	4.386	161	100	228.286	(95.116)	(859)	1.766.609
Altri	130.944		88.455	42.491	560.184	243.044	18.533	16.378	8.047		123.859	80.124		43.733
3 Attrezzature industriali e commerciali														
	91.797		62.464	29.333	6.150	3.107	2.303	2.062	6.876		98.751	67.285		31.467
3bis Beni gratuitamente devol.														
Terreni e fabbricati	106.525		67.310	39.216	2.252	3.032	900		5.502		110.909	72.813		38.096
Impianti e macchinari	60.306		50.495	9.811	766	5.854	1.090		2.613		65.836	53.108		12.730
4 Altri beni														
	92.817		50.205	42.612	8.406	1.833	15.922	10.516	(135)	(109)	87.000	52.542		34.460
5 Immobilizzazioni in corso ed acconti														
Imm.ni in corso di realizzazione e acconti	39.921		39.920		25.862	(24.190)					41.591			41.593
Anticipi c/fo flotta	414.568		414.568		264.030	(392.673)	738				285.187			285.187
Totale	5.090.587	(143.083)	(859)	2.074.864	2.873.500	(142.237)	184.578	80.278	0	26	270.520	(172.311)	(859)	2.122.864
														3.337.136
(1) Rivalutazioni: ex lege 72/1983	14.581											14.581		
ex lege 1413/1991	8.224											8.224		
(2) Fondo Ammort. industriale			86.127										5.632	91.759
Fondo Ammort. Finanziario			31.678										2.483	34.161
(*) (**)														
G/c a conto economico	710													
G/c a scorte	(7.958)													
G/c a crediti	(1.972)													
G/c da immobilizzazioni immateriali	(918)													
G/c a immobilizzazioni materiali	239													
														(9.899)

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE (PARTECIPAZIONI)

Prospetto di dettaglio n° 4

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001 (Svalutazioni)				Variazioni dell'esercizio				31.12.2002 (Svalutazioni)		
	Costo	Rivalutazioni Ripristini di valore	Valore a bilancio	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Riclassi- fiche	Aliena- zioni	Variazine (Svalutazioni) dell'area di consol.to	Ricostit.ti di capitale	Costo	Rivalutazioni Ripristini di valore	Valore a bilancio
1.Partecipazioni in imprese controllate											
Odino Valperga	2.107	(2.107)							2.107	(2.107)	0
Alitalia Maintenance System S.p.A.	100		100			(100)			0	0	0
Sisam	1.328	1.147	2.475				255		1.328	1.402	2.730
	3.535	(960)	2.575	0	0	(100)	255	0	3.435	(705)	2.730
2.Partecipazioni in imprese collegate											
Ales	127	132	258				155		127	287	413
Alicos	1.360	(1.038)	322	1.000		(374)			2.360	(1.412)	948
Novantatour Italia in proc.fallim	103	(103)							103	(103)	0
Sasco	25	43	68						25	43	69
Verona Cargo C.	41	212	253		48				41	260	301
	1.656	(754)	902	1.000	48	0	(219)	0	2.656	(925)	1.732
3.Partecipazioni in altre imprese											
Aeron. Radio of Thail.	1		1						1		1
Belac LLC	1.100		1.100	150					1.250		1.250
Cargo Switch AG.	1		1						1		1
Consorzio Cies	103		103						103		103
Consorzio Consaer	52		52						52		52
Eas	163		163						163		163
Edindustria	75		75						75		75
Emittenti Titoli S.p.A.	51		51						51		51
Consorzio E.T.I.	10		10						10		10
Galileo Unltd	212		212			212					
Galileo INT.	587		587			587					
Galileo Japan	287		287			287					
Hachette Rusconi net s. S.p.A.	26		26			26					
Air France				51.444					51.444		51.444
Labia Service	310	(310)							310	(310)	
Lybian Italian Joint co.	9		9						9		9
Opodo LTD	9.504		9.504	8.172					17.676		17.676
Sasa	9.388	(5.556)	3.832	4.629					14.017	(5.556)	8.461
S.i.t.a sc	0,1		0,1						0,1		0,1
France Telecom	147		147					13	134		134
S.i.t.a inc. foundation	1.177		1.177						1.177		1.177
Consorzio Turistel	26		26						26		26
	23.227	(5.867)	17.362	64.395	0	1.125	0	0	86.499	(5.866)	80.632
Totale partecipazioni	28.419	(7.580)	20.840	65.395	48	1.125	(100)	36	92.590	(7.496)	85.094
1.bis - Versamenti in c/partec.											
Edindustria	35		35						35		35
	35	0	35	0	0	0	0	0	35	0	35

Prospetto di dettaglio n° 5

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI CONTROLLATE E COLLEGATE

(Euro migliaia)

Denominazione	Sede	Numero azioni possedute	Capitale in euro	Patrimonio netto	Utile. (perdita)	Quota partecip. %	Corrisp atrim.netto di bilancio	Valore di carico	Eccedenze
							A	B	B - A (+)
1 Imprese controllate:									
Odino Valperga IT.G. in liquid. ^{(2),(3)}	S. Fior	76.500	774.685	(7.197)	(611)				
Sisam in liquidazione ⁽¹⁾	Roma	300.000	1.548.000	2.730	255	100,00	2.730	2.730	
Totale imp. controllate							2.730	2.730	0
2 Imprese collegate:									
Alicos S.p.A.	Palermo	272.000	2.648.950	2.391	(275)	40,00	956	949	(7)
Ales S.p.A.	Genova	2.450	258.200	842	316	49,00	413	413	
Sasco - Sea Air Shipping Company ⁽⁴⁾	Firenze	50.000	104.000	272		25,00	68	68	
Verona Cargo Center S.p.A. ⁽⁴⁾	Verona	8.000	103.200	751	118	40,00	301	301	
Novantatour Italia in proc. fallimentare	Roma		206.583			50,00			
Totale imp. collegate							1.738	1.731	(7)

⁽¹⁾ Risultato e patrimonio netto riferito al bilancio chiuso al 31/12/2002

⁽²⁾ Risultato e patrimonio netto riferito al bilancio chiuso al 31/12/1994

⁽³⁾ Con sentenza del 13.3.1996 la società è stata dichiarata fallita.

⁽⁴⁾ Risultato e patrimonio netto riferito al bilancio chiuso al 31/12/2001

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE

Prospetto di dettaglio n° 5 bis

(Euro migliaia)

Denominazione	Sede	Numero azioni/quote possedute	Capitale	%	Valore di carico
3. Altre imprese					
Aeron. radio of thail.	Bangkok	776	BHT 660.000.000	0,01	1
Air France *	Parigi	4.090.193	EUR 1.868.137.539	1,86	51.444
Belac LLC s.r.l.	Wilmington	1.250.000	USD 25.000.000	5,00	1.250
Cargo Switch ag.	Kloten	1	SFR 1.500.000	0,03	1
Consorzio Cies	Rende (cs)		EUR 325.368		103
Consorzio Consaer	Napoli		EUR 156.000		52
Consorzio E.T.L.	Roma		EUR 61.975		10
Eas	il Cairo	1.750	EGL 30.000.000	5,83	163
Edindustria	Roma	114.000	EUR 624.000	9,50	75
Emittenti titoli S.p.A.	Milano	100.000	EUR 4.264.000	1,22	51
Lybian Italian joint co.	Tripoli	100	LYD 1.716.750	0,26	9
Opodo LTD	Londra	17.676.000	EUR 193.331.250	9,14	17.676
Sasa	Trieste	5.023.761	EUR 50.000.000	10,05	8.461
Sita sc	Bruxelles	83	EUR 38.650	1,07	0,1
France Telecom *	Parigi	278.836	EUR 4.615.327.772	0,02	134
Sita inc. Foundation	Amsterdam	1.025.353	EUR 10.000.000	1,03	1.177
Consorzio Turistel	Roma	0	EUR 77.460		26
Totale					80.633

(*) Medie delle quotazioni di borsa del 2° semestre 2002 per azione

CREDITI (DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE)

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001					31.12.2002					
	Importo nominale residuo	Fondi svalutaz. ⁽¹⁾	Valore a bilancio	Erogazioni	Rimborsi	Rivalutazioni (Svalutazioni) di valore ⁽²⁾	Ripristini di valore ⁽²⁾	Accant. ai fondi ⁽¹⁾ Riprist. di valore ⁽²⁾	Importo nominale residuo	Fondi svalutaz. ⁽¹⁾	Valore a bilancio
Verso imprese controllate											
Verso imprese collegate											
Verso altri:											
Crediti finanziari a M/L	22.439	(1.854)	20.585	71.727	3.640	(2.794)		(20.682)	87.733	(22.536)	65.197
Depositi cauzionali	44.865		44.865	15.211	6.981	(6.442)			46.652		46.652
Anticipo TFR	39.740		39.740	321	585	135			39.611		39.611
Altri	483	(285)	198		164				318	(285)	33
Totale	107.527	(2.139)	105.388	87.259	11.370	(9.101)	0	(20.682)	174.314	(22.821)	151.493
⁽¹⁾ di cui per interessi di mora		(1.854)						(3.277)		(5.131)	

RATEI E RISCONTI (ATTIVI)

Prospetto di dettaglio n°12

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni	31.12.2002
Disaggi di emissioni ed altri oneri su prestiti			
Risconti:			
Per il personale	728	3.716	4.444
Per il godimento di beni di terzi	24.965	7.421	32.386
Per servizi	8.639	(594)	8.044
Altri	3.242	(744)	2.498
Ratei			
	1.806	(1.579)	227
Totale	39.379	8.220	47.600

PATRIMONIO NETTO

(Euro migliaia)

Voci	31.12.2001	Incrementi (decrementi)	Sottoscrizione dei soci	Riclassifiche da conversione	Ripartiz. utili sistem. perdita	Utile (perdita)	31.12.2002
Capitale							
Azioni ordinarie	805.191		858.762	1.299	(232.267)		1.432.985
Azioni privilegiate							
Azioni di risparmio							
Riserva da sovrapprezzo delle azioni							
	564.162		227.907		(564.162)		227.907
Azioni sottoscritte su aumenti di capitale in corso (ovvero : versamento dei soci in c/ capitale)							
	258.228		(258.228)				
1 Riserve per rivalutazione ex lege n. 413/91							
2 Riserve per rivalutazione ex lege n. 72/83							
Riserva legale							
	12.692				(12.692)		
Altre riserve:							
1 Riserva da differenze di traduzione ^(*)	357	(157)					200
2 Riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c.	1.182						1.182
3 Fondo contributi ex lege n.181/89 - 64/86	14.455				(14.455)		
4 Riserva di consolidamento	29						29
5 Riserva da rivalutazione di partecipazioni	83.057				(83.057)		
6 Riserva da riduzione di capitale sociale					1.432		1.432
Utili (perdite) portati a nuovo ^(*)							
	13.045	73			(1.821)		11.297
Utile (perdite) dell'esercizio							
	(907.022)				907.022	93.143	93.143
	845.378	(84)	828.441	1.299	0	93.143	1.768.175

FONDI PER RISCHI E ONERI

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Accantonamenti a c/economico	Utilizzi diretti dal fondo	Assorbimenti di c/econ.co dal fondo	Riclassifiche	Alienazioni	31.12.2002
Imposte e tasse	29.196	90	356	21.425			7.505
Altri:							
a) Utili differiti su cambi	5.263		167	4.856			241
b) Buoni sconto e concorsi a premi	54.037	43.505	0	17.279			80.263
c) Impegni acquisto/vendita a termine	17.695	33.422	11.557	6.138			33.422
d) Ristrutturazione	128.095	5.651	91.628	3.144			38.974
e) Previsionamenti	91.311	958					92.269
f) Accordi commerciali	108.878		100.000	8.878			
g) Oneri futuri B-767	166.651			59.804			106.847
h) Diversi:							
Rischi vari (solo AZ S.p.A)	81.149	21.625	5.447	33.782	5.565		69.110
Adeguamento area tecnica	26.398	12.566					38.964
Rischi per mancata locazione apparecchiature	3.211					3.211	
Oneri diversi (solo Eurofly)	2.712			2.614			98
Fondo impegni ATR-72	0	1.858					1.858
Vertenze in corso (solo soc.del gruppo)	501						501
Altri fondi di natura diversa	135	1.296					1.431
	715.232	120.971	209.155	157.920	5.565	3.211	471.484

OBLIGAZIONI CONVERTIBILI

Prospetto di dettaglio n°16

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio			31.12.2002
	Valore a bilancio	Sottoscritte	Rimborsate	Convertite	Valore a bilancio
Obbligazioni convertibili		715.843		(1.299)	714.544
	0	715.843	0	(1.299)	714.544
Di cui : (val. nominale unitario euro 0,37)		1.934.710.890		(3.510.522)	(3.510.522)

RATEI E RISCONTI PASSIV

Prospetto di dettaglio n° 18

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni	31.12.2002
Aggi di emissione su prestiti			
Risconti	172.338	(24.119)	148.220
Ratei	18.693	9.420	28.113
Totale	191.031	(14.698)	176.333

CREDITI E RATEI ATTIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Prospetto di dettaglio n° 19

(Euro migliaia)

Voci	Importi scadenti			Importi scadenti			Importi scadenti		
	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	Totale	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	Totale	
Crediti delle immobilizzazioni finanziarie									
Verso imprese controllate		0		0				0	
Verso imprese collegate		0		0				0	
Verso controllanti		0		0				0	
Verso altri:								0	
Depositi cauzionali		105	46.547	46.652	298	98	44.469	44.865	
Crediti v/dipendenti	1.034	2.203	3.313	6.550		39.741		39.741	
Crediti diversi	6.735	85.613	5.943	98.291	860	19.923		20.783	
	7.769	87.921	55.803	151.493	1.158	59.762	44.469	105.389	
Crediti del circolante									
Altri crediti finanziari:									
Verso imprese controllate									
Verso imprese collegate									
Verso controllanti									
Verso altri	662.897			662.897	124.951			124.951	
Depositi bancari soggetti a restrizione	9.292			9.292	9.345			9.345	
	672.189	0	0	672.189	134.296	0	0	134.296	
Crediti commerciali									
Verso clienti	123.079			123.079	149.432			149.432	
Verso imprese controllate	747			747	839			839	
Verso imprese collegate	1.663			1.663	3.092			3.092	
Verso controllanti									
Pubbliche amministrazioni	48.388			48.388	41.381			41.381	
Verso società del gruppo	27			27					
	173.904	0	0	173.904	194.744	0	0	194.744	
Crediti vari									
Verso altri:									
Compagnie di navig. aerea	254.719			254.719	145.977			145.977	
Agenti di viaggio	243.305			243.305	281.941			281.941	
Crediti diversi	210.318	511		210.829	190.697			190.697	
Anticipi a fornitori	4.937			4.937	10.457			10.457	
Erario	110.926	5.161		116.087	88.894	3.363		92.257	
	824.205	5.672	0	829.877	717.966	3.363	0	721.329	
Ratei attivi									
	227			227	1.806	0		1.806	
Totale	1.678.294	93.593	55.803	1.827.690	1.049.970	63.125	44.469	1.157.564	

DEBITI E RATEI PASSIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Prospetto di dettaglio n° 22

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	Importi scadenti entro esercizio successivo			Importi scadenti oltre il 5° esercizio successivo			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							
Debiti per titoli di credito		714.544					714.544
Debiti verso banche	124.453	453.520	244.544	113.640	523.923	283.636	921.199
Debiti verso altri finanziatori	10.309	47.599	85.610	1.422	7.076	1.065	9.563
Debiti verso fornitori							
Debiti verso controllanti							
Debiti verso istituti previdenziali e sicurezza sociale							
Debiti del circolante	134.762	1.215.663	330.154	115.062	530.999	284.701	930.762
Altri debiti finanziari a breve:							
Debiti verso banche	11.944			228.718			228.718
Debiti rappresentati da titoli di credito				58.863			58.863
Debiti verso imprese controllate	3.935			3.891			3.891
Debiti verso imprese collegate							
Debiti verso imprese controllanti							
Debiti verso altri finanziatori	66			39			39
Decimi da versare							
Debiti verso altri	15.945	0	0	291.511	0	0	291.511
Debiti commerciali							
Debiti verso altri finanziatori							
Debiti verso fornitori	499.493			428.903			428.903
Debiti verso soc. del gruppo							
Debiti verso imprese controllate							
Debiti verso imprese collegate	1.343			701			701
Debiti verso imprese controllanti							
Acconti	1.576			1.944			1.944
	502.412	0	0	431.548	0	0	431.548
Debiti vari							
Debiti tributari	90.336			37.551			37.551
Debiti verso istituti previdenziali e sicurezza sociale	51.582			42.115			42.115
Altri debiti:							
Creditori diversi	208.461	1.586		200.335	6.964		207.299
Biglietti prepagati	218.886			208.576			208.576
Agenti di viaggio	49.204			58.247			58.247
Compagnie di navigazione aerea	120.578			112.622			112.622
Depositi cauzionali	1.499			2.668			2.668
	740.546	1.586	0	662.114	6.964	0	669.078
Ratei passivi							
	28.113			15.095	3.598	0	18.693
Totale	1.421.778	1.217.249	330.154	1.515.330	541.561	284.701	2.341.592

DEBITI E RATEI PASSIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

Prospetto di dettaglio n° 23

(Euro migliaia)

voci sottovoci	con garanzia reale su beni sociali	senza garanzia reale	31.12.2002 totale	con garanzia reale su beni sociali	senza garanzia reale	31.12.2001 totale
2 Obbligazioni convertibili	714.544	714.544	714.544			0
3 Debiti verso banche	804.993	29.468	834.461	896.888	253.028	1.149.916
4 Debiti verso altri finanziatori	135.377	8.207	143.584		9.603	9.603
5 Acconti		1.576	1.576		1.944	1.944
6 Debiti verso fornitori	499.493	499.493	499.493		428.903	428.903
7 Debiti rappresentati da titoli di credito					58.863	58.863
8 Debiti verso imprese controllate	3.935	3.935	3.935		3.891	3.891
9 Debiti verso imprese collegate	1.343	1.343	1.343		701	701
10 Debiti verso controllanti						
11 Debiti tributari	90.336	90.336	90.336		37.551	37.551
12 Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	51.582	51.582	51.582		42.116	42.116
13 Altri debiti:						
Biglietti prepagati	218.885	218.885	218.885		208.576	208.576
Decimi da versare						
Compagnie di navigazione aerea	120.578	120.578	120.578		112.622	112.622
Agenti di viaggio	49.204	49.204	49.204		58.247	58.247
Debiti diversi	211.546	211.546	211.546		209.966	209.966
Ratei passivi	28.113	28.113	28.113		18.693	18.693
Totale	940.370	2.028.811	2.969.181	896.888	1.444.704	2.341.592

GARANZIE REALI PRESTATE

Prospetto di dettaglio n° 27

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001
Per obbligazioni altrui		
Beni dati in pegno o a cauzione		
Ipoteche su		
Per obbligazioni proprie diverse dai debiti		
Beni dati in pegno o a cauzione		
Ipoteche su		
Per debiti iscritti in bilancio		
Flotta	935.878	824.115
Terreni e fabbricati	8.702	72.773
Impianti		
	944.580	896.888
Totale garanzie reali prestate	944.580	896.888

IMPEGNI DI ACQUISTO E DI VENDITA

Prospetto di dettaglio n° 28

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001
Impegno di acquisto		
Ordini a fornitori	544.826	1.156.280
Partecipazioni	12.914	18.157
Valute a termine	2.384	40.792
Altre		
	560.125	1.215.229
Impegno di vendita		
Ordini da clienti	658.536	1.287.603
Partecipazioni		
Valute a termine	19.082	6.924
	677.618	1.294.527
Totale impegni di acquisto e vendita	1.237.743	2.509.756

ALTRI CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI

Prospetto di dettaglio n° 29

(Euro migliaia)

	a fronte di		31.12.2002	31.12.2001
	crediti	altre obbligazioni		
Garanzie reali ricevute				
Garanzie personali ricevute				
Fidejussioni	32.118	15.478	47.596	41.237
Avalli				
Altre				
	32.118	15.478	47.596	41.237
Beni dati in leasing				
Flotta				
Altri				
			0	0
Beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto				
Flotta			600.533	713.270
Altri			10.506	11.331
			611.039	724.601
Beni di terzi in c/lavorazione			0	0
Beni di terzi in comodato, deposito a custodia, Locazione o per motivi similari				
Flotta			954.742	116.396
Altri			201.413	479.226
			1.156.155	595.622
Beni presso terzi in c/lavorazione			0	0
Beni presso terzi in comodato, deposito a custodia, locazione o per motivi similari				
Flotta				
Altri			32.949	46.143
			32.949	46.143
Garanzie altrui prestate per obbligazioni del gruppo				
	123.017	73.698	196.715	216.453
Operazioni finanziare derivate				
			1.122.931	742.714
Altre fattispecie eventuali				
			11.581	6.956
Totale altri conti d'ordine			3.178.965	2.373.726

Prospetto di dettaglio n° 30

RICAVI

(Euro migliaia)

Ricavi per prestazioni	2002						2001					
	Italia	Europa	Americhe	Estremo Oriente	Altre	Totale	Italia	Europa	Americhe	Estremo Oriente	Altre	Totale
Ricavi del traffico:												
Passeggeri	1.074.177	1.178.777	519.798	230.715	377.489	3.380.956	1.227.940	1.185.909	755.174	272.369	340.652	3.782.044
Merci	6.915	20.054	125.027	246.290	20.189	418.475	6.680	19.379	142.925	255.556	26.792	451.332
Posta	1.807	5.952	4.342	1.455	1.080	14.636	1.657	5.241	3.969	1.355	1.013	13.235
Altri						211.834						232.403
Totale ricavi del traffico	1.082.899	1.204.783	649.167	478.460	398.758	4.025.901	1.236.277	1.210.529	902.068	529.280	368.457	4.479.014
Altre prestazioni						693.736						761.652
Totale	1.082.899	1.204.783	649.167	478.460	398.758	4.719.637	1.236.277	1.210.529	902.068	529.280	368.457	5.240.666
Ricavi per vendite						17.111						23.540
Totale ricavi	1.082.899	1.204.783	649.167	478.460	398.758	4.736.748	1.236.277	1.210.529	902.068	529.280	368.457	5.264.206

PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

Prospetto di dettaglio n° 34

(Euro migliaia)

	2002	2001
Voci sottovoci		
Dividendi da:		
Soc. e collegate	339	315
Altre imprese	655	262
Totale	994	577

ALTRI PROVENTI FINANZIARI

(Euro migliaia)

	2002	2001
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	6.975	1.710
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	2	6
Proventi diversi dai precedenti:		
Interessi e commissioni da imprese controllate Collegate, controllanti	33	42
Interessi e commissioni da altri e proventi:		
Interessi e commissioni verso banche	19.665	10.039
Interessi e commissioni verso clienti	95	10
Interessi e commissioni su altri crediti	8.919	2.744
Altri proventi finanziari:		
Proventi di cambio	1.561	3.046
Proventi operazioni finanziarie e derivate - tassi	10.610	7.494
Proventi finanziari da jet fuel	23.025	
Ass.to fondo impegni per acquisto e vendita a termine	6.138	
Acquisto/vendita valuta a termine e opzioni		18.247
Vari	1.216	1.687
Totale	78.238	45.024

INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI

Prospetto di dettaglio n° 35

(Euro migliaia)

	2002	2001
Voci sottovoci		
Interessi e altri oneri finanziari		
Interessi e commissioni a controllate, collegate, controllanti	127	156
Interessi e commissioni a terzi:		
Interessi e commissioni vs. banche	47.092	54.012
Interessi e commissioni vs. fornitori	149	15
Minusvalenze per alienazione titoli e partecipazioni		
Interessi su altri debiti	15.056	2.343
Oneri di cambio	37.275	1.751
Sconti ed altri oneri finanziari:		
Oneri acquisto/vendita valuta a termine e opzioni	33.915	
Accant.to impegni acquisto e vendita a termine:		
Valute - opzioni	33.422	
Jet fuel - opzioni		17.349
Oneri operazioni finanziarie e derivate - tassi	8.448	3.323
Oneri finanziari su jet fuel	1.797	54.857
Altri oneri	5.242	812
Totale	182.523	134.620

ONERI FINANZIARI IMPUTATI ALLE VOCI DELL'ATTIVO

(Euro migliaia)

	2002	2001
Voci sottovoci		
Immobilizzazioni materiali		
Flotta	19.708	15.353
Totale	19.708	15.353

PROVENTI STRAORDINARI

Prospetto di dettaglio n° 37

(Euro migliaia)

	2002	2001
Voci sottovoci		
Plusvalenze:		
Vendita partecipazioni	80.875	
Flotta	40.400	29.814
Immobili	43.120	
Altre	65	26
	164.460	29.840
Sopravvenienze attive da:		
Debiti vs. compagnie di navigazione aerea	191	356
Debiti vs. fornitori	608	1.709
Debiti tributari		61
Debiti diversi :		
Per recupero spese del personale	3.350	592
Aeroporti di Roma	1.647	
Lodo arbitrale A.R		1.138
Altri	5.047	5.205
	10.843	9.061
Altri proventi:		
Assorbimento f.do locazione B-767	59.804	
Assorbimento f.do controversie	28.289	
Contenzioso Fokker	14.387	
Assorbimento f.do imposte e tasse	19.807	
Risarcimento KLM	266.244	
Altri	3.169	160
	391.700	160
Totale	567.003	39.061

ONERI STRAORDINARI

(Euro migliaia)

	2002	2001
Voci sottovoci		
Minusvalenze da alienazioni		1.350
Imposte relative ad esercizi precedenti	28.738	457
Sopravvenienze passive da :		
Crediti vs. compagnie di navigazione aerea	3.280	3.410
Creditori diversi:		
Debitori diversi	4.053	
Varie del personale	870	1.573
Riaccrediti da fornitori	2.509	2.101
Bonifica terreni		1.034
Gemini	3.916	
Altri	4.178	6.722
	18.806	14.840
Altri oneri :		
Oneri per prepensionamenti	958	1.287
Oneri futuri B-767		207.183
Acc.to per controversie in corso		36.871
Azzeramento imposte anticipate es. precedenti		18.751
Oneri di ristrutturazione:		
Flotta	36.980	151.218
Immobilizzazioni immateriali		9.723
Incentivi agli esodi		99.058
Altri	737	5.492
	38.675	529.583
Totale	86.219	546.229

PARTE E - ALTRE INFORMAZIONI

NUMERO MEDIO DIPENDENTI A LIBRO MATRICOLA

Il personale medio a libro matricola impiegato dal Gruppo nel corso dell'esercizio 2002 è risultato il seguente:

	2002	2001	Δ
Dirigenti	183,6	202,6	-19,0
Quadri	980,1	1.064,1	-84,0
Impiegati	9.291,0	9.848,8	-557,8
Operai	4.749,2	4.849,6	-100,4
Piloti	2.384,5	2.362,4	+22,1
Tecnici di volo	95,3	126,1	-30,8
Assistenti di volo	4.922,5	5.213,4	-290,9
TOTALE	22.606,2	23.667,0	-1.060,8

IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

Il bilancio del Gruppo al 31 dicembre 2002 ha ricevuto un saldo negativo per imposte anticipate e

differite per complessivi €/mln 3 (imposte anticipate sorte nel periodo per €/mln 8, cui si sono contrapposti utilizzi/cadute di imposte anticipate e differite pregresse, per €/mln 11).

Al 31 dicembre 2002, la Capogruppo riporta a nuovo perdite fiscali per €/mln 266 mentre, relativamente alle altre società, si rilevano quelle delle controllate Eurofly per €/mln 41 e di Atitech per €/mln 3.

Inoltre, le società del Gruppo presentano fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti (differenze temporali attive), pari nel complesso ad un importo netto già assoggettato a tassazione di circa €/mln 330.

Per tali voci le suddette società hanno ritenuto opportuno usufruire del relativo beneficio fiscale nel momento in cui la previsione dei futuri redditi imponibili diviene ragionevolmente certa.

Infine, ai sensi della normativa contenuta nel D.Lgs. 466/97 (Dual Income Tax), la Capogruppo vanta redditi imponibili da assoggettare ad aliquota IRPEG ridotta al 19% per un ammontare pari a €/mln 257, la controllata Atitech per €/mln 12.

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

**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.**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2002. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli Amministratori della Società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.

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 contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. I bilanci di alcune società controllate che rappresentano rispettivamente lo 0,5% dell'attivo consolidato e l'1% dei ricavi consolidati sono stati esaminati da altri revisori che ci hanno fornito le relative relazioni. Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, per quanto riguarda i valori relativi a tali società inclusi nel consolidamento, è basato anche sulla revisione svolta da altri revisori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 23 aprile 2002.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2002 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 e il risultato economico del Gruppo.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Luca Petroni
Socio

Roma, 28 aprile 2003

**RELAZIONE E
BILANCIO ALITALIA
al 31 dicembre 2002**

RELAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE

PRINCIPALI DATI DELLA CAPOGRUPPO

Dati di attività (*)	2002	2001	2000	1999	1998
Tonnellate Km offerte (milioni)	6.176	7.328	8.183	7.869	7.344
Tonnellate Km trasportate (milioni)	4.309	5.153	5.862	5.345	5.082
Coefficiente di riempimento (%)	69,8	70,3	71,6	67,9	69,2
Dati economici patrimoniali e finanziari (€/mg)					
Immobilizzazioni:					
Materiali	3.202.651	2.676.909	2.560.594	2.250.129	2.163.897
Altre	422.006	398.513	343.960	320.403	263.604
Capitale d'esercizio	(544.368)	(745.505)	(308.548)	(360.118)	(404.464)
T.F.R.	(306.199)	(174.344)	(167.256)	(323.803)	(323.545)
Capitale investito netto	2.774.090	2.155.573	2.428.750	1.886.610	1.699.492
Capitale proprio	1.758.307	833.766	1.383.227	1.631.200	1.678.803
Indebitamento finanziario netto					
<i>a M/L Termine</i>	1.676.087	928.560	782.770	425.395	488.444
<i>a breve termine (disponibilità)</i>	(660.304)	393.246	262.759	(169.985)	(467.754)
Fatturato	4.625.233	5.905.731	5.892.874	5.063.541	4.840.386
Costo materie prime e servizi esterni	(3.582.636)	(5.547.862)	(5.480.417)	(4.162.976)	(3.532.897)
Costo del lavoro	(934.410)	(454.053)	(570.111)	(825.210)	(784.564)
Ammortamenti	(296.757)	(266.292)	(262.079)	(235.170)	(220.076)
Risultato operativo	(108.193)	(297.564)	(314.745)	(139.674)	275.746
Proventi (oneri) finanziari netti	(113.155)	(48.984)	39.286	76.135	1.942
Proventi (oneri) straordinari	389.198	(491.127)	33.267	63.763	(11.068)
Risultato netto	94.802	(905.348)	(247.973)	16.357	237.483
Investimenti:					
Immobilizzazioni materiali	849.470	522.340	904.178	381.739	309.126
Altri	214.853	61.674	106.903	112.705	102.395
Indici di bilancio					
Proventi (oneri) finanziari netti/ fatturato	2,4 %	0,8 %	---	---	---
Ammortamento/fatturato	6,4 %	4,5 %	4,4 %	4,6 %	4,5 %
Investimenti immobil.ni materiali/ fatturato	18,4 %	8,8 %	15,3 %	7,5 %	6,4 %
Rapporto debiti finanziari netti/ mezzi propri	0,58	1,59	0,75	0,15	n.s.
Fondo ammort.to / immobil.ni materiali lorde	37,6 %	41,2 %	43,8 %	50,2 %	49,4 %
Personale a fine anno					
Personale di terra	10.003	9.678	9.732	12.109	11.391
Personale navigante	6.681	53	77	3.939	4.110
Totale	16.684	9.731	9.809	16.048	15.501

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

(*) incluso franchising

LA SITUAZIONE DELLA CAPOGRUPPO

Nel corso del 2002 il quadro macroeconomico complessivo si è mantenuto debole ed incerto, conservandosi nell'alveo di quel ciclo di intonazione sfavorevole manifestatosi fin dalla seconda parte del 2000, quando la spirale negativa allora indotta dal rincaro del prezzo del petrolio e dal ridimensionamento della bolla speculativa delle Borse aveva determinato fenomeni di appiattimento dei consumi e di conseguente depressione dei margini delle imprese.

Al complessivo quadro di incertezza e discontinuità dei principali indicatori macroeconomici si è poi aggiunto l'acuirsi delle tensioni geopolitiche sullo scacchiere mediorientale, culminate nell'esplosione del conflitto in Iraq.

Le incombenti minacce di guerra, in particolare, hanno generato crescenti pressioni sul prezzo del greggio, attestatosi, nell'ultima parte dell'anno su quotazioni record, anche se occorre d'altro canto ricordare che i corsi del petrolio hanno mantenuto nel 2002 andamenti mediamente più favorevoli rispetto all'anno precedente.

In tale articolato e complessivamente debole contesto macroeconomico, **lo scenario dell'industria del trasporto aereo** altamente sensibile agli andamenti del ciclo economico, se già si presentava severo prima degli eventi terroristici dell'11 settembre 2001, ha poi raggiunto, a seguito degli stessi, livelli di criticità senza precedenti nella storia dell'aviazione civile.

A tratto più generale, si ricorda che la crisi internazionale scaturita dagli eventi dell'11 settembre ha investito il settore del trasporto aereo, ed in particolare i vettori "tradizionali", in un contesto di criticità non recenti, caratterizzato dalla costante erosione registrata negli ultimi anni nei livelli di *yield*, dalla crescente competizione riveniente dei vettori cosiddetti *low-cost*, dalla lievitazione di alcuni importanti fattori di costo non

sempre "governabili" (come ad esempio il carburante e l'assistenza al volo), cui si sono associati, nel corso del 2002, i riflessi negativi dello sfavorevole ciclo economico e gli impatti della abnorme crescita dei costi assicurativi e dei provvedimenti a garanzia della "sicurezza".

In tale contesto, si va ormai consolidando la valutazione che gran parte dei mutamenti, che in modo sempre più accelerato stanno interessando il settore del trasporto aereo a livello europeo e mondiale, abbiano carattere strutturale e che pertanto il processo di concentrazione e razionalizzazione in atto non sia in ogni caso destinato ad esaurirsi con l'adozione di misure contingenti, ma piuttosto destinato a modificare in modo sostanziale il modello industriale del comparto.

Nel quadro macroeconomico e di settore di eccezionale criticità delineato precedentemente, instauratosi in un contesto di mercato, come detto già caratterizzato da manifesti segnali di accelerato e significativo mutamento strutturale, teso a contrastare da parte dei vettori "tradizionali" il tendenziale sensibile deterioramento delle principali variabili di riferimento, il 2002 ha rappresentato un anno di considerevole rilievo per la Capogruppo, la cui attività si è polarizzata sulla concreta attuazione dei programmi di rilancio e di riposizionamento individuati nel Piano Biennale 2002/2003.

Gli elementi maggiormente distintivi dell'evoluzione della gestione nel corso del 2002 sono di seguito evidenziati:

- a) in primo luogo nell'ambito del riconfermato ruolo di vettore "globale", si è proceduto al ridisegno del **sistema di offerta e del network**, in maniera tale da garantirne l'adeguamento, con la massima flessibilità, ai nuovi ridotti volumi ed alle caratteristiche della domanda.

Al ridimensionamento dell'offerta ha fatto riscontro un andamento della domanda che, dopo una prima parte del 2002 caratterizzata da un recupero più rapido di quanto originariamente assunto nel Piano Biennale, si è mantenuta sensibilmente al di sotto di quanto registrato nei corrispondenti mesi dell'anno precedente.

A livello di settori di rete, l'andamento dell'attività intercontinentale è risultato essere quello più interessato dal ridisegno del *network*, evidenziando, al pari delle destinazioni internazionali un miglioramento del *load factor*.

Sulle rotte nazionali, per contro, è stata registrata una riduzione del *load factor* quale risultante di un quadro competitivo rivelatosi ben più severo di quello assunto nel Piano Biennale.

A livello complessivo, lo *yield* del 2002 ha evidenziato sensibili miglioramenti rispetto all'anno precedente.

Purtuttavia, nella seconda parte dell'anno, si è assistito ad un *trend* di progressiva erosione dei risultati positivi conseguiti nel corso del primo semestre anche in connessione all'indebolimento rispetto all'Euro della valuta statunitense e dello yen e, per quanto concerne in particolare il mercato domestico, al pesante impatto direttamente collegato alle campagne promozionali poste in essere dalla Capogruppo in risposta al citato inasprimento della pressione competitiva dei concorrenti.

- b) Si è dato inoltre corso al programma di adeguamento e di rinnovamento della **flotta**, perseguito in linea con principi di standardizzazione e di riduzione del numero delle famiglie di aeromobili e della capacità unitaria, elementi fondamentali per sostenere il nuovo

sistema d'offerta e migliorare l'efficienza dei fattori della produzione; il progetto prevede altresì la sostituzione degli aeromobili più obsoleti dal punto di vista tecnologico e l'inserimento in flotta di nuovi aeromobili in un quadro di compatibilità finanziaria.

- c) Nell'ambito delle misure straordinarie direttamente incidenti sulla struttura dei costi, particolarmente significativa è risultata l'Intesa sottoscritta con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali sulle **misure di contenimento del costo del lavoro**, che, senza necessità di ricorrere a misure collettive di mobilità, limitatamente al biennio 2002-2003, si sono concretizzate nella sospensione di alcuni istituti contrattuali e, limitatamente al Personale di Terra, nell'applicazione dei contratti di solidarietà, misure cui si è aggiunta la sostanziale e strutturale realizzazione del programma di incentivazione agli esodi.
- d) Nell'ottica di accelerare il percorso verso il recupero di redditività, la Capogruppo, in linea con l'obiettivo del Piano Biennale di efficientamento dei propri assetti operativi e produttivi, ha dato avvio all'implementazione di una significativa e articolata progettualità diretta a ridurre i costi di esercizio di tutti i principali processi (distribuzione, operazioni di volo e di terra, manutenzione e *staff*) in un quadro complessivo di innalzamento dei livelli di efficienza.
- e) La massimizzazione della leva delle **alleanze strategiche**, attraverso l'ingresso nell'Alleanza globale SkyTeam e lo sviluppo delle collaborazioni bilaterali con Air France, Delta Air Lines ed altri *partners*, è stata ulteriormente consolidata tramite lo scambio azionario, deliberato dai rispettivi Consigli di Amministrazione del 18 novembre 2002, pari

al 2% del capitale sociale, con Air France, e perfezionatosi, per entrambe le società, entro il gennaio del 2003.

- f) Nell'ottica di **focalizzazione sul "core business"** con l'adozione di un modello industriale incentrato sul trasporto aereo passeggeri e merci e la razionalizzazione delle rimanenti attività, è stata realizzata la dismissione di alcune attività non strategiche ed esterne al "core business" finalizzata alla semplificazione della struttura del Gruppo ed alla generazione di liquidità a sostegno del summenzionato programma d'investimenti; a tal fine si ricorda che, nel corso del 2002, è stata perfezionata la cessione delle attività del comparto Sigma, mentre la definizione della dismissione della Italiatour SpA, originariamente prevista per il 2002, è slittata al gennaio 2003.

Si ricorda altresì, che sempre con l'obiettivo della semplificazione della struttura del Gruppo, ricompattando e meglio coordinando i processi interni di gestione del trasporto aereo, la controllata al 100% Alitalia Team SpA è stata fusa per incorporazione nella Capogruppo; analoga operazione è stata portata a compimento per la controllata al 100% Racom Teledata S.p.A. che, con l'avvenuta cessione del comparto Sigma, aveva sostanzialmente esaurito la propria missione, ed Alitalia Teledata S.p.A. (nuova denominazione assunta da Sigma S.p.A. a seguito della detta dismissione).

Nel 2002 ha anche trovato realizzazione un articolato progetto immobiliare conclusosi con l'accettazione di un'offerta per la cessione del complesso immobiliare della Magliana adibito a Centro Direzionale.

- g) Lo sviluppo dell'attività lungo le linee portan-

ti dinanzi delineate ha costituito premessa necessaria per il lancio di una complessa operazione di **aumento del capitale e prestito obbligazionario convertibile**, che, attraverso un percorso che ha visto il forte coinvolgimento dell'azionista di maggioranza, la condisione del progetto da parte dell'Unione Europea e l'approvazione da parte dell'Assemblea degli azionisti tenutasi il 28 maggio, si è concretizzata in una articolata fase realizzativa, conclusasi nel mese di agosto e tradottasi in un apporto di mezzi liquidi per un importo complessivo di oltre 1,4 miliardi di Euro, che si è andato ad aggiungere all'aumento del capitale di circa 0,4 miliardi di Euro, deliberato dalla predetta medesima Assemblea e riservato al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Si ricorda che la predetta operazione di ricapitalizzazione era essenzialmente finalizzata al finanziamento dei consistenti investimenti di ristrutturazione ed ammodernamento della flotta previsti a Piano Biennale ed al rafforzamento della struttura patrimoniale - finanziaria di Alitalia onde riallinearla a quella delle principali compagnie aeree.

La forte ciclicità del settore del trasporto aereo, particolarmente esposto all'alterazione delle variabili macroeconomiche ed agli accadimenti di natura politico - militare, ha peraltro suggerito, a valle dell'operazione di ricapitalizzazione, l'adozione di una strategia finanziaria prudente, simile a quella utilizzata dai principali *competitors* al fine di evitare tensioni di tesoreria, consistente nel mantenimento strutturale di significativi saldi di liquidità, pur in presenza di indebitamento, comunque acceso a condizioni particolarmente vantaggiose, tra l'altro non ripetibili estensivamente in un mutato contesto di mercato.

h) Si segnala infine che nello scorso mese di dicembre si è concluso, con una decisione ampiamente favorevole per la Capogruppo, il noto **procedimento arbitrale** avviato nell'agosto 2000 nei confronti della **KLM** a valle della rottura della alleanza da parte di quest'ultima. Il lodo reso dal Collegio Arbitrale, nel riconoscere la illegittimità della risoluzione dell'alleanza posta in essere dalla KLM, ha condannato la stessa al risarcimento del danno e al pagamento della penale contrattualmente convenuta, pari a 250 milioni di Euro, e relativi interessi riconoscendo per contro il diritto della KLM alla restituzione, con relativi interessi, del versamento di 100 milioni di Euro effettuato dal vettore olandese nel dicembre 1999 quale contributo agli investimenti sostenuti da Alitalia per lo sviluppo dell'hub di Malpensa. L'importo compensato di oltre 171 milioni di Euro è stato versato dalla KLM alla fine di gennaio del corrente esercizio. Per contro l'effetto complessivo dell'esito della vicenda sul conto economico 2002 della Capogruppo, considerando gli appostamenti effettuati nel bilancio 1999 comprensivi degli interessi nel frattempo maturati a fronte dell'onere derivante dalla citata restituzione di quanto allora versato da KLM, risulta pari a circa 280 milioni di Euro.

In estrema sintesi, l'insieme delle misure adottate, associato al citato favorevole andamento del carburante e del tasso di cambio Euro/Dollaro, ha consentito, pur in presenza di andamenti della domanda e del traffico nell'ultima parte dell'anno meno favorevoli rispetto ai trend iniziali, di conseguire un consistente miglioramento del risultato operativo, permettendo anche di controbilanciare, l'eccezionale incremento dei costi assicurativi, pari a circa 60 milioni di Euro rispetto al 2001, nonché il venir meno del previsto sostegno

governativo, che ipotizzato sulla scorta di quanto effettuato negli Stati Uniti all'indomani dell'11 settembre a protezione del settore, avrebbe dovuto comportare un beneficio di circa 180 milioni di Euro annui nel biennio 2002/2003.

D'altro canto la citata favorevole chiusura dell'arbitrato con la KLM unitamente al significativo e non ripetibile, quantomeno in paragonabile entità, apporto della gestione straordinaria, nonostante alcuni appostamenti resisi necessari in conseguenza diretta ed indiretta della recente evoluzione dei dati di scenario sopra sintetizzata, hanno determinato un risultato netto 2002 positivo per 95 milioni di Euro, contro la perdita di 905 milioni di Euro del precedente esercizio.

Nel rinviare al successivo paragrafo dedicato all'analisi dei risultati reddituali per una più compiuta disamina degli elementi economici della gestione, è qui doveroso sottolineare che l'incorrante risultato conseguito sul margine industriale, se costituisce da un lato una prima importante conferma dell'efficacia della nuova strategia delineata con il Piano 2002/2003 e dall'altro la dimostrazione della capacità di risposta della Società, sconta, come già ricordato, una tendenza che, fatta eccezione per il tasso di cambio Euro/Dollaro, mostra in sensibile deterioramento tutte le principali variabili di riferimento di Alitalia e del complesso dei vettori tradizionali. Nel 2003, pertanto, come meglio evidenziato nel paragrafo dedicato alla prevedibile evoluzione della gestione, la Capogruppo sarà chiamata ad una ulteriore accelerazione del percorso di risanamento, in un contesto che si prospetta strutturalmente più problematico rispetto all'obiettivo del riequilibrio economico e finanziario, da realizzare attraverso il programmato *turnaround* dei risultati della gestione ordinaria.

**TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI
REDDITUALI AL 31 DICEMBRE 2002 E 2001**

(Euro migliaia)

	31.12. '02	31.12. '01***	Differenze	31.12. '01	Differenze
A Ricavi (i)					
	4.625.233	5.132.116	(506.883)	5.905.731	(1.280.498)
Variazione delle rimanenze di produzione	(150)	(3.421)	3.271	(3.421)	3.271
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	64.464	54.094	10.370	50.905	13.558
B Valore della produzione "tipica"					
	4.689.547	5.182.788	(493.241)	5.953.215	(1.263.668)
Consumi di materie e servizi esterni	(3.582.636)	(4.154.108)	571.472	(5.547.862)	1.965.226
C Valore aggiunto					
	1.106.911	1.028.680	78.231	405.352	701.558
Costo del lavoro	(934.410)	(1.044.303)	109.892	(454.053)	(480.358)
D Margine operativo lordo					
	172.500	(15.623)	188.123	(48.700)	221.201
Ammortamenti	(296.757)	(279.698)	(17.059)	(266.292)	(30.465)
Altri staziameti rettificativi	(28.905)	(12.505)	(16.399)	(9.374)	(19.530)
Stanziameti a fondi rischi e oneri	(78.013)	(59.831)	(18.182)	(59.750)	(18.263)
Saldo proventi ed oneri diversi (i)	122.981	78.720	44.261	86.553	36.428
E Risultato operativo					
	(108.193)	(288.936)	180.743	(297.564)	189.371
Proventi ed oneri finanziari	(113.155)	(36.764)	(76.391)	(48.984)	(64.171)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(52.389)	(20.067)	(32.322)	(71.973)	19.584
F Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte					
	(273.737)	(345.768)	72.030	(418.521)	144.784
Proventi ed oneri straordinari	389.198	(527.474)	916.672	(491.127)	880.325
G Risultato prime delle imposte					
	115.461	(873.242)	988.702	(909.648)	1.025.108
Imposte sul reddito dell'esercizio	(20.659)	(32.106)	11.447	4.300	(24.959)
H Utile (perdita) dell'esercizio					
	94.802	(905.348)	1.000.150	(905.348)	1.000.150

(i) Euro/mgl 9.302 riferiti ai ricavi da partnership MilleMiglia, sono stati riclassificati al 31/12/01 da "Ricavi" a "Proventi diversi"

*** Simulazione di incorporazione di Alitalia Team Spa, Racom Teledata Spa e Alitalia Teledata in Alitalia Spa effettuata al 31.12.2001

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI DELLA CAPOGRUPPO

Di seguito è illustrato l'apporto delle principali componenti del conto economico, così come riportato nella tavola per l'analisi dei risultati reddituali. Va preliminarmente segnalato che nel corso dell'esercizio sono state effettuate le fusioni per incorporazione delle controllate Alitalia Team, Racom Teledata ed Alitalia Teledata già Sigma nella Capogruppo Alitalia; allo scopo di rendere maggiormente significativo il raffronto, nei confronti dell'esercizio 2001, l'analisi delle variazioni è stata pertanto indirizzata verso una situazione "pro-forma", riprodotta nel prospetto affiancato, che include gli effetti delle predette fusioni.

Più in particolare si rileva quanto segue:

I ricavi dell'esercizio 2002 hanno presentato un valore pari ad €/mln 4.625, con un decremento di €/mln 1.280 (-22%) rispetto al precedente esercizio.

Isolando, come detto, gli effetti delle elisioni di Alitalia verso le società incorporate (€/mln 888) ed includendo gli apporti dei proventi delle stesse verso terzi (€/mln 115), si rileva un decremento pari a circa €/mln 507 (10%), di cui oltre €/mln 80 per effetti valutari e sostanzialmente imputabile all'andamento dei ricavi del traffico.

Questi ultimi, hanno registrato una flessione di €/mln 459 (-11%), determinata dalle componenti passeggeri (€/mln 426) e merci (€/mln 33).

Con particolare riferimento ai ricavi passeggeri, che includono l'apporto derivante dalla trasformazione in *wet lease* dell'attività della società Azzurra, ancora svolta in *franchising* nel primo trimestre 2001, e l'introduzione da ottobre 2001 del crisis *surcharge*, la flessione (-12%), è prevalentemente imputabile al ridimensionamento della capacità offerta (TKO -18%) attuato in relazione al negativo andamento del mercato, tradottosi in

un altrettanto consistente riduzione dei volumi di trasportato (TKT -18%) e parzialmente contro-bilanciato dal sensibile miglioramento dello *yield* (+8%), a sua volta, peraltro, penalizzato dai citati negativi effetti valutari.

Anche la flessione dei ricavi merci (-7%) riflette la diminuzione dei volumi di traffico (-11%), cui si è parzialmente contrapposto un aumento della resa unitaria conseguito nonostante il negativo impatto correlato agli andamenti valutari.

La variazione residua dei ricavi (€/mln 48), riflette principalmente la diminuzione delle prestazioni nei confronti di terzi erogate nell'ambito delle attività del comparto Sigma ceduto nel corso dell'anno (€/mln 42), risultando l'ulteriore differenza imputabile in massima parte ai minori proventi per i servizi manutentivi effettuati nei confronti di altri vettori e della controllata Eurofly (€/mln 44), parzialmente compensati dall'aumento delle provvigioni attive ricollegate alla maggiore attività interlinea derivante dalla partnership con Air France (€/mln 28) e dal contributo riconosciuto dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a seguito dell'affidamento, secondo gli oneri di servizio pubblico, del trasporto aereo di linea sulla rotta Cagliari-Roma (€/mln 11).

Il valore della produzione, pari a €/Mln 4.690, ha evidenziato un decremento di €/Mln 1.264 (21%) che, escludendo il complesso degli effetti derivanti dalla fusione (€/mln 771), si riduce a €/Mln 493 (9%) riflettendo, rispetto ai ricavi, anche variazioni positive determinate da un maggior valore delle capitalizzazioni per lavori su aeromobili e per oneri finanziari su anticipi in conto flotta.

I Consumi di materie e servizi esterni sono risultati complessivamente pari €/mln 3.583, con un decremento di €/mln 1.965 (-35%) rispetto al precedente esercizio.

Escludendo le elisioni della Capogruppo verso le controllate (€/mln 1.460) e considerando i costi esterni delle stesse (€/mln 66) il decremento, che risente in questo caso favorevolmente degli effetti delle componenti valutarie (oltre €/mln 70), si riduce a €/mln 571 ed evidenzia un contenimento (-14%) più che proporzionale rispetto alla flessione registrata dal valore della produzione.

Tale andamento, da collegare prevalentemente alla riduzione dell'attività ed alle misure di contenimento dei costi, risente, per le voci maggiormente interessate, delle seguenti variazioni:

- le spese per carburante sono diminuite di €/mln 220 principalmente per effetto della minore attività (che ha determinato circa il 50% della variazione), del più contenuto prezzo medio del greggio (€/mln 95, tenuto anche conto degli esiti delle operazioni di copertura) e, per il residuo, delle favorevoli variazioni del rapporto di cambio Euro/Dollaro;
- i noleggi passivi, nel quadro degli interventi di ridimensionamento dell'offerta, si sono ridotti di €/mln 175, principalmente a seguito della minore capacità acquisita da terzi tramite noleggi e/o accordi. Al decremento complessivo ha inoltre contribuito l'assorbimento (€/mln 63), effettuato seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni, di quota parte di quanto stanziato nel precedente esercizio a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B767 e dei costi connessi con il programma di anticipata radiazione di aeromobili MD11 in leasing finanziario;
- le spese di traffico e scalo (€/Mln 101) e quelle di vendita (€/Mln 49) sono diminuite in nesso con la minore attività;
- i materiali tecnici e le prestazioni per le manu-

tenzioni si sono decimate di €/mln 53, essenzialmente per la minore attività di volo della flotta del Gruppo e per il ridotto apporto dei servizi svolti sulla flotta di terzi, nonché per il favorevole andamento valutario;

- per contro i premi assicurativi per la copertura del premio relativo al rischio guerra sono aumentati in misura abnorme (€/mln 58) a seguito dell'incremento del costo determinatosi come diretta conseguenza degli eventi terroristici dell'11 settembre.

Le altre componenti, nel complesso, hanno consentito un decremento di €/mln 31, che, a tratto generale, ha interessato quasi tutte le voci, evidenziando importi più rilevanti per le prestazioni del personale (€/mln 11) nonché per i consumi di materiali non tecnici (€/mln 12), per effetto principalmente delle minori necessità di servizi di bordo, in nesso con la riduzione del numero di passeggeri trasportati.

Il Valore aggiunto, risultato pari a €/Mln 1.107 ha evidenziato un miglioramento di €/mln 702 che, tenuto conto delle suddette fusioni, si riduce a €/mln 78.

Il Costo del lavoro si è attestato a €/mln 934 registrando, nei confronti del precedente esercizio, un incremento di €/mln 480. Rendendo omogeneo, in termini organizzativi, l'esercizio 2001, il costo del lavoro ha mostrato, viceversa, una flessione di €/mln 110 (-11%) riferita in misura pressoché analoga al:

- Personale di terra, che risente della riduzione della forza media retribuita (-629 unità) determinata dal programma di incentivazione agli esodi, cui si è aggiunto l'effetto della cessione del comparto Sigma. Sulla diminuzione del costo del lavoro ha inoltre inciso l'insieme delle misure contenute negli accordi con le

Organizzazioni Sindacali nella primavera del 2002 e principalmente l'applicazione dei contratti di solidarietà.

- Personale navigante, che riflette soprattutto il più contenuto importo delle voci variabili (ore credito e maggiorate, diarie) connesso alla riduzione dell'attività di volo ed i benefici derivanti dai predetti accordi sulla riduzione del costo del lavoro, tra cui in particolare la sospensione della destinazione a finalità previdenziali/assistenziali delle somme rivenienti dalla cosiddetta "decontribuzione Visco". Alla variazione ha concorso pure la riduzione della forza media retribuita (-376 unità), ottenuta essenzialmente attraverso il minor ricorso ai contratti a tempo determinato del personale di cabina ed il già citato programma d'incentivazione agli esodi.

Nel complesso, le misure attuate hanno assicurato un rilevante contributo del fattore lavoro al processo di recupero economico, ancorché per il personale navigante si sia verificata, come peraltro previsto, una riduzione della produttività media essenzialmente ascrivibile al sovradimensionamento degli organici determinatosi in conseguenza della contrazione dell'attività di volo.

Tale circostanza si è tradotta per i piloti in una flessione dell'utilizzazione lorda (espressa dalle ore annue unitariamente volate dal personale mediamente disponibile) pari al 7%, mentre più contenuta è risultata la diminuzione dell'analogo parametro per gli assistenti di volo (-4%) per i quali i maggiori elementi di flessibilità disponibili, rappresentati dal variabile ricorso ai contratti a tempo determinato, hanno consentito di contenere il fenomeno del calo della produttività. Per contro è risultata fortemente penalizzata l'utilizzazione lorda della categoria dei Tecnici di volo (-60%) che impiegata unicamente sugli aeromobili B-747, ha risentito del completamento del pro-

gramma di *phase out* dall'operativo passeggeri di tale tipologia di flotta.

In conseguenza delle dinamiche sopra espresse, il **Margine operativo lordo** ha registrato un valore positivo di €/mln 173 con un incremento di €/mln 221 che si riduce a €/mln 188 se considerati gli effetti derivanti dalle operazioni straordinarie avvenute, come già detto, in corso d'anno.

Il **risultato operativo** ha registrato un valore negativo di €/mln 108, in sensibile miglioramento rispetto a quello, sempre negativo, del precedente esercizio pari a €/mln 297. Tale miglioramento, che, pari a €/mln 189, si riduce a €/mln 181, rendendo omogeneo l'esercizio 2001, include:

- più elevati ammortamenti per €/mln 17 da riferire, principalmente, agli oneri sostenuti per l'aumento del Capitale Sociale e per l'emissione del prestito obbligazionario ed alle variazioni intervenute nella consistenza della flotta, parzialmente compensati dal beneficio derivante dalla svalutazione, effettuata nel 2001, degli aeromobili di lungo raggio;
- maggiori stanziamenti che, oltre all'adeguamento degli oneri per il concorso a premi Millemiglia (€/mln 16) risentono prevalentemente dell'accantonamento prudenziale effettuato a fronte del credito per servizi di manutenzione resi alla Ghana Airways (€/mln 17), che riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recuperi posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato anche le autorità governative locali, nonché l'inasprirsi della situazione di criticità del settore del trasporto aereo;
- maggiori proventi diversi netti per €/Mln 44, in massima parte relativi all'assorbimento degli interessi connessi alla controversia con KLM, alle maggiori differenze emerse nel

periodo per servizi aerei non più da rendere a seguito della scadenza dei termini di validità nonché a differenze attive emerse da accantonamenti operati in esercizi precedenti.

Le **partite finanziarie nette** consuntivano un saldo negativo di €/mln 113, con un deterioramento di €/mln 64, nei confronti del periodo a raffronto. Tale peggioramento, considerando gli effetti della fusione (€/mln 12), si attesta a €/mln 76 ed è articolato, per le componenti principali, come segue:

- €/mln 87 per il sommarsi di minori proventi e maggiori oneri conseguiti sulle operazioni di copertura dei tassi di interesse e dei cambi. Queste ultime, effettuate anche con strutture opzionali, riflettono l'andamento della valuta statunitense e accolgono l'accantonamento (€/mln 33) per gli oneri sulle operazioni, ritenute non altamente efficaci secondo la definizione dello IAS 39, in scadenza nel prossimo esercizio, il cui esito, di importo non necessariamente simmetrico rispetto alla manifestazione economica dell'elemento coperto, dipenderà dall'effettivo cambio di chiusura delle singole transazioni. Se tale esito, come prevedibile, si confermerà negativo, sarà ampiamente controbilanciato dal favorevole effetto dei nuovi livelli di cambio sull'andamento gestionale, essendo le coperture effettuate per importo parziale;
- €/mln 37 per il sommarsi di minori proventi e maggiori oneri a fronte delle attività e passività denominate in valuta, prevalentemente in nesso con l'indebolimento del dollaro e delle valute ad esso collegate, ivi incluso l'adeguamento ai cambi di fine esercizio delle partite ancora in essere al 31 dicembre;
- -€/mln 23 per il positivo esito della valutazione operata sulle operazioni di copertura del prezzo carburante ancora in essere al 31 dicembre che, a differenza di quanto accaduto allo scorso

esercizio, non ha determinato la necessità di accantonamento dei presumibili oneri;

- -€/mln 11 per il miglioramento della situazione finanziaria della società;
- -€/mln 14 relativi a dividendi da società controllate.

Le **rettifiche di valore di attività finanziarie**, negative per €/mln 52, hanno registrato un miglioramento di €/mln 20 rispetto al precedente esercizio.

Isolando le elisioni di Alitalia nei confronti delle controllate incorporate (€/mln 52) si evidenzia un peggioramento di €/mln 32, da riferirsi essenzialmente all'accantonamento prudenziale reso necessario a fronte dei rischi connessi con la recuperabilità del credito nei confronti della Gemini Air Cargo che, a fronte del piano di rientro finanziario concordato in corso d'anno, ha mostrato ripetuti segnali di difficoltà finanziaria, in nesso con le problematiche del settore del trasporto aereo che hanno investito in misura massiccia i vettori statunitensi e che hanno portato ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali tuttora in fase di negoziazione, nonché alle svalutazioni delle società controllate, a seguito dei risultati consuntivati nell'esercizio.

Il **risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte** ha presentato una perdita di €/mln 274, con un miglioramento di €/mln 145 rispetto al 31 dicembre 2001, che si riduce a €/mln 72 nei confronti della situazione "pro-forma".

Le **partite straordinarie nette** hanno registrato un saldo positivo di €/mln 389 rispetto a quello negativo di €/mln 491 del precedente esercizio ed a quello parimenti sfavorevole per €/mln 527 del "pro-forma". Alla variazione in aumento, rispetto al "pro-forma", pari a €/mln 917, ha principalmente contribuito l'aumento dei proventi straordinari per €/mln 465 a fronte di una ridu-

zione degli oneri straordinari per €/mln 452. Più in particolare, alla variazione dei proventi hanno concorso principalmente:

- per €/mln 266 il positivo esito del procedimento arbitrale nei confronti della KLM, che sconta anche il fatto che l'onere a carico dell'Alitalia a fronte di quanto versato dalla KLM nel 1999 (€/mln 100) aveva trovato compensazione in un fondo rischi appostato nel bilancio in quell'anno;
- per €/mln 80 le plusvalenze realizzate con la cessione del comparto Sigma e di alcune partecipazioni minoritarie nello stesso settore d'attività;
- per €/mln 43 le plusvalenze complessivamente realizzate sulla cessione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia;
- per €/mln 11 le plusvalenze derivanti dal completato programma di dismissione della tipologia di flotta B-747 passeggeri, che ha interessato 7 aeromobili;
- per €/mln 28 l'assorbimento, a seguito degli sviluppi avutisi nel corso del 2002, della quota valutata eccedente del fondo costituito nel 2001, a fronte dei procedimenti in essere presso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato;
- per €/mln 14 la conclusione del contenzioso con la Fokker;
- per €/mln 13 l'assorbimento di quanto accantonato a suo tempo dalla Racom al fondo imposte differite, essendo venuti meno, nell'ambito della ricordata fusione per incorporazione della controllata nella Capogruppo, i motivi di tale appostazione;

- per €/mln 7 l'utilizzo, in nesso con il prossimo ricorso da parte del Gruppo alle opportunità previste in materia di sanatoria fiscale, del fondo esistente a fronte di possibili contenziosi tributari.

La variazione degli oneri riflette il venir meno di quanto stanziato nel precedente esercizio a fronte delle azioni di ristrutturazioni previste nel Piano Biennale 2002-2003, cui si sono contrapposti per l'esercizio 2002:

- per €/mln 37 l'accantonamento resosi necessario per adeguare, alle quotazioni di mercato il prezzo di realizzo degli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD11 combi di proprietà di prossima radiazione dall'operativo, ulteriormente ridottosi in conseguenza del perdurare della crisi del settore e del crescente numero di aeromobili di detta famiglia nella configurazione passeggeri (ampiamente preferita dagli operatori rispetto alla combi) disponibili sul mercato; detto importo ricomprende anche lo stanziamento effettuato sugli aeromobili di tale tipologia in locazione finanziaria, per i quali, sempre in ragione del citato phase out, si è acquisito l'importo attualizzato dei canoni residui;
- per €/mln 26 l'accantonamento del previsto onere che la società sosterrà per accedere alle opportunità offerte in materia di sanatoria fiscale dalla Legge n. 289/2002.

Il risultato prima delle imposte presenta un utile di €/mln 115, rispetto ad una perdita di €/mln 910 consuntivata nel precedente esercizio.

Le imposte pari a circa €/mln 21 sono riferite principalmente all'IRAP da versare. In conseguenza di quanto sopra il bilancio dell'Alitalia chiude l'esercizio 2002 con un utile di €/mln 95.

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

(Euro migliaia)

	31.12. '02	31.12. '01***	Variazioni	31.12. '01
A Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali	106.661	88.016	18.645	80.131
Immobilizzazioni materiali	3.202.651	2.744.908	457.743	2.676.909
Immobilizzazioni finanziarie:				
Partecipazioni	174.102	136.170	37.932	235.047
Altre	141.244	95.589	45.655	83.335
	3.624.657	3.064.684	559.973	3.075.422
B Capitale di esercizio				
Rimanenze di magazzino	188.779	189.824	(1.045)	189.824
Crediti commerciali	185.895	185.241	654	149.907
Altre attività	839.845	729.670	110.175	684.302
Debiti commerciali	(431.377)	(405.650)	(25.727)	(410.019)
Fondi per rischi ed oneri	(462.121)	(693.842)	231.721	(683.991)
Altre passività	(865.389)	(812.792)	(52.597)	(675.529)
	(544.368)	(807.548)	263.180	(745.505)
C Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio				
(A+B)	3.080.289	2.257.135	823.154	2.329.917
D Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato				
	(306.199)	(333.654)	27.455	(174.344)
E Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio e il T.F.R.				
(C+D)	2.774.090	1.923.481	850.609	2.155.573
coperto da:				
F Capitale proprio				
Capitale sociale versato	1.432.985	805.191	627.794	805.191
Riserve e risultati a nuovo (*)	230.520	933.923	(703.403)	933.923
Utile (perdita) del periodo	94.802	(905.348)	1.000.150	(905.348)
	1.758.307	833.766	924.541	833.766
G Indebitamento finanziario a medio/lungo termine				
	1.676.087	928.560	747.527	928.560
H Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)				
debiti finanziari a breve	128.390	381.384	(252.994)	601.572
disponibilità e crediti finanziari a breve	(788.694)	(220.229)	(568.465)	(208.326)
	(G + H)	1.015.784	(73.931)	1.321.806
I Totale, come in E				
(F+G+H)	2.774.090	1.923.481	850.609	2.155.573
(*) F/do sovrapprezzo delle azioni	227.907	564.162		564.162
Riserva legale	0	12.692		12.692
Versamento soci c/capitale	0	258.228		258.228
Riserva per emissione azioni art 2349 c.c.	1.182	1.182		1.182
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0	97.659		97.659
Riserva da riduz. capitale sociale	1.432	0		0
Utili portate a nuovo	0	0		0
	<u>230.520</u>	<u>933.923</u>		<u>933.923</u>

*** Simulazione di incorporazione di Alitalia Team Spa, Racom Teledata Spa e Alitalia Teledata in Alitalia Spa effettuata al 31.12.2001

ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

Nell'analizzare la struttura patrimoniale, va preliminarmente segnalato che nel corso dell'esercizio sono state effettuate le fusioni per incorporazione delle controllate Alitalia Team S.p.A., Racom Teledata S.p.A. ed Alitalia Teledata S.p.A., già Sigma S.p.A., nella Capogruppo Alitalia; viene pertanto esposta una situazione "pro-forma" al 31 dicembre 2001 che tiene conto delle suddette fusioni e che consente un miglior commento delle variazioni intervenute nei due periodi a raffronto.

Il **capitale investito**, dedotte le passività nette di esercizio ed il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, ha presentato un valore di €/mln 2.774, superiore di €/mln 851 a quello consuntivato alla fine dell'esercizio 2001.

Le **immobilizzazioni nette** hanno registrato un aumento di €/mln 560, passando da €/mln 3.065 di fine esercizio 2001 a €/mln 3.625 al 31 dicembre 2002. Isolando l'effetto della cessione del comparto Sigma, che ha determinato investimenti per €/mln 18 principalmente relativi alla quota differita del prezzo di vendita, dismissioni per €/mln 17, relative ad immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie, e ammortamenti di competenza del periodo antecedente alla cessione del comparto stesso per €/mln 3, il decremento si è attestato a €/mln 562, articolandosi come segue:

- gli investimenti sono risultati pari a €/mln 1.064 e hanno riguardato per €/mln 68 le immobilizzazioni immateriali, per €/mln 849 le immobilizzazioni materiali e per €/mln 147 le immobilizzazioni finanziarie, come meglio dettagliato nella successiva sezione dedicata all'analisi della struttura finanziaria;
- gli ammortamenti stanziati nel periodo sono stati complessivamente pari ad €/mln 294;

- le dismissioni ed i realizzi, pari ad €/mln 111 al netto delle plusvalenze realizzate, sono riferiti principalmente:

- per €/mln 93 alla cessione del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia;

- per €/mln 10 a rimborsi dei crediti finanziari, essenzialmente attribuibili alla restituzione di depositi cauzionali;

- per €/mln 7 alle cessioni ed alle riclassifiche a scorte di materiale aeronautico vario;

- le svalutazioni nette, pari a €/mln 96, sono invece riferite essenzialmente:

- alle svalutazioni di partecipazioni (€/mln 36) a seguito dei risultati consuntivati dalle società controllate valutate a patrimonio netto, essenzialmente riferite all'Atitech (€/mln 22) e all'Eurofly (€/mln 13);

- all'accantonamento (€/mln 31) resosi necessario per adeguare al valore di mercato il prezzo di realizzo degli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD11 combi, di prossima radiazione dall'operativo, ulteriormente ridottosi in conseguenza del perdurare della crisi del settore e del crescente numero di aeromobili di detta famiglia nella configurazione passeggeri (ampiamente preferita dagli operatori rispetto alla combi) disponibili sul mercato;

- a quanto prudenzialmente stanziatosi (€/mln 17) a fronte dei rischi connessi con la recuperabilità del credito nei confronti della società Gemini Air Cargo che, pur nell'ambito del piano di rientro concordato nel corso del 2002, ha mostrato ripetuti segnali di difficoltà finanziaria, in nesso con le problema-

tiche del trasporto aereo che hanno investito in maniera massiccia i vettori statunitensi e che hanno condotto ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali, tuttora in fase di negoziazione;

- alla riduzione di valore delle partite in valuta estera, per l'allineamento ai cambi di fine periodo (€/mln 9).

Il **capitale di esercizio** ha presentato un'eccedenza delle passività sulle attività pari a €/mln 544, a fronte del saldo di uguale segno per €/mln 808 consuntivato al termine dell'esercizio 2001.

I fenomeni che hanno maggiormente contribuito alla variazione di €/mln 263 sono stati:

- una sostanziale compensazione tra la riduzione dei crediti commerciali, principalmente riconducibile a quanto incluso nel comparto Sigma ceduto (€/mln 27), e la maggiore esposizione verso società controllate (€/mln 20) e pubbliche amministrazioni (€/mln 7);
- un aumento delle altre attività di €/mln 110, principalmente dovuto al credito verso la KLM determinatosi a seguito del positivo esito del lodo arbitrale che ha condannato la stessa al pagamento di una penale risarcitoria, oltre ad interessi e rimborsi (€/mln 172 complessivamente). Parziale compensazione è intervenuta: per la riclassifica, tra le immobilizzazioni finanziarie, di parte del credito vantato verso la società Gemini Air Cargo, a seguito del citato accordo inerente la rateazione di quanto scaduto (€/mln 33); per la svalutazione prudenziale del credito per prestazioni manutentive verso la società Ghana Airways (€/mln 17), che riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recupero posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato anche le Autorità

governative locali, nonché l'apprezzamento in chiave prospettica dell'inasprirsi della situazione di criticità del settore del trasporto aereo; per quanto ceduto con il comparto Sigma (€/mln 6);

- un aumento delle altre passività e dei debiti commerciali, pari ad €/mln 78, essenzialmente correlato ad una crescita dei debiti tributari (€/mln 58), da riferirsi anche a quanto ivi appostato in relazione alla decisione di accedere alla normativa sul condono ex Legge 27 dicembre 2002 n. 289, ed alla maggiore esposizione verso fornitori (€/mln 81) compensati dalla riduzione di quella verso le società controllate (€/mln 55);
- relativamente ai fondi si rileva un decremento di €/mln 232, determinato principalmente dal totale utilizzo del Fondo accordi commerciali (€/mln 109) conseguente al positivo esito del lodo arbitrale in ordine alla controversia con la KLM, dalla riduzione del fondo ristrutturazione (€/mln 79), essenzialmente in nesso con gli utilizzi effettuati per esodi agevolati, e del fondo oneri futuri su B-767 (€/mln 60), per l'assorbimento realizzato nel periodo seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni.

Ulteriori decrementi si riferiscono agli utilizzi delle quote valutate eccedenti: del fondo costituito nel 2001 a fronte dei procedimenti avviati dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (€/mln 28); del fondo imposte e tasse (€/mln 20), essenzialmente rappresentativo sia dell'assorbimento delle imposte differite a suo tempo accantonate dalla società Racom, essendo venuti meno i motivi che avevano determinato tale appostazione, sia di quanto ritenuto eccedente a fronte della decisione di accedere alla normativa sul condono.

Parziale compensazione è intervenuta per l'incremento netto registrato dal complesso degli altri fondi, tra i quali più rilevanti si presentano gli aumenti dei fondi registratisi a fronte di contenziosi legali e verso fornitori (€/mln 16), di impegni di acquisto e vendita a termine (€/mln 16) dell'aggiornamento degli oneri connessi al concorso per operazioni a premi Millemiglia (€/mln 26), nonché di quelli afferenti l'adeguamento area tecnica (manutenzioni programmate) (€/mln 13).

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, pari a €/mln 306, ha registrato un decremento di €/mln 27 originato dagli utilizzi connessi alle risoluzioni intervenute nel periodo ed agli anticipi concessi in virtù della normativa vigente, attenuato dall'accantonamento per le indennità di competenza dell'esercizio.

Il capitale proprio ha presentato un valore di €/mln 1.758, con un aumento di €/mln 925 che riflette essenzialmente gli effetti delle operazioni sul capitale deliberate ed eseguite nell'anno per complessivi €/mln 829, nonché l'utile dell'esercizio per €/mln 95.

In particolare, le prime hanno riguardato la sottoscrizione effettuata dall'Azionista di maggioranza per complessivi €/mln 371, utilizzando integralmente il versamento in conto futuro aumento di capitale di €/mln 258 effettuato nel 2001 ed il successivo aumento tramite collocamento sul mercato per un importo di €/mln 715, cui si è aggiunta la conversione di parte delle obbligazioni emesse per €/mln 1.

Circa la consistenza e le variazioni intervenute nelle singole componenti del capitale proprio, si rinvia agli elementi citati nella Nota Integrativa.

La **posizione finanziaria netta** presenta un saldo negativo di €/mln 1.016, con un miglioramento di €/mln 74 articolato come segue:

- aumento di €/mln 748 dell'indebitamento finanziario a medio/lungo termine, essenzialmente per effetto dell'emissione di un prestito obbligazionario convertibile di importo pari a €/mln 715 e dell'accensione di nuovi finanziamenti collegati agli investimenti in flotta per €/mln 227, parzialmente compensati dall'estinzione anticipata dei due finanziamenti relativi al complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia per un valore totale €/mln 98, nonché dai rimborsi delle rate di finanziamento giunte a scadenza per €/mln 96;
- riduzione di €/mln 821 della posizione debitoria netta a breve termine, a seguito di:
 - aumento di disponibilità liquide e crediti finanziari pari ad €/mln 568, in nesso con l'attuazione della citata operazione sul capitale e dell'emissione del prestito obbligazionario;
 - riduzione dell'indebitamento a breve di €/mln 253, principalmente afferente il rimborso di tutti i finanziamenti a breve termine, ivi incluse le cambiali finanziarie emesse nei confronti del Mediocredito Centrale.

Per opportuna informazione va rilevato che al 31 dicembre 2002 risultavano in essere *leasing* finanziari su aeromobili le cui quote capitali, inclusive del valore di riscatto, erano pari ad €/mln 476.

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO*(Euro migliaia)*

31.12. '02 31.12. '01

A Disponibilità monetarie nette iniziali (indebitamento finanz. netto a breve iniziale)		
	(393.246)	(262.759)
B Flusso monetario da attività di esercizio		
Utile (Perdita) del periodo	94.802	(905.348)
Ammortamenti	296.756	266.292
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni (Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	(135.981)	(1.369)
	96.233	216.713
Variazione del capitale di esercizio	(263.180)	436.963
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	(27.455)	7.088
	61.174	20.339
C Flusso monetario da attività di investimento in immobilizzazioni		
Investimenti in immobilizzazioni:		
immateriali	(68.332)	(37.560)
materiali	(849.470)	(522.340)
finanziarie	(146.521)	(24.114)
Prezzo di realizzo, valore di rimborso, di immobilizzazioni	247.342	29.170
	(816.981)	(554.844)
D Flusso monetario da attività di finanziamento		
Nuovi finanziamenti	942.333	244.277
Conferimenti dei soci	829.739	258.228
Contributi in conto capitale	0	0
Rimborsi di finanziamenti	(194.806)	(98.487)
Rimborsi di capitale proprio	0	0
Altre variazioni	0	0
	1.577.266	404.018
E Distribuzione di utili		
	0	0
F Flusso monetario del periodo		
	(B+C+D+E)	(130.487)
FI Effetto rettifiche sulle disponibilità monetarie		
	232.091	0
G Disponibilità monetarie nette finali (indebitamento finanziario netto a breve finale)		
	(A+F+FI)	(393.246)

ANALISI DELLA STRUTTURA FINANZIARIA DELLA CAPOGRUPPO

La gestione finanziaria dell'Alitalia nel 2002 è risultata caratterizzata dagli elevati flussi di liquidità che, generatisi essenzialmente in nesso con l'operazione di aumento del capitale sociale, con la correlata emissione del prestito obbligazionario convertibile e dal positivo effetto generato dalle fusioni per incorporazione delle controllate Alitalia Team S.p.A., Racom Teledata S.p.A. ed Alitalia Teledata S.p.A. (già Sigma S.p.A.) nella Capogruppo Alitalia, e coniugandosi altresì con il contributo riveniente dal flusso monetario da attività d'esercizio e dai realizzi da cessioni, hanno consentito la totale copertura degli ingenti investimenti del periodo ed il miglioramento della posizione finanziaria netta.

In maggior dettaglio:

- il **flusso monetario da attività di esercizio** è risultato positivo per €/mln 61, principalmente in conseguenza del favorevole apporto dell'autofinanziamento (risultato netto + ammortamenti e svalutazioni + variazione del TFR), complessivamente positivo per €/mln 460, parzialmente controbilanciato dalla variazione del capitale di esercizio, pari a €/mln 263 (per maggiori dettagli relativi a tale posta si fa rinvio a quanto già segnalato in sede di commento della struttura patrimoniale) e dallo scorporo delle plusvalenze nette, pari a €/mln 136);
- il **flusso monetario da attività di investimento** è risultato, composto da impieghi pari complessivamente a €/mln 1.064 e da realizzi per €/mln 247.

Gli impieghi hanno riguardato:

- per €/mln 68 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, riferiti ai costi sostenuti per l'aumento del capitale sociale e per l'emissione del prestito obbligazionario (complessiva-

mente €/mln 22), agli oneri capitalizzati e sostenuti per gli interventi effettuati su flotta di terzi (€/mln 19), per la formazione del personale (€/mln 9), per le acquisizioni di *software* da terzi (€/mln 11) e per altre voci (€/mln 7), tra le quali le più rilevanti hanno riguardato gli allestimenti di agenzie ed uffici nonché gli oneri accessori sui finanziamenti;

- per €/mln 849 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, riferiti principalmente alla flotta (€/mln 557) e ad anticipi erogati in conto flotta (€/mln 264). La quota residua è risultata riferita ad immobilizzazioni in corso di realizzazione (€/mln 11), principalmente in nesso con i lavori di ristrutturazione del centro EDP, ed all'acquisizione impianti ed attrezzature (€/mln 10), nonché di apparecchiature informatiche mobili e macchine per uffici (€/mln 7).

Gli investimenti relativi alla flotta hanno riguardato l'acquisto di cinque A-319, quattro B-777, tre ERJ-145 due ATR-72 ed il riscatto di un MD-80 per complessivi €/mln 488, revisioni su flotta di proprietà per €/mln 19 ed acquisti di motori e apparati di rotazione per €/mln 50.

Gli anticipi in conto flotta, inclusivi degli oneri finanziari capitalizzati, sono stati corrisposti a fronte di ordini per aeromobili B-777, A-319, ATR-72 ERJ-170 e ERJ-145 ed opzioni per aeromobili ERJ-170;

- per €/mln 146 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, riferiti essenzialmente all'acquisto della partecipazione nell'Air France (€/mln 51), alle sottoscrizioni degli aumenti di capitale delle società SASA (€/mln 5), OPODO Ltd (€/mln 8), Alitalia Airport (€/mln 8), Italiatour (€/mln 2) e Alicos già 7C Italia (€/mln 1), alla riclassifica dal capitale di esercizio del credito parzialmente fruttifero verso la società Gemini Air

Cargo derivante dal citato accordo inerente la rateazione di quanto scaduto (€/mln 33), alla quota differita del prezzo di vendita del complesso immobiliare adibito a Centro Direzionale Alitalia (€/mln 20), oltre ai depositi cauzionali (€/mln 13) e a crediti per interessi di mora (€/mln 4).

Le altre variazioni del flusso monetario da attività di investimento, pari a €/mln 247, si riferiscono principalmente alle plusvalenze acquisite con le citate fusioni (€/mln 81), alla cessione del Centro Direzionale Alitalia (€/mln 140) e di 7

aeromobili B-747 (€/mln 13) e rimborsi di crediti finanziari, in massima parte riferiti ai depositi cauzionali (€/mln 10).

- **Il flusso monetario da attività di finanziamento**, positivo per €/mln 1.577, è risultato composto dai versamenti collegati all'operazione di aumento di capitale per €/mln 829, all'emissione del prestito obbligazionario per €/mln 715 ed all'accensione di nuovi finanziamenti a medio/lungo termine per €/mln 227, cui si sono contrapposti rimborsi per €/mln 194.

ALTRI FATTI DI RILIEVO RIGUARDANTI L'ESERCIZIO

Si segnalano di seguito, considerati per argomento, gli altri fatti di rilievo che hanno avuto luogo nel 2002.

PROCEDIMENTI APERTI DALL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO (A.G.C.M.)

- Il 20 marzo 2002 il TAR del Lazio si è pronunciato con sentenza in merito al ricorso promosso dall'Alitalia per l'annullamento del provvedimento, di cui si era data notizia nella relazione al bilancio 2001, con il quale l'A.G.C.M. il 27 giugno 2001, all'esito del procedimento (A/291) relativo ad un presunto abuso di posizione dominante e ad una presunta discriminazione commessa dalla Compagnia a danno di alcune agenzie di viaggi nazionali, avendo praticato schemi di incentivazione alle vendite ritenuti abusivi, aveva comminato alla Compagnia una sanzione amministrativa pecuniaria pari a circa €/mln 27 disponendo altresì l'immediato termine dell'applicazione dei predetti schemi incentivanti.

Con la suddetta sentenza il TAR del Lazio ha accolto il ricorso promosso dall'Alitalia limitatamente alla determinazione della sanzione pecuniaria comminata dall'A.G.C.M..

Più in particolare, secondo il TAR, fermo restando il carattere discriminatorio e fidelizzante degli schemi di incentivazione di Alitalia, l'Autorità non avrebbe correttamente valutato l'impatto concreto (quindi, la gravità) della suddetta infrazione. Il TAR ha infatti rilevato, per un verso, che nel periodo in questione i concorrenti hanno incrementato la propria quota di mercato (circostanza che smentirebbe l'assunto dell'A.G.C.M. che con

gli schemi fidelizzanti di che trattasi l'Alitalia creerebbe barriere ai vettori concorrenti) e, per altro verso, che la durata dell'infrazione nel caso Alitalia era sensibilmente inferiore alla durata di un caso relativo ad una fattispecie analoga definito dalla Commissione Europea nei confronti di un primario vettore aereo inglese (cui era stata comminata una sanzione di entità più limitata) ed attualmente all'esame del Tribunale di primo grado delle Comunità Europee.

Nell'ambito di tali circostanze, l'Alitalia nel ritenere corretti i propri comportamenti il 18 settembre 2002 ha impugnato davanti al Consiglio di Stato anche la sentenza del TAR del Lazio emessa il 20 marzo 2002. Essendosi nel frattempo costituita anche l'Avvocatura dello Stato in difesa dell'A.G.C.M., si è provveduto a mantenere cautelativamente, sia pure per un minore ammontare (€/mln 5) più adeguato agli sviluppi del contenzioso ed ai rischi allo stesso conseguenti, lo stanziamento esistente (€/mln 27).

- Con provvedimento notificato in data 28 marzo 2002, l'A.G.C.M. ha avviato nei confronti di Alitalia un procedimento (A/291-b) per l'illotemperanza al già citato provvedimento del 27 giugno 2001, asserendo che la Compagnia avrebbe omesso di trasmettere, anche dopo la richiesta formulata dall'Autorità in data 14 marzo 2002, documentazione idonea a comprovare l'effettiva applicazione di nuovi schemi di incentivazione a favore delle agenzie di viaggio. Secondo l'Autorità ciò indurrebbe a ritenere che Alitalia non abbia introdotto alcun cambiamento negli schemi di incentivazione al fine di rimuovere i comportamenti illegittimi, accertati con il provvedimento del 27 giugno 2001, che avevano portato alla ricordata sanzione.

Conseguentemente con provvedimento notificato il 26 luglio 2002 l'Autorità ha richiesto ad Alitalia di porre immediatamente termine ai comportamenti ritenuti distorsivi della concorrenza nei rapporti con le agenzie di viaggio, deliberando inoltre di comminare alla stessa una sanzione pecuniaria di €/ml 2.

Con ricorso presentato in data 6 novembre 2002, si è proceduto ad impugnare la predetta delibera davanti al TAR del Lazio effettuando, contestualmente, il pagamento con riserva della sanzione comminata (€/mln 2).

- Relativamente al procedimento (I-446) in essere presso la stessa Autorità di cui pure si era data notizia nella Relazione al Bilancio 2001, si ricorda che l'A.G.C.M. aveva da tempo avviato un'indagine relativa ad una presunta intesa restrittiva della libertà di concorrenza nell'ambito del mercato nazionale dei servizi di trasporto passeggeri su aerei di linea, con riguardo alla determinazione contestuale - da parte di Alitalia stessa e di altre società di trasporto aereo - di un supplemento tariffario, correlato all'aumento del prezzo del carburante per aviazione della medesima entità per tutti i collegamenti domestici, denominato "fuel surcharge".

Secondo la tesi difensiva sviluppata dalla Compagnia, l'applicazione del "fuel surcharge" scaturiva da una decisione autonoma di Alitalia, adottata sulla scorta di una situazione di emergenza determinatasi a seguito del repentino incremento del costo del carburante per aviazione avvenuto nel 1999 e giustificata dall'esigenza di fornire ai consumatori un'indicazione circa l'attribuibilità dell'aumento tariffario a fattori esterni e la natura contingente del medesimo.

L'allineamento da parte dei concorrenti si era

verificato in quanto gli stessi erano venuti a conoscenza di tale iniziativa, poco prima della sua adozione ed effettiva applicazione, da programmi informatici tramite i quali viene gestito il sistema delle tariffe aeree a livello mondiale.

L'Autorità, al termine dei propri accertamenti, ha ritenuto i comportamenti di Alitalia e delle altre compagnie restrittivi della concorrenza e pertanto, con provvedimento notificato in data 8 agosto 2002, ha comminato sanzioni proporzionali ai rispettivi fatturati nazionali ed in particolare ad Alitalia una sanzione pecuniaria di €/mln 1,6. Detta fattispecie resta coperta dall'apposito stanziamento al fondo rischi vari, effettuato nel 2001 (€/mln 10) di cui in bilancio 2002 è stata recuperata a conto economico la quota eccedente la sanzione comminata e nel frattempo pagata con riserva, avendo in data 13 novembre 2002 Alitalia presentato ricorso davanti al TAR del Lazio per impugnare il provvedimento in argomento.

- Da ultimo si segnala che, a valle della notifica da parte della Compagnia all'A.G.C.M. effettuata in data 19 luglio 2002 in ordine all'accordo commerciale di "code sharing" formalizzato in pari data con Volare Group, l'Autorità ha avviato un'istruttoria ritenendo che l'accordo in questione possa configurare un'intesa restrittiva della concorrenza. La Compagnia è stata sentita in audizione dalla Autorità il 26 novembre 2002. La citata istruttoria è tuttora in corso.

COMPOSIZIONE DEGLI ORGANI SOCIALI

- In data 14 maggio 2002, il Consiglio di Amministrazione Alitalia, nel prendere atto

delle dimissioni rassegnate da un Consigliere della Società, ha nominato, in linea con le intese convenute nel quadro dello sviluppo dell'Alleanza con Air France, Amministratore della Società M. Jean-Cyril Spinetta, *Président Directeur Général* della Air France stessa.

La predetta nomina è stata, poi, confermata dall'Assemblea degli Azionisti Alitalia in data 28 maggio 2002.

Al riguardo, si evidenzia che, sempre nell'ambito delle citate intese, l'Amministratore Delegato di Alitalia, dott. Francesco Mengozzi, giusta decreto 25 marzo 2002 del *Ministère de l'Équipement, des Transports e du Logement*, è stato nominato membro del Consiglio di Amministrazione di Air France.

- In data 28 maggio 2002, l'Assemblea degli Azionisti Alitalia ha nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2002-2004, essendo venuto a scadere, per decorso del termine di durata, il mandato conferito ai componenti il precedente Organo.

La nomina è stata deliberata con la procedura statutaria del c.d. "voto di lista", per effetto della quale tre Sindaci effettivi, tra cui il Presidente, ed un Sindaco supplente sono stati tratti dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti ed i restanti due Sindaci effettivi ed un Sindaco supplente sono stati tratti da altra lista.

MODIFICHE DELLO STATUTO SOCIALE

- L'assemblea degli Azionisti Alitalia, tenutasi in data 28 maggio 2002, ha approvato una modifica dell'art .29 dello Statuto Sociale in

ordine ai requisiti di professionalità dei componenti il Collegio Sindacale prevedendo, nell'ambito di quanto indicato all'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 negli interessati, di competenze specifiche, quali strettamente attinenti all'attività della Società, nei settori aeronautico ed aeroportuale ed in quelli a questi connessi, nonché nelle materie inerenti le discipline giuridiche privatistiche ed amministrative, le discipline economiche e quelle relative alla revisione ed organizzazione aziendale.

- L'assemblea degli Azionisti Alitalia tenutasi in data 29 ottobre 2002, ha approvato:
 - la riduzione da 1 a 0,5 della percentuale di possesso azionario necessaria per la presentazione delle liste di candidati per la nomina del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale;
 - l'introduzione della previsione che le riunioni Consiglio di Amministrazione possano tenersi anche per audio/videoconferenza ovvero per teleconferenza.

VARIAZIONI INTERVENUTE NEL PORTAFOGLIO TITOLI

Si segnala che Alitalia nel corso del 2002 ha sottoscritto:

- le azioni di propria spettanza rivenienti dall'aumento gratuito ad Euro 31.699.944,00 del capitale sociale dell'Atitech S.p.A.;
- l'aumento ad Euro 7.678.080,00 del capitale sociale dell'Eurofly S.p.A.;

- la quota di propria spettanza riveniente dall'operazione di riduzione e di contestuale aumento del capitale sociale della collegata 7C Italia S.p.A., operazione per effetto della quale detto capitale si è attestato ad Euro 2.648.950,00;
- la quota di propria spettanza dell'aumento ad Euro 50.000.000,00 del capitale sociale della partecipata SASA Assicurazioni Riassicurazioni S.p.A.;
- la quota di propria spettanza dell'aumento ad Euro 193.331.250,00 del capitale sociale della partecipata OPODO Ltd.;
- la quota di propria spettanza dell'aumento a USD 25.000.000 del capitale sociale della partecipata Belac LLC.

Alitalia sempre nel corso del 2002, ha acquistato:

- n. 4.090.193 azioni della Société Air France, pari all'1,86% del suo capitale sociale;
- l'intera partecipazione, già detenuta dalla controllata Italiatour S.p.A., nel capitale sociale della GA 2000 Travel Service Ltd. ed in quello della Global Executive Travel Selections Inc.
L'operazione si è inquadrata nell'ambito della programmata cessione della controllata che non riguarderà le due predette società in quanto le stesse gestiscono attività strettamente correlate al "core business";
- la titolarità di n. 278.836 azioni France Telecom per effetto della liquidazione della fondazione "The Sita Foundation" e della conseguente ripartizione del patrimonio di quest'ultima tra i soci della stessa.

CONCORDATO FISCALE

La società ha assunto la determinazione di aderire alle disposizioni in materia di concordato fiscale previste dalla Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (*"Definizione automatica ed integrazione degli imponibili per gli anni pregressi"* - Legge Finanziaria 2003) e successive modificazioni, in specie avvalendosi delle opzioni:

- a) di definizione delle liti fiscali pendenti (art. 16, Legge n. 289/2002 citata);
- b) di definizione automatica per gli anni pregressi (artt. 8 e 9, Legge n. 289/2002 citata) sia agli effetti delle imposte sui redditi - e assimilate - che ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

Si ricorda, peraltro, che, ai sensi della legge 85/95, la Compagnia, anche per quanto concerne la società incorporata ATI, presentò, nell'esercizio 1996 istanza di sanatoria per le irregolarità formali eventualmente commesse (art. 19 bis Legge citata) sino al 30 giugno 1996, sia ai fini delle imposte dirette che dell'IVA.

La determinazione assunta ai sensi della citata Legge n. 289/2002 concerne le pendenze fiscali proprie di Alitalia e quelle delle Società incorporate nel corso dell'esercizio 2002 (Alitalia Team S.p.A., Racom Teledata S.p.A. ed Alitalia Teledata S.p.A.).

Gli oneri connessi e conseguenti, stimabili in €/mln 25,7, in base ai principi di competenza e prudenza che presidono alla valutazione degli stanziamenti di fine anno, trovano evidenza già in questo bilancio, nonostante gli adempimenti susseguenti siano dalla legge scadenzati in epoca successiva alla chiusura dell'esercizio 2002.

Alla su descritta determinazione gli amministratori sono pervenuti dopo un'attenta disamina della complessiva posizione fiscale della Società e successivamente ad una approfondita valutazione dei *costi - benefici* connessi ad una chiusura totale e definitiva della stessa che, peraltro, consente di escludere il differimento per ulteriori due anni della prescrizione dei periodi di imposta che, al contrario, penalizza i soggetti che non aderiscono.

Tale attività è stata svolta dalle competenti strutture aziendali, con il fattivo contributo di primari studi di consulenza esterni.

All'esito dei citati approfondimenti, è prevalsa l'opportunità di aderire alle opzioni di definizione in argomento; e questo non tanto (i) per la presenza di conclamate ed ingiustificabili aree di criticità nella gestione del rapporto fiscale delle società, sempre adeguatamente monitorato dalle competenti strutture interne, quanto, soprattutto perché (ii) in una realtà aziendale (anche amministrativamente) complessa - come quella propria della Società - il "*rischio interpretativo*" che strutturalmente affetta le valutazioni fiscali - viste le complessità del sistema normativo in materia - è immanente pure rispetto a sistemi adeguatamente presidiati e supportati.

Gli oneri connessi al concordato, appostati tra le partite straordinarie del conto economico, sono in misura preponderante - 44,8% rispetto al totale - riferibili alla definizione automatica per gli anni pregressi (1998 - 2001) relativamente al settore imposta sul valore aggiunto.

L'opportunità di definire la posizione della Società in questo ambito, oltre che dalle considerazioni generali prima sommariamente illustrate, deriva da una situazione di obiettiva incertezza circa la corretta interpretazione ed applicazione di talune prescrizioni normative specificamente

proprie del comparto industriale in cui opera la società.

Nonostante la sussistenza di argomenti relativamente persuasivi a sostegno della linea di comportamento seguita - peraltro comune a (e condivisa da) tutti gli operatori del settore - la considerazione dell'alea che strutturalmente caratterizza il contraddittorio con le Autorità fiscali, in uno con l'apprezzamento dei tempi e dei costi - diretti e indiretti - di un eventuale contenzioso portato avanti le competenti sedi giudiziarie, hanno condotto alla determinazione citate.

Relativamente alla definizione del settore imposte sui redditi - e assimilate - gli oneri connessi - che incidono nella misura del 47,7% rispetto al totale - sono per la gran parte - riferibili all'imposta regionale sulle attività produttive - IRAP -.

Agli effetti dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche - IRPEG - la definizione della posizione fiscale della società è sostanzialmente "*a costo zero*", avuto riguardo alla mancata evidenziazione, nei periodi condonabili, di imposte dovute a causa della dichiarazione di imponibili negativi di periodo, ovvero per l'utilizzo di perdite fiscali pregresse disponibili.

Né, al riguardo, è da considerare significativo l'effetto indiretto della definizione, in specie rappresentato dalla irrilevanza delle perdite residue risultanti dalle dichiarazioni originarie.

Ciò, in specie, in considerazione del fatto che sia l'effetto riveniente dall'applicazione della Legge 18 ottobre 2001, n.383 (art. 4 commi 1 e seguenti), in termini di riduzione del reddito imponibile per quota parte dei costi sostenuti per gli investimenti in beni strumentali, sia lo "*stock*" di fondi tassati appostati a bilancio si ritiene garantiscono - anche secondo la prevedibile tempistica di utilizzo dei relativi presidi economici - adeguato

copertura ai futuri imponibili che, eventualmente, dovessero essere dichiarati dalla Società. Per quanto riguarda, in ultimo, gli oneri connessi alla definizione delle liti fiscali potenziali e pendenti – che rappresentano il 7,5% rispetto al totale – la scelta di chiudere le relative pendenze:

- (i) oltre a risultare opportuna e razionale, considerato il rapporto: *costo verso rischio soccombenza* (anche ponderando l'alea che strutturalmente caratterizza il contenzioso tributario);
- (ii) è comunque condizione legale – per uno dei contenziosi pendenti – per l'accesso alla più ampia definizione automatica per l'esercizio da definire.

Si rappresenta, in ultimo, che in data 7 gennaio 2003, l'Ufficio delle Entrate di Roma 2 ha notificato un avviso di rettifica e liquidazione, con l'iscrizione di un importo pari a complessivi €/mln 2,1 corrispondenti alla maggiore imposta dovuta ai fini INVIM, agli interessi su detta maggiore imposta, nonché alla relativa sanzione pecuniaria.

Detto avviso scaturisce dal controllo effettuato dall'Ufficio, che rileva il maggior valore dei beni dichiarati, determinato da variazioni di mercato. Per l'avviso di rettifica e liquidazione sopra detto la compagnia ha proposto istanza di accertamento con adesione al citato Ufficio di Roma 2.

ALTRI FATTI

- Con il versamento della somma transata di €/mln 18, avvenuto il 15 gennaio 2003, si è definitivamente conclusa la controversia intentata da Alitalia contro il Fallimento Fokker e relativa alla richiesta di risarcimento dei danni emergenti a seguito della vicenda correlata al programma di sviluppo della flot-

ta F70 avviato nel 1995 ed interrottosi, con la riconsegna alla compagnia olandese dei primi 5 aeromobili forniti, nel corso del 1997 a seguito del fallimento della suddetta controparte.

- L'assemblea degli Azionisti Alitalia, tenutasi in data 28 maggio 2002, ha deliberato il conferimento dell'incarico di revisione contabile per il triennio 2002-2004 alla Deloitte & Touche S.p.A., già Revisore di Alitalia e delle altre Società dalla stessa controllate che svolgono un'attività rientrante nel *core business* del Gruppo.
- L'assemblea degli Azionisti Alitalia, tenutasi il 29 ottobre 2002, ha deliberato la riduzione di un terzo del compenso globale annuo spettante al Consiglio di Amministrazione.
- In data 29 ottobre 2002 si è tenuta l'Assemblea degli Obbligazionisti che ha nominato il proprio rappresentante comune e ne ha determinato il relativo compenso.

Si segnala inoltre che sul finire del 2002 la società ha formalizzato un'intesa preliminare con Aeroporti di Roma che prevede a fronte della cessione di un'area di proprietà Alitalia presso Fiumicino, l'estendersi della durata sino al 2044 delle sub-concessioni inerenti l'uso di aree e beni insistenti presso il sedime aeroportuale di Fiumicino.

Si ricorda infine che, sempre nel quadro delineatosi in conseguenza degli accadimenti dell'11 settembre, con comunicazione del 10 ottobre 2001 indirizzata al Parlamento Europeo e al Consiglio e con lettera del 14 novembre 2001 trasmessa alla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione Europea, la Commissione Europea aveva autorizzato gli Stati membri ad emanare provvedimenti idonei ad indennizzare tutte le

Compagnie aeree delle perdite subite a causa della chiusura dello spazio aereo americano dall'11 al 14 settembre 2001, fissandone nel contempo i criteri di valutazione e la modalità di erogazione. In tale quadro, Alitalia, con comunicazione del 22 aprile 2002 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, reiterata successivamente con comunicazione dell'11 luglio indirizzata ai predetti Ministeri ed all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha inoltrato, in conformità alle indicazioni formulate dalla Commissione, la richiesta di compensazione da parte dello Stato, nella misura di circa 9 milioni di Euro, degli oneri sopra menzionati.

Si segnala a tale riguardo che la predetta richiesta avanzata da Alitalia non ha ancora ricevuto seguito in quanto, almeno nell'ambito della Legge Finanziaria dello Stato per l'anno 2003, non ha trovato accoglimento l'emendamento necessario a garantire la copertura finanziaria degli indennizzi da riconoscere alle Compagnie di trasporto aereo italiane.

In considerazione di quanto sopra inesistendone i presupposti non si è proceduto a rilevare alcun effetto economico nel bilancio dell'esercizio 2002.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI OLTRE LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 17 gennaio 2003 è stato sottoscritto il contratto di cessione dell'80% del Capitale Sociale di **Italiatour S.p.A.** alla società CIT - Compagnia Italiana Turismo S.p.A., per un importo pari a 9.170.000 Euro.

La transazione - il cui completamento è soggetto all'approvazione delle autorità competenti e che comporterà l'insorgere nell'esercizio in corso di una plusvalenza - si inquadra nella più ampia iniziativa di dismissione delle attività non strategiche avviata da Alitalia nell'ambito del Piano Biennale 2002/2003.

- Il Consiglio d'Amministrazione Alitalia, in data 29 gennaio 2003, ha deliberato la cessione dell'intera partecipazione detenuta nella **France Telecom** intendendo così cogliere le favorevoli opportunità di mercato determinatesi nel primo scorcio dell'anno. In data 3 febbraio 2003, è stato dato seguito alla totale dismissione della partecipazione ad un prezzo medio di 24,3 Euro per azione che ha comportato, per l'esercizio in corso una plusvalenza di circa 7 milioni di Euro sostanzialmente allineata a quanto incassato al netto delle commissioni.
- Nell'ambito delle analisi avviate in ordine all'ipotesi di una partnership sul mercato domestico, il Consiglio di Amministrazione Alitalia del 24 febbraio 2003 ha deliberato di sviluppare approfondimenti in merito alla fattibilità di una alleanza strategica con **Meridiana**, terzo vettore nazionale, concretizzatasi in un periodo di esclusiva negoziale reciproca finalizzata alla definizione di un piano industriale congiunto entro il 15 aprile 2003.
- Il Consiglio di Amministrazione Alitalia sempre in data 24 febbraio 2003 ha, altresì, definitivamente deliberato di rinunciare al ricorso per danni presentato al **Tribunale di primo**

grado delle Comunità Europee in ordine all'annullamento della decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, disposto da parte dello stesso Tribunale con sentenza del 12 dicembre 2000.

- In ordine al processo di rinnovamento e standardizzazione della **flotta**, ed in coerenza con le linee programmatiche contenute nel Piano Biennale 2002/2003, lo stesso Consiglio di Amministrazione Alitalia del 24 febbraio 2003 ha deliberato l'acquisizione in leasing del decimo aeromobile B777 e la contestuale uscita di un aeromobile B767.
- In data 28 febbraio 2003, si è estinto il mandato a tempo determinato conferito dalla Compagnia agli agenti depositari il 14 luglio 1997, in relazione al **conto vincolato di deposito in garanzia** da essa acceso in esecuzione di un impegno di restituzione degli incentivi al pensionamento anticipato corrisposti dallo Stato italiano, sulla base del D.L. 23 ottobre 1996, n. 546 (convertito nella **Legge 20 dicembre 1996, n. 640**), ai dipendenti che avevano lasciato la Compagnia nel periodo 1995-1997.

Si tratta, come noto, del contestato conto deposito costituito nel quadro delle condizioni imposte dagli uffici comunitari al Governo italiano per l'emanazione della decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, poi cassata dalla sentenza del Tribunale di Primo Grado CE (TPG) del 12 dicembre 2000 e "riadottata" con decisione della Commissione Europea del 18 luglio 2001 che Alitalia ha nuovamente impugnato sempre davanti al TPG.

In tale conto deposito, contestualmente alla sua costituzione, sono stati versati da parte della Compagnia L/mld 56,6 e nello stesso si sarebbe dovuto versare ogni ulteriore onere

che lo Stato avesse sopportato e rendicontato sulla base della citata Legge n. 640/1996 a fronte dei prepensionamenti varati secondo tale normativa. In presenza di atto della medesima forza prescrittiva della citata Legge n. 640/1996, gli agenti depositari avrebbero, poi, provveduto ad accreditare allo Stato i fondi depositati.

Al 31 dicembre 2002, le giacenze su detto conto ammontavano ad €/mln. 33,9
In ordine a quanto sopra, è stato promosso un tavolo di approfondimento dell'incerta questione con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di convalidare la regolare gestione ed estinzione del conto deposito in garanzia e la definizione della partita contestata. A questo ultimo riguardo, si ricorda che il Ministro dei Trasporti pro-tempore, nella comunicazione del 26 giugno 1997 alla Commissione Europea, aveva contestato la paventata natura di aiuto di stato delle provvidenze di cui

alla Legge n. 640/1996, considerando le stesse come misure di carattere sociale di per sé lecite e aveva acceduto alle richieste degli uffici della Commissione «... *considerata l'opportunità e la convenienza di individuare una soluzione pragmatica senza pregiudizio delle rispettive posizioni giuridiche ...*».

- In merito all'andamento del prezzo del greggio, si menziona che il forte rialzo determinatosi nei mercati nella prima parte dell'anno in conseguenza dei crescenti timori di un conflitto bellico in Iraq ha costretto il Gruppo, in analogia a quanto già effettuato da Lufthansa, KLM ed altri vettori, anche italiani, ad imporre un sovrapprezzo sui biglietti - "*fuel surcharge*" -, calibrato sulla durata del volo (6 Euro per i nazionali, 8 per gli internazionali e 12 per gli intercontinentali). Tale misura, introdotta il 15 marzo 2003, non si applica ai voli in continuità territoriale con la Sardegna.

LA PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel contesto di uno scenario macroeconomico complessivo denso di incognite e criticità, nel quale il riassorbimento dei nodi strutturali delineatisi nelle principali economie occidentali si profila non limitato ad un arco temporale di ridotta durata, l'andamento prevedibile per il 2003 si configura pesantemente condizionato dagli esiti e dalla durata del conflitto in Iraq.

Le più recenti stime del Fondo Monetario Internazionale indicano una possibile crescita dell'economia mondiale nel 2003, pur nell'ambito delle doverose predette cautele, dell'ordine del 3%, valore assai prossimo alla soglia considerata di recessione (+2,5%), prospettando per il consolidamento della ripresa un ulteriore rinvio al 2004.

Per ciò che concerne in particolare l'area Euro, le suddette stime indicano per il 2003 una modesta crescita dell'1,3% livello sul quale è previsto che si attestino anche la variazione del PIL Italia.

A livello di settore del trasporto aereo, va inoltre delineandosi un quadro competitivo particolarmente severo, con l'accentuazione e la prosecuzione della ormai prolungata fase di debolezza della domanda, ulteriormente penalizzata dall'avvio delle operazioni militari in Iraq (le prime stime rilasciate al riguardo dalla IATA indicano, nell'ipotesi migliore di un conflitto di breve durata, un calo del traffico passeggeri tra il 5% ed il 20%), con fenomeni di erosioni di redditività sul settore domestico, principale mercato di riferimento della Capogruppo e, seppure in misura meno accentuata, pressioni sullo *yield* e sul *load factor* anche sui comparti internazionale ed intercontinentale.

Per quanto concerne il prezzo del petrolio e dei prodotti derivati, l'acuirsi delle tensioni sullo scacchiere mediorientale e l'innescarsi di una profonda crisi politico-economica in un importante Paese OPEC quale il Venezuela, avevano comportato già nel corso degli ultimi mesi del

2002 forti spinte al rialzo, proseguite ed accentuate in questo primo scorcio del 2003, con quotazioni del greggio che hanno per lungo tempo superato i 30 dollari per barile.

Anche se una possibile rapida e decisiva soluzione del conflitto in Iraq potrebbe comportare una inversione di tendenza nelle quotazioni petrolifere (come già avvenuto in occasione della Guerra del Golfo 1991) - fatto che ha peraltro suggerito negli ultimi mesi di non elevare i livelli di copertura di Alitalia oltre il 30% circa posto in essere in precedenza - è del tutto verosimile attendersi che i prezzi medi annui del carburante risulteranno nel 2003 comunque sensibilmente superiori a quelli registrati nel 2002.

Tale circostanza, che ha indotto la Capogruppo ad introdurre, al pari di molti altri vettori, dalla seconda parte di marzo 2003 il cosiddetto "*fuel surcharge*", assorbirà sostanzialmente tra l'altro, e contrariamente a quanto avvenuto per il 2002, l'atteso beneficio valutario correlato al consolidarsi dell'indebolimento del dollaro.

Sempre con riferimento agli aspetti valutari, si ricorda che, mentre l'indebolimento della valuta statunitense comporta, di norma, un miglioramento dei margini economici del Gruppo, essendo la quota di costi denominata in dollari superiore alla quota dei ricavi nella stessa denominazione (posizione "corta"), ciò non accade per le altre valute di riferimento, ed in particolare per lo yen giapponese, il cui indebolimento, come già accaduto nel 2002, comporta invece un impatto negativo sui margini economici, essendo preponderante la quota di ricavi rispetto a quella dei costi denominati in tale valuta.

Occorre altresì tenere nella debita considerazione come, a livello complessivo e/o italiano, si registrino rincari di prezzi di altre importanti componenti di costi al di fuori del controllo dei vettori, in particolare relativi alle tariffe di assistenza al

volo ed aeroportuali, per le quali è prevista, ed in taluni casi già stabilita, una dinamica ben superiore al recupero dell'inflazione, cui si aggiungono gli effetti delle sempre più stringenti misure di sicurezza.

In tali condizioni, sta emergendo come il complesso delle azioni attuate/previste nell'ambito del Piano Biennale (ridisegno della rete, manovra sul costo del lavoro, progetti di efficientamento dei costi, politica di dismissioni/*partnership* delle attività "non core" ecc.), pur essendosi rivelate efficaci, non appaiano allo stato attuale sufficienti, anche per l'anno in corso, a consentire il pieno recupero degli elementi negativi precedentemente delineati.

In questo contesto, la Capogruppo, che già da anni scontava un posizionamento di ricavi/costi più debole di quello dei suoi principali concorrenti (soprattutto a causa di svantaggi competitivi di ordine strutturale, quali la posizione geografica, un contesto socio - economico meno capace di esprimere nel complesso traffici a più alto *yield*, una maggiore dispersione della domanda sul territorio nazionale, il ritardato e contraddit-

torio sviluppo dell'*hub* di Malpensa), deve necessariamente prospettare un'ulteriore accelerazione del proprio percorso di ristrutturazione, accentuando e, se necessario, integrando le azioni che impattano sostanzialmente sul suo assetto industriale complessivo.

Ciò al fine di poter beneficiare degli associati effetti correttivi rispetto alle tendenze descritte, sia in una prospettiva a regime, sia nel respiro di breve periodo dell'esercizio 2003, per il quale tuttavia, nel quadro di profonda incertezza e problematicità delineato, ed a seguito del venir meno del rilevante e non ripetibile, almeno in comparabile entità, apporto della gestione straordinaria, non è possibile oggi prefigurare un risultato netto positivo sia pure della contenuta entità prevista nel Piano Biennale che, giova ricordare, ipotizzava anche per il 2003 il concorso di misure di sostegno al settore, in analogia con quanto operato dal Governo USA all'indomani della crisi dell'11 settembre e probabilmente a breve replicato.

Peraltro, la nuova fase di grave e diffusa incertezza che sta connotando il contesto geopolitico non consente al momento di formulare previsioni più circostanziate.

IL PERSONALE

Va preliminarmente segnalato che nel corso del 2002 la struttura organizzativa della Capogruppo Alitalia ha subito i riflessi delle più volte citate fusioni. Allo scopo di rendere maggiormente significativo il raffronto, l'analisi delle variazioni è stata primariamente indirizzata verso una situazione 2001 "pro-forma", che tenga pertanto già conto degli effetti delle predette fusioni. La situazione del personale della Capogruppo, in termini sia di forza media retribuita per categoria, sia puntuale al 31 dicembre, è sintetizzata nella seguente tabella:

	2002	2001 Pro-forma	Δ	2001
Media retribuita				
Dirigenti	178	196	-17	194
Quadri e impiegati	7.170	7.691	-521	6.680
Operai	2.497	2.588	-91	2.569
Piloti e Tecnici di volo	2.181	2.221	-40	5
Assistenti di volo	4.128	4.464	-336	65
Totale	16.154	17.159	-1.004	9.513
Puntuale (a libro matricola)				
Personale di terra	10.003	10.836	-833	9.678
Piloti	2.178	2.236	-58	5
Assistenti di volo	4.503	4.536	-33	48
Totale	16.684	17.608	-924	9.731

Come evidenziato, la forza media retribuita, pari a 16.154 unità, ha presentato, rispetto all'esercizio precedente, una diminuzione di 1.004 risorse (-629 di terra, -40 piloti e tecnici di volo, -336 assistenti di volo) ottenuta essenzialmente attraverso la realizzazione del programma di incentivazione agli esodi, cui si sono aggiunti, per il Personale di terra

gli effetti dei contratti di solidarietà (equivalenti a 344 risorse medie nell'anno).

Più in particolare, la riduzione del Personale di terra si è concentrata prevalentemente nei settori trasporto aereo (-149 unità), corporate (-137 unità) e manutenzione flotta (-148 unità), dovendosi altresì considerare l'effetto della cessione, avvenuta in data 30 giugno 2002, delle attività del comparto Sigma (-155 unità), nonché, per il residuo (-40 unità), la flessione riscontratasi nelle altre aree operative.

La riduzione del Personale navigante, essenzialmente riferita agli assistenti di volo è da attribuirsi, oltre al già citato programma d'incentivazione agli esodi, al minor ricorso ai contratti a tempo determinato.

La consistenza puntuale del personale della Capogruppo al 31 dicembre 2002, pari a 16.684 unità, ha presentato, rispetto alla situazione "pro-forma" rilevata al 31 dicembre 2001, una flessione di 924 unità.

La predetta riduzione si è articolata come segue:

- Personale a tempo indeterminato e contratti di formazione lavoro: decremento di 1.110 risorse di cui 907 dipendenti di terra e 203 naviganti, reso possibile dalla citata realizzazione del programma di incentivazione agli esodi che ha interessato 802 dipendenti (di cui 678 di terra e 124 naviganti) e dall'uscita dal Gruppo di 310 risorse di terra, a seguito della ricordata cessione delle attività della controllata Sigma.
- Personale a tempo determinato: aumento di 186 risorse (da 707 unità a 893), di cui 112 naviganti e 74 dipendenti di terra.

L'ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2002 non è stata effettuata attività di ricerca e sviluppo.

ALTRE INFORMAZIONI

La Società non possiede - né direttamente né per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona - azioni proprie.

Si informa, altresì, che, nel corso dell'esercizio, non sono state effettuate - né direttamente né per il tramite di società fiduciaria - operazioni su dette azioni.

In conformità a quanto disposto dall'art. 120 del

D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell'art. 126 del relativo Regolamento di attuazione adottato con deliberazione della Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modificazioni, si riportano, nella tabella di cui in appresso, le partecipazioni rilevanti detenute al 31 dicembre 2002 in società con azioni non quotate ed in società a responsabilità limitata.

Società Partecipata	Partecipazione Diretta %	Partecipazione Indiretta %
Alitalia Express S.p.A.	100	
Eurofly S.p.A.	100	
Alitalia Airport S.p.A.	100	
Alitalia Maintenance Systems S.p.A.	100	
Atitech S.p.A.	99	
G.A. 2000 Travel Service, Ltd. (Stati Uniti)	100	
Global Executive Travel Selections, Inc. (Stati Uniti)	100	
SISAM - Società Italiana Servizi Aerei Mediterranei S.p.A. in liq.	100	
Italiatour S.p.A.	100	
Italiatour GmbH (Germania)		100 (1)
Italiatour Limited (Regno Unito)		100 (1)
Italiatour, S.A. (Spagna)		100 (1)
Italiatour B.V. (Olanda)		100 (1)
Aviofin S.p.A.	100	
Alinsurance S.r.l.	6	88 (2)
Odino Valperga Italeuropa General Cargo S.p.A. (in fallimento)		51 (2)
Verona Cargo Center S.p.A.		40 (2)
SASCO - Sea Air Shipping Company - Air Consolidator S.p.A.		25 (2)
Ales S.p.A.	49	
7C Italia S.p.A.	40	
SASA Assicurazioni Riassicurazioni S.p.A.	10,05	

(1) Partecipazione detenuta per il tramite della controllata Italiatour S.p.A.

(2) Partecipazione detenuta per il tramite della controllata Aviofin S.p.A.

PARTECIPAZIONI DEGLI AMMINISTRATORI E DEI SINDACI

<i>Cognome e nome</i>	<i>Società Partecipata</i>	Numero azioni possedute al 31 dicembre 2001	Numero azioni acquistate nel 2002	Numero azioni vendute nel 2002	Numero azioni possedute al 31 dicembre 2002
Amministratori					
Barberini Silvano	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	11.000	11.000	-	22.000
Cicia Michele	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	1	-	-	1
Franchi Mario	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	9.000 (*)	-	9.000 (*)	-

(*) Di cui n. 4.500 azioni non direttamente detenute

Gli altri Amministratori ed i membri del Collegio Sindacale non detengono partecipazioni nell'ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A. e nelle società dalla stessa controllate.

Si ricorda che, allo scopo di confermare gli obiettivi di crescente partecipazione del personale e del *management* in particolare al rischio di impresa ed al miglioramento continuo dei risultati aziendali, nel 1999 è stato avviato un piano pluriennale di incentivazione rivolto a dirigenti della Società e legato al conseguimento di obiettivi prefissati.

A tal fine, l'Assemblea degli Azionisti ha attribuito al Consiglio di Amministrazione la facoltà di aumentare il capitale sociale, entro un periodo di cinque anni ed anche in più volte, per un importo massimo di lire 2.700.000.000 (Euro 1.394.433,63), attraverso l'emissione di azioni da assegnare gratuitamente a dirigenti della Società e mediante imputazione per somma corrispondente della riserva appositamente costituita.

Al fine di consolidare nel tempo l'apporto professionale dei destinatari dell'iniziativa ai processi

gestionali della Società, è stato disposto che le azioni emesse in relazione al predetto Piano siano gravate da un vincolo d'intrasferibilità temporanea, così come specificatamente indicato nello Statuto Sociale.

In esecuzione del predetto mandato, il Consiglio di Amministrazione, alla fine del 1999 ha attuato una prima emissione di n. 411.300 azioni. Nel corso degli esercizi successivi non sono intervenute ulteriori emissioni azionarie e, in tale contesto, il Consiglio, nello scorso mese di dicembre, su proposta del Comitato per la Remunerazione degli Amministratori e per il Piano di Incentivazione a Lungo Termine, considerata l'imminente elaborazione di un nuovo Piano Industriale pluriennale, ha deliberato di riportare la valutazione circa l'utilizzo della quota residua dell'aumento di capitale nell'ambito di un nuovo Piano di Incentivazione Azionaria a Lungo Termine correlato agli obiettivi ed alla durata del nuovo Piano Industriale.

CORPORATE GOVERNANCE

Alitalia, secondo quanto riferito nella relazione dello scorso anno, già nel 2001 - riconoscendo 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 per l’implementazione del proprio sistema di *Corporate Governance* - ha adottato un proprio Codice di Autodisciplina (in appresso anche il “Codice Alitalia”).

Si ricorda, peraltro, che molti dei principi e degli istituti enunciati dal Codice erano stati già in precedenza attuati dalla Società, nel quadro dell’attività di autoregolamentazione favorita dal legislatore, quali:

- l’attribuzione al Consiglio di Amministrazione di un ruolo centrale nel sistema di corporate governance e la titolarità in capo allo stesso della funzione e della responsabilità delle strategie e delle linee organizzative dell’ Alitalia e dell’insieme delle società dalla stessa controllate quale organismo economico complesso ad essa facente capo, fermi i limiti connessi all’alterità dei soggetti giuridici coinvolti;
- la previsione statutaria della procedura del c.d. “voto di lista” per la nomina degli Amministratori e dei Sindaci per assicurare la presenza, in seno al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, di rappresentanti gli Azionisti di minoranza;
- la prevalenza nel Consiglio di Amministrazione di Amministratori non esecutivi, cioè non investiti di deleghe né titolari di incarichi direttivi nella Società;
- l’introduzione di disposizioni statutarie dirette a facilitare la raccolta delle deleghe di voto presso gli Azionisti-dipendenti e, più in generale, l’attività degli organismi associativi costituiti fra detti Azionisti-dipendenti;
- l’informativa resa - con periodicità almeno trimestrale - dall’Amministratore Delegato al

Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale sull’attività svolta nell’esercizio delle deleghe, fatto particolare riferimento alle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere;

- l’adozione di un Regolamento per la disciplina dello svolgimento delle riunioni assembleari che costituisce parte integrante dello Statuto Sociale;
- la costituzione di una funzione aziendale dedicata ai rapporti con gli investitori istituzionali (*Investor Relator*).

In linea con la rivisitazione del Codice approvato nel luglio 2002 dal Comitato per la *Corporate Governance* delle Società Quotate, la Società ha, poi, proceduto all’implementazione del Codice Alitalia ulteriormente rafforzando la centralità del ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione dell’Impresa e ponendo, altresì, particolare attenzione ai temi concernenti l’indipendenza degli Amministratori, il controllo interno, le operazioni con parti correlate e la comunicazione al mercato di operazioni riguardanti strumenti finanziari emessi dalla Società.

Nel quadro di quanto sopra, si fornisce, nel seguito, ulteriore evidenza di specifici aspetti della struttura di *Corporate Governance* dell’Alitalia.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RUOLO E FUNZIONI

Il sistema di Governance delineato dal Codice Alitalia vede, quale punto di riferimento fondamentale, la centralità del Consiglio di Amministrazione, al quale fanno capo le funzioni e la responsabilità degli indirizzi strategici ed organizzativi.

Detta centralità trova, altresì, conferma nella vigilanza svolta sull'andamento della gestione, anche tramite il raffronto dei risultati consuntivati con quelli programmati.

Il Consiglio di Amministrazione ha, poi, la responsabilità del sistema di controllo interno del quale fissa le linee di indirizzo e verifica periodicamente l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento, assicurandosi che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo adeguato.

Il Consiglio di Amministrazione - nell'ambito del ruolo sopra delineato - è, in definitiva, investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società, con facoltà di compiere tutti gli atti ritenuti opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi quelli che la legge attribuisce all'esclusiva competenza dell'Assemblea degli Azionisti.

In questo quadro, il Consiglio di Amministrazione:

- ha delegato al Comitato Esecutivo poteri deliberativi per materie ed atti di particolare rilevanza (quali, ad esempio, partecipazioni, flotta, contratti finanziari a medio-lungo termine, polizze assicurative per rischi aeronautici, contratti di valore superiore a 7,75 milioni di Euro), fatta eccezione per le decisioni - che permangono di sua esclusiva competenza - relative alle più significative iniziative e, segnatamente, alle strategie aziendali, alle linee generali di indirizzo ed organizzative della Società, alla definizione delle convenzioni per l'esercizio di linee aeree ed alla conclusione di accordi internazionali di rilevanza strategica eccedente la normale operatività;
- ha attribuito all'Amministratore Delegato, unico Amministratore Esecutivo della Società, il potere di compiere tutti gli atti di

amministrazione e di gestione della Società ad eccezione di quelli sopra indicati riservati all'esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, per la corretta e tempestiva realizzazione degli adempimenti prescritti dalla normativa vigente, fatto particolare riferimento a quelli connessi alla qualifica di *Accountable Manager* (secondo le previsioni delle *Joint Aviation Authority Rules*), ha conferito, altresì, all'Amministratore Delegato il potere di porre in essere tutto quanto necessario per garantire il rispetto delle prescrizioni normative in vigore, ivi compresa ogni facoltà necessaria ed idonea ad assicurare che tutte le attività operative e di manutenzione della Società possano essere finanziate e condotte secondo gli *standard* previsti dalle disposizioni applicabili in materia. Il tutto senza limitazioni, con i più ampi poteri organizzativi, decisionali e di intervento e con facoltà di delega.

Ai sensi dello Statuto Sociale, al Presidente del Consiglio di Amministrazione spettano la rappresentanza della Società di fronte ai terzi e la firma sociale.

NOMINA E COMPOSIZIONE

Il Consiglio di Amministrazione è nominato sulla base di liste presentate da Soci e dall'Organo collegiale uscente.

Al riguardo, si evidenzia che l'Assemblea degli Azionisti, tenutasi in data 29 ottobre 2002, ha deliberato la riduzione dall'uno allo zero virgola cinque della percentuale di possesso azionario necessaria per la presentazione delle liste da parte dei Soci per la nomina del Consiglio di

Amministrazione e del Collegio Sindacale. Tale riduzione si è ritenuta opportuna sulla base dell'esperienza maturata nel corso degli oltre quattro anni dall'introduzione, nello Statuto della Società, del citato voto di lista; esperienza che ha evidenziato la forte difficoltà degli Azionisti di minoranza di aggregare la prevista rappresentanza di capitale, prevedibilmente acuita in conseguenza del significativo aumento del capitale sociale deliberato nel corso del 2002.

Le liste sono pubblicate su almeno un quotidiano italiano a diffusione nazionale e - corredate dalla descrizione del profilo professionale dei soggetti designati, delle competenze acquisite e delle esperienze maturate dagli stessi - vengono depositate presso la sede sociale.

La lista eventualmente presentata dal Consiglio di Amministrazione uscente è, altresì, corredata dall'indicazione dell'idoneità dei soggetti designati a qualificarsi come indipendenti. In occasione della convocazione dell'Assemblea, l'Organo consiliare rappresenta ai Soci l'opportunità che anche le liste da questi presentate contengano la medesima indicazione.

Il compenso globale annuo spettante al Consiglio di Amministrazione viene deliberato dall'Assemblea e, secondo quanto previsto dallo Statuto Sociale, ripartito tra i suoi membri con deliberazione del Consiglio medesimo.

Il Consiglio di Amministrazione in carica - nominato, per un triennio, dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi il 16 giugno 2000 - è costituito da diciassette membri, di cui tre sono

stati tratti da liste presentate da Azionisti di minoranza.

A seguito di dimissioni rassegnate da Amministratori, le Assemblee degli Azionisti tenutesi il 23 maggio 2001 ed il 28 maggio 2002 hanno nominato quattro nuovi Amministratori confermando quelli precedentemente cooptati dal Consiglio di Amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione si compone di un numero adeguato di Consiglieri indipendenti - attualmente pari a quattordici - che, per le loro specifiche professionalità, apportano un contributo particolarmente qualificato nelle discussioni consiliari e nell'assunzione delle relative deliberazioni.

RIUNIONI

Nella consapevolezza della significativa rilevanza di uno svolgimento diligente dell'attività dei singoli Consiglieri per il perseguimento dell'obiettivo della creazione di valore per gli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione, nella modifica del Codice Alitalia da ultimo approvata, ha previsto che gli Amministratori accettino la carica, anche tenendo conto di quelle di Amministratore o di Sindaco da essi ricoperte in altre società quotate in mercati regolamentati anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni.

Si riporta, in appresso, l'elenco degli Amministratori che ricoprono cariche nelle predette società con l'indicazione delle stesse.

Nominativo	Carica	Società
Francesco Mengozzi	Amministratore	Société Air France SA
Fabrizio Antonini	Amministratore	Fintecna S.p.A.
	Amministratore	Tirrenia di Navigazione S.p.A.
Pietro Ciucci	Amministratore Delegato	Stretto di Messina S.p.A.
	Amministratore	Rai Holding S.p.A.
	Amministratore	COS S.p.A.
Serafino Gatti	Presidente Collegio Sindacale	Sorgente S.p.A.
	Amministratore	Fincantieri S.p.A.
Maurizio Prato	Presidente Consiglio Amministrazione	Fintecna S.p.A.
	Amministratore	Finmeccanica S.p.A.
	Amministratore	Rai Holding S.p.A.
Jean Cyril Spinetta	Presidente Consiglio Amministrazione ed Amministratore Delegato	Société Air France SA
Carlo Tamburi	Amministratore	Finmeccanica S.p.A.
	Amministratore	Enel Capital S.p.A.
	Amministratore	Enel Finance International SA
	Amministratore	Enel Holding Luxembourg SA
	Amministratore	Camuzzi Finance SA
	Amministratore	Enel Produzione S.p.A.
	Amministratore	Enel Distribuzione S.p.A.
	Amministratore	Wind Telecomunicazioni S.p.A.
	Presidente Consiglio Amministrazione	Tirrenia di Navigazione S.p.A.

Il Codice Alitalia dispone che il Consiglio di Amministrazione si riunisca, di norma, almeno cinque volte l'anno.

Nel corso dell'esercizio 2002, il Consiglio di Amministrazione ha tenuto undici riunioni, con una partecipazione media del 77,54% dei suoi componenti.

Il Consiglio di Amministrazione approva e rende noto, entro il 30 gennaio di ogni anno, il calendario dei principali eventi societari dell'esercizio, 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.

Le attività del Consiglio di Amministrazione sono coordinate dal Presidente il quale assicura che vengano preventivamente comunicati, a tutti i componenti il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale, gli argomenti all'ordine del giorno. Le riunioni sono precedute dall'invio, agli Amministratori ed ai Sindaci, della documentazione illustrativa degli argomenti all'ordine del giorno, fatte salve circostanze di necessità o di urgenza, ovvero esigenze di riservatezza che richiedano di limitare l'informazione preventiva.

In relazione a quanto precede, con particolare riferimento al necessario equilibrio tra esigenze di riservatezza ed efficace partecipazione ai lavori del Consiglio di Amministrazione, il Presidente classifica la documentazione distinguendo i documenti che possono essere inviati preventivamente, quelli che vengono posti a disposizione dei Consiglieri e dei Sindaci presso la sede della Società per la loro consultazione e quelli che sono consegnati o illustrati direttamente in sede di riunione.

Ai fini della suddetta classificazione, il Presidente tiene in particolare conto sia l'even-

tuale rischio di pregiudizi per la Società nell'ipotesi di diffusione delle notizie, sia la disciplina degli artt. 114 e 180 del Decreto Legislativo 58/1998 e relative norme regolamentari di attuazione, sia le eventuali indicazioni ricevute da organi di controllo.

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 29 ottobre 2002 ha approvato una modifica statutaria prevedendo che le riunioni del Consiglio di Amministrazione possano tenersi anche per audio/videoconferenza ovvero per teleconferenza.

COMITATO ESECUTIVO

Il Comitato Esecutivo si compone di sette membri, tra i quali - oltre a quelli statutariamente previsti (Presidente ed Amministratore Delegato) - anche un Consigliere espressione degli Azionisti di minoranza.

Le determinazioni del Comitato Esecutivo sono comunicate al Consiglio di Amministrazione.

Il Codice Alitalia stabilisce che il Comitato Esecutivo si riunisca, di norma, una volta al mese, ad eccezione di quei mesi in cui si riunisce il Consiglio di Amministrazione.

Il Comitato Esecutivo, nel 2002, si è riunito cinque volte, con una partecipazione media del 94,28% dei suoi componenti.

COMITATI CONSULTIVI

Il Consiglio di Amministrazione ha istituito al proprio interno tre Comitati consultivi in ciascuno dei quali è presente un Consigliere espressione degli Azionisti di minoranza. Alle riunioni dei

predetti Comitati possono assistere i Sindaci. Le deliberazioni - da assumersi a maggioranza dei membri - sono portate a conoscenza del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Più in particolare, sono stati istituiti:

- il *Comitato delle strategie*, che analizza e monitora lo scenario macro e industriale nonché, in sede di elaborazione del piano industriale pluriennale, analizza e valuta ipotesi e progetti relativi a: posizionamento competitivo, alleanze, flotta, assetti industriali, acquisizioni e dismissioni di partecipazioni, *joint venture, partnership* e sviluppo *business* complementari. Nel corso del 2002, il Comitato ha tenuto due riunioni;
- il *Comitato per il controllo interno e per la corporate governance* - i cui membri devono essere tutti amministratori non esecutivi la maggioranza dei quali indipendenti - che, tra l'altro, assiste il Consiglio nell'espletamento dei compiti dallo stesso svolti in materia di controllo interno e valuta, unitamente ai responsabili amministrativi della Società ed alla società di revisione, l'adeguatezza dei principi contabili utilizzati e la loro omogeneità ai fini della redazione del bilancio consolidato. Detto Comitato, inoltre, vigila sull'osservanza e sul periodico aggiornamento delle regole di *corporate governance*. Nell'esercizio 2002, il Comitato ha tenuto sei riunioni. Nel corso di tale attività, ha, tra l'altro, preventivamente valutato le nuove disposizioni introdotte nel Codice Alitalia ed il contenuto del Codice di Comportamento sull'*internal dealing*, nonché svolto specifici incontri con la società di revisione, Deloitte & Touche S.p.A., oltre che con le funzioni preposte al controllo interno e, in particolare, con quella di *internal auditing*; funzione, questa, posta - in linea con la migliore prassi delle società quotate - alle dipendenze dirette

dell'Amministratore Delegato al fine di garantirne la più ampia autonomia di giudizio.

Il Comitato - in occasione dell'approvazione del progetto di bilancio, della relazione semestrale e delle relazioni trimestrali - ha riferito al Consiglio sull'attività svolta;

- il *Comitato per la remunerazione degli amministratori e per il piano di incentivazione a lungo termine*, che ha, in particolare, il compito di formulare al Consiglio proposte per la remunerazione degli Amministratori che ricoprono particolari cariche, nonché per la determinazione dei criteri per la remunerazione dell'alta direzione della Società. Nel corso del 2002, il Comitato ha tenuto una riunione.

COLLEGIO SINDACALE

In data 28 maggio 2002, l'Assemblea degli Azionisti ha nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2002-2004, essendo venuto a scadere, per decorso del termine di durata, il mandato conferito al precedente Organo.

La nomina è stata deliberata con la procedura statutaria, analoga a quella prevista per il Consiglio di Amministrazione, del c.d. "*voto di lista*", per effetto della quale tre Sindaci effettivi - tra cui il Presidente - ed un Sindaco supplente sono stati tratti dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti ed i restanti due Sindaci effettivi ed un Sindaco supplente da altra lista.

Lo Statuto prevede che non possano ricoprire la carica di Sindaco effettivo, tra l'altro, coloro che rivestano tale carica in altre quattro o più società emittenti titoli quotati nei mercati regolamentati italiani.

Si segnala, poi, che la citata Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 28 maggio 2002 ha

approvato una modifica dell'articolo 29 dello Statuto Sociale in ordine ai requisiti di professionalità dei componenti il Collegio Sindacale prevedendo - 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, negli interessati di competenze specifiche inerenti l'attività della Società, nei settori aeronautico ed aeroportuale e in quelli a questi connessi, nonché in materie inerenti le discipline giuridiche privatistiche ed amministrative, le discipline economiche ed in quelle relative alla revisione ed organizzazione aziendale.

Nell'esercizio 2002, il Collegio Sindacale ha tenuto dodici riunioni.

Nel corso di tale attività, i Sindaci hanno, tra l'altro, incontrato la società di revisione e le funzioni aziendali preposte al controllo interno.

Il Collegio ha, inoltre, acquisito le informazioni necessarie allo svolgimento dei compiti ad esso assegnati anche attraverso la partecipazione a tutte le riunioni degli Organi deliberanti dell'Alitalia, nonché alle sedute dei Comitati consultivi e ad incontri con l'Amministratore Delegato.

LINEE GUIDA SULLE OPERAZIONI CON "PARTI CORRELATE"

Il Consiglio di Amministrazione - in attuazione delle disposizioni contenute nel Codice Alitalia ed anche in conformità a quanto al riguardo previsto dalla CONSOB - ha emanato le Linee Guida per lo svolgimento di operazioni con parti correlate - contenenti, in particolare, la definizione di Parte Correlata (mutuata dalla nozione al guar-

do adottata dalla CONSOB) ed i principi di comportamento in ordine alle stesse fatto particolare riferimento alle autorizzazioni per il loro compimento ed all'informativa successiva.

In questo quadro, vengono riservate all'esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione le deliberazioni in ordine alle operazioni con parti correlate, ad eccezione di quelle non rilevanti, per tali intendendosi le operazioni tipiche od usuali ovvero concluse a condizioni standard.

CODICE SULL'INTERNAL DEALING

Il Consiglio di Amministrazione, in linea con le disposizioni contenute nel Regolamento dei Mercati Organizzati e Gestiti dalla Borsa Italiana S.p.A., ha emanato un Codice di Comportamento sull'*internal dealing* 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 i propri Organi Sociali e dalle altre "Persone Rilevanti" (ossia da quei soggetti che, in virtù dell'incarico ricoperto all'interno del Gruppo Alitalia hanno accesso ad informazioni *price sensitive*).

Allo scopo di corrispondere al meglio all'interesse del mercato, di disporre dell'informativa di che trattasi nei termini e con le modalità più puntuali ed esaustivi possibili, il Codice di Comportamento contiene talune disposizioni più restrittive rispetto a quelle emanate in materia dalla Borsa Italiana S.p.A.. Tra queste, in particolare, il dimezzamento delle soglie di operazioni per le quali si rende obbligatoria la comunicazione al mercato e la fissazione di *blocking periods*, cioè di periodi durante i quali le Persone Rilevanti non possono compiere operazioni sui titoli della Compagnia.

RAPPORTI CON GLI INVESTITORI ISTITUZIONALI E CON LA GENERALITÀ DEI SOCI

Secondo quanto in precedenza riferito, la Società, ancor prima dell'adozione del Codice, si è adoperata per instaurare e mantenere un costante dialogo con gli Azionisti e con gli investitori istituzionali, anche attraverso funzioni aziendali a ciò dedicate.

Vengono, inoltre, utilizzati un sito Internet (www.alitalia.it), per mettere a disposizione del pubblico anche informazioni di carattere economico-finanziario e documentazione sulla *Governance* della Società (Statuto, Codice di Autodisciplina, Codice di Comportamento sull'*internal dealing*, Calendario dei principali eventi societari dell'esercizio, etc.), nonché un indirizzo di posta elettronica (societario@alitalia.it) per ricevere richieste di invio della documentazione messa a disposizione secondo la vigente normativa.

ASSEMBLEE

Alitalia riconosce l'Assemblea quale momento privilegiato per l'instaurazione di un proficuo dialogo con gli Azionisti, nel rispetto della disciplina sulle informazioni "*price sensitive*".

Al fine di favorire un'ampia ed efficace partecipazione degli Azionisti intervenuti all'Assemblea, Alitalia sin dal 1996, ha adottato un Regolamento Assembleare.

Lo Statuto contiene, inoltre, disposizioni dirette a facilitare la raccolta delle deleghe di voto presso gli Azionisti-dipendenti e, più in generale, l'attività degli organismi associativi costituiti fra detti Azionisti-dipendenti; in questo ambito, la Società, ove richiesto, mette 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.

Si segnala che la composizione degli Organi deliberanti, di controllo e consultivi è riportata in altra parte della Relazione degli Amministratori al bilancio dell'esercizio 2002.

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.	

(Euro migliaia) 31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	115.622	79.947	35.675	44,6
Valore Aggiunto	32.084	26.732	5.352	20,0
Margine operativo lordo	3.874	3.853	21	0,5
Risultato operativo	1.371	(152)	(1.523)	n.s.
Risultato netto	109	(1.165)	(1.274)	n.s.
Capitale Investito	21.563	29.514	(7.951)	(26,9)
Patrimonio Netto	24.616	24.508	108	0,4
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(3.053)	5.006	(8.059)	n.s.
Investimenti	2.831	1.823	1.008	55,3
Dati di attività				
Ore di volo	40.490	41.855	(1.365)	(3,3)
Forza media retribuita				
	400	361	39	10,8

Il bilancio al 31 dicembre 2002, revisionato dalla Deloitte & Touche, ha presentato un utile netto di €/mgl 109 che si raffronta con una perdita netta di €/mgl 1.165 consuntivata al termine del precedente esercizio.

Tale andamento si inquadra nella nuova fase di sviluppo dell'azienda e del suo ruolo di vettore "regional" nell'ambito del Gruppo Alitalia, finalizzato a cogliere le opportunità di crescita relative ai servizi "point to point" su mercati ad alta componente di traffico business, che ha portato alla decisione di acquisire, già nel corso del 2002, tre ERJ 145 e due ATR 72, cui faranno seguito, nel 2003, altri tre ERJ 145, un ATR 72 e 6 ERJ 170, questi ultimi di nuova introduzione nell'industria.

La consistenza della flotta al 31 dicembre 2002 viene riepilogata nella tabella di seguito riprodotta, confrontandola con quella rilevata alla chiusura del precedente esercizio.

	2002	2001	Δ
ERJ145	11	8	+3
ATR72	9	7	+2
ATR42	5	6	-1
Totale	25	21	+4

Dall'analisi del profilo operativo, emerge che l'attività della società si è sviluppata nel 2002 lungo tre tratti salienti, di seguito in sintesi esaminati:

- il noleggio *wet-lease* alla controllante, che rappresenta la massima parte della attività, ha registrato un incremento, espresso in termini di ore di volo, pari al 10,9% per la flotta ERJ 145 rimanendo per contro attestato sui livelli del 2001 per quella ATR 72. In significativa flessione (-50%), invece, il volato degli ATR 42, aeromobili in fase di disimpegno operativo e destinati alla vendita, le cui negative risultanze economiche sono state tali da rias-

sorbire in larga parte quelle positive realizzate tramite l'impiego degli ERJ 145 e degli ATR 72, e sono dovute essenzialmente all'incidenza degli oneri aggiuntivi emersi dalla necessità di effettuare alcuni consistenti interventi manutentivi, la cui cadenza non è correlata al volato del periodo. In relazione all'attività di noleggio *wet lease* nel suo complesso, giova inoltre ricordare che dal 2002 la tariffazione per ora di volo viene determinata secondo il criterio del "prezzo ad efficientamento programmato", basato su corrispettivi prefissati e limitatamente adeguabili al variare dell'attività;

- il volato *charter* ha registrato una riduzione di attività sul 2001 del 55% (da 469 a 209 ore), da riferirsi essenzialmente alla scarsa disponibilità di risorse residuali dall'operativo principale, producendo comunque positivi, ancorché contenuti, margini reddituali;
- le linee esercite in proprio hanno registrato volumi d'offerta e di trasportato pressoché triplicati rispetto al precedente esercizio, a seguito dell'apertura di nuovi collegamenti, evidenziando una sia pur contenuta perdita, a fronte del positivo risultato del 2001, riconducibile essenzialmente alla nota critica situazione del traffico e dei livelli tariffari che ha caratterizzato il settore del trasporto aereo. Quanto sopra espresso ha trovato riflesso, sotto il profilo economico, nel conseguimento di un margine operativo lordo positivo per €/mgl 3.874, con un lieve miglioramento, pari a €/mgl 22, nei confronti di quanto consuntivato nel precedente esercizio.

Usufruendo essenzialmente dei benefici scaturiti dall'acquisizione della plusvalenza su un aeromobile ATR 42 ceduto, il risultato operativo, positivo per €/mgl 1.371, ha presentato invece una variazione favorevole di maggiore consistenza rispetto al 2001, pari ad €/mgl 1.523.

Si segnala che sul risultato di esercizio grava l'apostazione dell'onere previsto (€/mgl 533) per accedere alle opportunità offerte in materia di sanatoria fiscale dalla legge 289/2002.

Sotto il profilo finanziario, il flusso monetario del periodo si è presentato positivo per €/mgl 8.059, beneficiando dell'apporto di quanto originatosi dal maggiore auto-finanziamento realizzatosi per le attività d'esercizio, pari a €/mgl 8.124 e da realizzi su dismissioni, pari ad €/mgl 2.764, importi tramite i quali è stato anche totalmente coperto il fabbisogno rappresentato dagli investimenti del periodo, pari ad €/mgl 2.831, costituiti principalmente da acquisizioni di materiale per flotta.

Ciò ha consentito di attestare le disponibilità monetarie nette finali ad €/mgl 3.053, a fronte di un indebitamento netto a breve pari ad €/mgl 5.006 consuntivato al termine del precedente esercizio.

Per quanto concerne infine la prevedibile evoluzione della gestione, la società, pur nello scenario d'incertezza delineatosi tanto per il quadro geopolitico e macroeconomico, quanto per quello del settore, ritiene di poter conseguire un risultato nel complesso positivo, in un quadro di sviluppo dei propri volumi d'attività e della flotta esercita.

Atitech S.p.A. - Napoli

Capitale Sociale	€ 31.699.944 interamente versato		
Azionista	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	99%	
	Sviluppo Italia S.p.A.	1%	
Principale attività	Attività industriali di manutenzione di aeromobili e di lavorazione, riparazione, manutenzione e revisione delle parti e dei componenti aeronautici.		

(Euro migliaia)

31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Valore della produzione	74.804	77.844	(3.041)	(3,9)
Valore Aggiunto	39.842	37.620	2.222	5,9
Costo del lavoro	(32.475)	(33.679)	(1.204)	(3,6)
Margine operativo lordo	7.367	3.941	3.426	86,9
Risultato operativo	(930)	(4.538)	(3.608)	n.s.
Risultato netto	(6.228)	(6.042)	186	3,1
Capitale Investito	66.306	61.080	5.226	8,6
Patrimonio Netto	48.253	70.638	(22.385)	(31,7)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	18.053	(9.558)	27.611	n.s.
Investimenti	19.319	16.234	3.085	19,0
Dati di attività (ore di manodopera/1000)				
Produttive	598	572	26	4,5
Addestramento	107	93	14	15,0
Esterne	22	119	(97)	(81,5)
Altre	92	92	--	--
Totale	819	876	(57)	(6,5)
Forza media retribuita				
	805	786	19	2,4

Il bilancio al 31 dicembre 2002, revisionato dalla Deloitte & Touche SpA, ha presentato una perdita netta di €/mgl 6.228, che si confronta con quella di €/mgl 6.042 consuntivata al termine del precedente esercizio.

Tale risultato negativo riflette, nel suo complesso, il perdurare della delicata fase industriale che il settore della manutenzione aerea si è trovato a fronteggiare, caratterizzata da un lato dall'indebolimento della domanda e dall'altro, in nesso, dall'inasprimento della concorrenza.

Con particolare riferimento al primo aspetto, è andata via via delineandosi con sempre maggiore evidenza la reazione alla crisi del settore del trasporto aereo da parte dei vettori, attuata anche operando profonde rivisitazioni della capa-

rità offerta e della propria rete di traffico, le quali determinano a loro volta la tendenziale dismissione di aeromobili di vecchia generazione, sostituiti con nuove tipologie che richiedono interventi manutentivi minori, oltre che maggiormente dilazionati nel tempo.

Atitech, trovatasi a gestire l'emergenza post 11 settembre proprio ad uno stadio cruciale del proprio processo di sviluppo, ha reagito dando corso nel 2002 ad una serie di azioni volte al contenimento dei costi, principalmente inerenti consumi di materie e servizi esterni (- €/mgl 5.263), ma anche concernenti il Personale (- €/mgl 1.204), che hanno permesso non solo di controbilanciare la riduzione dei ricavi (- €/mgl 3.041) conseguente la minore attività, ma di ottenere altresì un margine operativo lordo positivo per €/mgl

7.367, migliorativo per €/mgl 3.426 nei confronti del precedente esercizio.

Con particolare riferimento al costo del lavoro, si segnala che il contenimento è stato principalmente attuato, a fronte di una forza media retribuita superiore a quella del 2001, in nesso con gli interventi di ampliamento della capacità produttiva già avviati nel precedente esercizio e di cui si dirà, attraverso il programmato turn-over del Personale in nesso con il piano di esodi agevolati.

La variazione positiva riscontratasi a livello di margine operativo lordo, si è riflessa, mantenendosi sostanzialmente della stessa entità, sul risultato operativo che, pur negativo per €/mgl 930, ha evidenziato un miglioramento di €/mgl 3.608 nei confronti del precedente esercizio.

A tale evoluzione della gestione ordinaria si è tuttavia contrapposto un andamento particolarmente sfavorevole delle residue voci di conto economico in netto deterioramento nei confronti del 2001, in quanto principalmente penalizzate dalle poste non ordinarie di natura fiscale, in particolar modo riferite allo stanziamento dell'onere previsto (€/mgl 1.349) per accedere alle opportunità in materia di sanatoria fiscale offerte dalla legge 289/2002, ed alla caduta, in nesso con le incerte prospettive di assorbimento tramite futuri redditi imponibili, delle imposte anticipate registrate nei precedenti esercizi, riflessasi nel complesso in un maggior onere a carico dell'anno per €/mgl 2.400.

In parallelo con quanto sopra espresso, e con l'obiettivo di agganciare, al loro manifestarsi, gli effetti della riemersione dell'industria del trasporto aereo dalla difficile congiuntura, che si prevede debba ancora mantenersi nel 2003, è stato dato, come detto, contestuale seguito ad una serie di azioni di diversificazione e miglioramento della capacità produttiva.

A tale titolo, si è dato corso al processo di estensione della certificazione d'impresa alle operazioni di revisione degli aeromobili del tipo B-737 e di manutenzione e revisione delle tipologie MD-90 ed A-320, mentre è proseguita l'attuazione del contratto di programma sottoscritto con il Ministero delle Attività Produttive, che prevede la realizzazione del nuovo hangar di Napoli (completato nei primi mesi del 2003), in sostituzione di quello, ormai obsoleto, sito su area demaniale, che verrà restituito all'Amministrazione concedente.

Per quanto concerne gli impegni assunti con Sviluppo Italia in ordine allo stabilimento di Grottaglie, si segnala una diluizione del programma di assunzione della forza lavoro, la cui conclusione è prevista per la prima metà del 2004, essendo comunque l'impianto già avviato all'operatività.

Sono stati inoltre avviati in operativo alcuni progetti specifici, volti all'ottimizzazione dei parametri di produzione e del livello medio delle prestazioni offerte, tramite i quali è stato possibile ottenere un significativo miglioramento delle *performance* iniziali.

I dati d'attività complessivamente consuntivati nell'esercizio hanno evidenziato, in termini di ore di manodopera sviluppate, una flessione complessivamente pari al 6,5% (da 876.205 ad 818.585), rispetto al 2001, da ricondurre principalmente ad una diminuzione dell'attività nei confronti di clienti esterni al Gruppo, solo parzialmente bilanciata dall'incremento di quella a favore della Controllante.

Sotto il profilo patrimoniale, si segnala che l'Assemblea straordinaria degli Azionisti ha deliberato, in data 8 maggio 2002, in ottemperanza del disposto normativo di applicazione del Contratto di Programma che esige, tra l'altro, un

adeguamento del capitale sociale per dare attuazione al Contratto sottoscritto ai fini del potenziamento delle infrastrutture di Atitech sull'aeroporto di Napoli Capodichino, l'aumento del capitale sociale da € 25.800.000 ad € 31.699.944, avvenuto a titolo gratuito tramite l'utilizzo di parte della riserva denominata "utili portati a nuovo" da esercizi precedenti.

In ordine invece agli aspetti di natura finanziaria, si rileva che il flusso monetario del periodo si è presentato negativo per €/mgl 25.321, quale conseguenza del fabbisogno generato dagli investimenti, pari nel complesso ad €/mgl 19.319 ed essenzialmente concernenti il prosieguo delle opere di costruzione del nuovo stabilimento di Napoli e di completamento di quello di Grottaglie, dai dividendi erogati per €/mgl 16.157 e dal rimborso di finanziamenti per €/mgl 2.202, solo parzialmente coperto tramite il positivo flusso monetario da attività d'esercizio, pari ad €/mgl 4.480, il realizzo di immobilizzazioni per

€/mgl 3.385 (comprensivi di €/mgl 2.933 relativi all'approvazione del secondo "Stato di Avanzamento Lavori" del Contratto di Programma in conto impianti di Grottaglie), nonché l'accensione di un finanziamento agevolato per €/mgl 4.492 concesso da Sviluppo Italia per la riqualificazione del complesso industriale di Grottaglie.

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un indebitamento netto finale a breve termine di €/mgl 13.561, a fronte di disponibilità monetarie nette per €/mgl 11.760 presenti al termine del precedente esercizio

Per quanto concerne la prevedibile evoluzione della gestione, la società, in sostanziale costanza dello scenario di settore delineato in apertura - e salvo ulteriore aggravamento del complessivo quadro politico economico - prevede di conseguire nel 2003 un risultato gestionale analogo a quello del 2002.

Alitalia Maintenance Systems S.p.A. - Roma

Capitale Sociale	€ 100.000 versato per i sei decimi al 31.12.2002	
Azionista	Alitalia -Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Principale attività	Attività di manutenzione, revisione, riparazione di aeromobili, motori e componenti.	

(Euro migliaia)

31.12.2002

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari (primo esercizio contabile)	
Ricavi	0
Valore Aggiunto	(11)
Risultato operativo	(26)
Risultato netto	(26)
Capitale Investito	(19)
Patrimonio	34
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(53)
Investimenti	4

Il bilancio al 31 dicembre 2002, rappresentativo del primo esercizio contabile della società e revisionato dalla Deloitte & Touche S.p.A., ha evidenziato una perdita netta di €/mgl 26, essenzialmente riconducibile ai costi sostenuti per servizi professionali e compensi ad organi collegiali, non essendo ancora stata avviata l'attività operativa dell'azienda.

Si segnala, a tal fine, che sono in via di avanzata definizione nuove prospettive di ruolo e di progetto industriale da affidare alla società, che si ritiene di poter completare entro il primo semestre del corrente esercizio.

Sono altresì in fase di perfezionamento le attività propedeutiche allo *start-up*.

Tra i fatti di rilievo intervenuti nel corso dell'anno, si ricorda che per effetto della fusione per incorporazione della controllata Alitalia Team nella Capogruppo, quest'ultima ha acquisito il possesso del residuo 1% del capitale della società, divenendone pertanto azionista unico.

Successivamente alla data di chiusura del bilancio, in data 31.01.2003, è stato effettuato inoltre dalla controllante un versamento di €/mgl 40, ai fini del richiamo dei decimi residui, tramite il quale risulta superato il verificarsi della fattispecie di cui all'art. 2446 1° comma del Codice Civile.

Alitalia Airport S.p.A. - Roma

Capitale Sociale	€ 7.650.000 versato per i tre decimi	
Azionista	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Principale attività	produzione e svolgimento nell'ambito del settore aeroportuale, di servizi di assistenza a terra ai passeggeri, alle merci ed agli aeromobili del Gruppo Alitalia ed ai terzi	

(Euro migliaia) 31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	300.207	252.464	47.743	18,9
Valore Aggiunto	131.798	142.750	(10.952)	(7,7)
Costo del lavoro	118.572	130.123	(11.551)	(8,9)
Risultato operativo	7.667	7.487	180	2,4
Risultato ante imposte	8.813	898	7.915	n.s.
Risultato netto	368	(7.879)	8.247	n.s.
Capitale Investito	(87.641)	(56.687)	30.954	54,6
Patrimonio Netto	2.745	(123)	2.868	n.s.
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(90.386)	(56.564)	33.822	59,8
Investimenti	3.671	8.190	(4.519)	(55,2)
Dati di attività				
Tonnellate/Toccate vs Alitalia	13.486.182	14.793.052	(1.306.870)	(8,8)
Tonnellate/Toccate vs terzi	987.476	--	987.476	n.s.
Totale	14.473.658	14.793.052	(319.394)	(2,2)
Forza media retribuita				
	3.384	3.414	(30)	(0,9)

Il bilancio al 31 dicembre 2002, certificato dalla Deloitte & Touche, ha evidenziato un utile netto di €/mgl 368 che si raffronta con una perdita netta di €/mgl 7.879 registrata alla conclusione del precedente esercizio, che scontava tuttavia maggiori oneri straordinari per €/mgl 7.390, essenzialmente riferiti ai costi per esodi agevolati definiti nell'ambito del piano di ristrutturazione aziendale conseguente gli accadimenti dell'11 settembre 2001.

Sotto il profilo operativo, si rileva che ha trovato piena attuazione sugli scali italiani, dal 1° gennaio 2002, il ruolo di "service provider" assunto dalla società per l'espletamento dei servizi di assistenza diretta e/o tramite terzi a favore dei vettori del Gruppo Alitalia.

In termini di tonnellate per toccata, è stata tuttavia registrata una flessione dell'8,8%, riconducibile essenzialmente al ridimensionamento dell'attività di volo operato dal Gruppo.

Per contro, sono stati estesi i servizi effettuati su alcuni aeroporti nazionali a favore di nuovi clienti, per lo più compagnie aeree appartenenti all'Alleanza SkyTeam od operanti in *code-sharing* con la Controllante; nello specifico, tali prestazioni sono state principalmente effettuate presso lo scalo di Fiumicino, dove sono state avviate le attività di assistenza completa ai voli Air France (con la quale è stato anche condivisa la struttura presso il Terminal B dedicata al servizio di biglietteria), Continental, Minerva, Air Alps ed Air Canada. Sono stati inoltre definiti e sottoscritti con la stessa Minerva contratti di *full-handling* presso gli scali di Cagliari e Catania, di assistenza passeggeri presso Napoli e di supervisione su Malpensa e Bologna, garantendo in tali sedi standard di servizio uniformi rispetto ai voli Alitalia; si segnalano, altresì, le attività di assistenza svolte presso lo scalo di Cagliari a favore di Air Alps e, in relazione ad alcuni voli *charter*, di Air Luxor.

Su base annuale, l'attività svolta per terzi rappresenta circa il 6,8% in termini di tonnellate chilometro toccate rispetto ai volumi complessivi sviluppati dall'operativo aziendale.

Da evidenziare, inoltre, che dal 28 febbraio 2002 la società non esercita più l'attività di handler su Alghero per conto della Capogruppo, in quanto sono stati assegnati ad altro vettore, all'esito della gara per l'assegnazione, in regime di oneri di servizio pubblico, dei più importanti collegamenti riguardanti la regione Sardegna, quelli riguardanti tale scalo. Ciò ha comportato il quasi totale riposizionamento delle risorse ivi impiegate presso la società di *handling* del vettore subentrante, nonché la riallocazione delle dotazioni aziendali di Alghero presso gli altri scali dove la società è operativa.

Si segnala altresì che l'Aeronautica Militare Italiana ha scelto Alitalia Airport quale partner per l'assistenza ai voli Presidenziali degli Stati membri della Nato e della Russia convenuti per il vertice NATO del 29 maggio 2002.

Da rilevare, infine, sempre per quanto concerne il profilo operativo, che durante il secondo semestre sono stati conclusi nuovi accordi di assistenza sullo scalo di Fiumicino con i vettori CSA ed Air Europa, l'operatività dei quali è stata avviata da gennaio 2003.

Sotto il profilo societario, si segnala che, in data 23 aprile 2002, l'Assemblea degli Azionisti, in seduta ordinaria, ha deliberato di procedere al ripianamento delle perdite iscritte nel bilancio al 31 dicembre 2001 mediante azzeramento del capitale sociale e sua ricostituzione nella misura originaria di € 7.650.000, tramite l'emissione di 7.650.000 azioni di nominali € 1 ciascuna; l'intero capitale è stato sottoscritto seduta stante e

sono stati liberati i tre decimi utilizzando, a tal fine, l'importo versato dall'azionista unico in data 18 aprile 2002, pari nel complesso ad € 2.500.000.

Sotto il profilo economico, è stato rilevato un risultato operativo positivo pari a €/mgl 7.667, migliorativo per €/mgl 180 rispetto a quanto consuntivato nel precedente esercizio ed espressione di dinamiche di ricavi e costi operativi analogamente crescenti e strettamente connesse all'assunzione diretta della gestione dei contratti di *handling*.

I ricavi, hanno infatti evidenziato un incremento del 18,9 % (pari ad €/mgl 47.743) e ad essi si sono contrapposti oneri operativi, nel complesso aumentati del 19,3% (pari ad €/mgl 47.563), al cui andamento ha contribuito la flessione registrata nel costo del personale, pari all'8,9% (€/mgl 11.551), da ricondurre essenzialmente alla applicazione dell'istituto della "solidarietà" ed alla minore forza media retribuita (-30 unità rispetto al 2001).

L'esercizio sconta altresì l'appostazione degli oneri (€/mgl 656) previsti per accedere alle opportunità in materia di sanatoria fiscale introdotte dalla legge 289/2002.

Sotto il profilo finanziario, la gestione ha generato un flusso monetario netto positivo per €/mgl 33.822, che, essenzialmente rappresentativo della variazione determinatasi nel capitale circolante, ha consentito alle disponibilità monetarie nette di attestarsi ad €/mgl 90.386.

Per quanto concerne la prevedibile evoluzione della gestione, la società ritiene di poter consolidare nel 2003 il proprio riequilibrio economico, proseguendo sul percorso del recupero di efficienza e redditività intrapreso.

Eurofly S.p.A. - Milano

Capitale sociale:	€ 7.678.080 interamente versato	
Azionista:	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A	100%
Principale attività:	esercizio di servizi aerei a domanda per il trasporto di persone e cose in Italia, tra l'Italia e i Paesi esteri e in Paesi Esteri.	

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001	variazione	variazione %
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	138.270	185.531	(47.261)	(25,5)
Valore aggiunto	1.559	8.599	(7.040)	(81,9)
Margine operativo lordo	(17.464)	(12.887)	4.577	(35,5)
Risultato operativo	(7.705)	(7.801)	(96)	(1,2)
Risultato netto	(6.014)	(7.377)	(1.363)	(18,5)
Capitale investito	(15.606)	(16.604)	(998)	(6,0)
Patrimonio	1.667	7.682	(6.014)	(78,3)
Indebitamento netto (disponibilità)	(17.273)	(24.286)	(7.013)	(28,9)
Investimenti	11.183	848	10.335	n.s.
Dati attività				
Ore volo	20.048	28.036	(7.988)	(28,5)
Passeggeri trasportati	813.793	1.034.812	(221.019)	(21,4)
Forza media retribuita				
	361	437	(76)	(17,4)

Il bilancio al 31 dicembre 2002, revisionato dalla Deloitte & Touche SpA, ha evidenziato una perdita netta di €/mgl 6.014, che si confronta con quella di €/mgl 7.377 registrata al termine del precedente esercizio.

Detto andamento, primariamente ascrivibile al perdurare delle note criticità a livello di scenario di settore emerse post 11 settembre, è risultato anche penalizzato, nel 2002, da una serie di eventi operativi di carattere contingente e straordinario, (ritardata consegna di aeromobili e danneggiamenti presso scali), riassorbili solo in parte tramite rimborsi assicurativi, o non riaddebitabili contrattualmente, alcuni dei quali verificatisi proprio nel periodo di alta stagionalità, che nel rendere di fatto indisponibile parte della flotta, hanno nel contempo determinato la necessità di sostenere maggiori oneri per la riprotezione del traffico.

L'esercizio è stato inoltre caratterizzato dal completamento del processo di ristrutturazione dell'attività di lungo raggio e l'avvio di quella di medio raggio, effettuati indirizzando la transizione della flotta verso un'unica ed omogenea tipologia di aeromobili (A-330 ed A-320), con configurazione ottimizzata per i voli *charter*.

Nel raffronto con il precedente esercizio, emerge infatti, oltre il *phase-out* degli aeromobili MD-83 e l'effetto della cessazione dell'attività B-767 effettuata con formula *wet lease* per la Capogruppo, anche l'avvio del processo di restituzione alla stessa degli aeromobili A-320, di sua proprietà, che ha dato luogo alla contrattualizzazione a condizione particolarmente favorevoli di 5 nuovi *leasing* operativi per identica tipologia di flotta da primarie società internazionali. La consistenza della flotta operativa aziendale viene sintetizzata nella seguente tabella, ponendola a raffronto con quella del 2001.

	2002	2001	Δ
A 330	2	--	+2
A 320	4	5	-1
B767	--	1	-1
MD 83	--	2	-2
Totale	6	8	-2

In sintesi, sotto il profilo operativo, è stata registrata, in conseguenza di quanto espresso:

- una riduzione delle ore di volo charter da 21.271 a 19.735 (-1.536 ore, pari al -7,2%);
- una decisa flessione dei noleggi attivi *wet lease* effettuati verso la Capogruppo con formula ACMI, diminuiti da 6.765 ore di volo a 313;
- una sostanziale stabilità dell'attività di linea, svolta mediante aeromobili assunti in *wet lease* dalla controllante secondo la formula ACMI e pertanto non inseriti nella flotta societaria.

Sotto il profilo economico, si evidenzia il conseguimento di un margine operativo lordo negativo per €/mgl 17.464, peggiore per €/mgl 4.577 nei confronti di quanto consuntivato nel precedente esercizio, mentre a livello di risultato operativo è stata invece riscontrata una perdita di più contenuta entità, pari ad €/mgl 7.705, principalmente per effetto dell'apporto di proventi diversi, in massima parte rivenienti dalla quota di competenza dell'indennizzo concordato con la Capogruppo a fronte dell'anticipata risoluzione, avvenuta a fine 2001, dei contratti di sublocazione riguardanti 2 B-767, nonché dalla valorizzazione di rimborsi assicurativi per sinistri d'indubbia recuperabilità e da assorbimenti di fondi stanziati in precedenti esercizi.

Nei confronti del precedente esercizio, che peraltro scontava maggiori stanziamenti rettificativi ed a fondi per rischi ed oneri, è stato riscontrato un miglioramento di €/mgl 96.

Il sostanziale azzeramento delle poste finanziarie nette (negative per €/mgl 145, con un peggioramento di €/mgl 1.420 nei confronti del 2001), principalmente collegate all'apprezzamento dell'Euro sul Dollaro, il favorevole apporto delle partite straordinarie nette per €/mgl 2.411 (assenti nel periodo a raffronto), riferito essenzialmente all'assorbimento di un fondo per oneri di dismissione dell'attività di lungo raggio, "liberato" nell'esercizio essendo venuta meno tale prospettiva con l'ingresso dei nuovi aeromobili A-330 e l'incidenza rappresentata per la sola IRAP della gestione fiscale, pari ad €/mgl 575, hanno consentito di attestare la perdita netta, come citato in apertura, ad €/mgl 6.014. Su quest'ultima grava altresì l'accantonamento (€/mgl 202) dell'onere previsto per accedere alle opportunità in materia di sanatorie fiscali offerte dalla legge 289/2002.

Sotto il profilo finanziario, il flusso monetario del periodo, essenzialmente ascrivibile al fabbisogno per investimenti collegati all'introduzione di nuovi aeromobili in flotta ed a depositi cauzionali versati a garanzia di locazioni, solo parzialmente compensati dalle coperture rivenienti dal flusso da attività d'esercizio, si è presentato negativo per €/mgl 7.012, riducendo le disponibilità monetarie nette finali da €/mgl 24.285 ad €/mgl 17.273.

Per quanto concerne gli aspetti di carattere societario, si rileva che l'Assemblea degli Azionisti, sulla base della situazione al 31 ottobre 2002, nel prendere atto che nel corso dell'esercizio venivano a verificarsi i presupposti di cui all'art. 2446 del Codice Civile, ha deliberato nella riunione del 19 dicembre 2002, di rinviare l'adozione di provvedimenti sul capitale sociale, così come consentito dalla stessa norma.

In linea con la richiesta in tal senso effettuata dalla società, l'azionista totalitario Alitalia - Linee

Aeree Italiane SpA ha successivamente effettuato, in data 28 febbraio 2003, un versamento infruttifero in conto capitale pari a 5 milioni di Euro.

Per ciò che concerne infine la prevedibile evoluzione della gestione, la società ritiene, anche alla luce della citata ristrutturazione ed ottimizzazione della flotta, di poter consolidare la quota di mercato acquisita nel medio raggio incrementando contestualmente quella sul lungo raggio, al fine di avviare, ove le prospettive di settore non risultassero troppo penalizzate dai fattori congiunturali e di scenario emersi nel corso dell'ulti-

mo biennio, il percorso di graduale riequilibrio economico già dal 2003.

Ancorché il quadro complessivo si presenti ancor meno prevedibile in nesso con la durata e le conseguenze del conflitto in Iraq, si ricorda che la società è provvista di ampie risorse finanziarie (circa 17 milioni di Euro, cui sono da aggiungersi i 5 milioni recentemente versati in conto aumento di capitale) che dovrebbero consentire di fronteggiare gli impegni anche nella peggiore situazione ragionevolmente ipotizzabile.

Gruppo Italiatour

Capitale Sociale	€ 774.000 interamente versato	
Azionista	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Principale attività	Studio, organizzazione, promozione e vendita nel campo delle iniziative ed attività turistiche.	

(Euro migliaia)	31.12.2002	31.12.2001	variazione	variazione %
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	59.394	106.246	(46.852)	(44,1)
Valore Aggiunto	6.026	7.942	(1.916)	(24,1)
Risultato operativo	(1.009)	(1.599)	(590)	(36,9)
Risultato netto	(1.042)	(2.242)	(1.200)	(53,5)
Capitale Investito	(472)	(1.114)	(642)	(57,6)
Patrimonio Netto	232	(916)	1.148	n.s.
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(704)	(198)	506	n.s.
Investimenti	344	731	(387)	(52,9)
Dati di attività				
Pacchetti turistici "incoming"	55.663	69.375	(13.712)	(19,8)
Pacchetti turistici "outgoing"	20.463	22.877	(2.414)	(10,6)
Totale	76.126	92.252	(16.126)	(17,5)
Biglietteria	26.721	38.218	(11.497)	(30,1)
Forza media retribuita				
	190	196	(6)	(3,1)

Il bilancio al 31 dicembre 2002, revisionato dalla Reconta Ernst & Young, ha presentato una perdita di €/mgl 1.042, che si raffronta con quella di €/mgl 2.242 registrata nel precedente esercizio.

L'andamento del settore del turismo nel corso dell'anno ha evidenziato il permanere di consistenti elementi di criticità, collegati ad un quadro macroeconomico generale nel complesso debole ed incerto a causa principalmente dei sintomi di stagnazione emergenti nelle maggiori aree ad avanzata economia di mercato.

Le più recenti analisi a livello internazionale rilevano una modesta crescita dei flussi turistici verso l'Italia (+0,6%), con significative emorragie di presenze riscontrate in quelli provenienti dalle aree extraeuropee (-6,8%), in particolare Stati Uniti e Giappone.

Con riferimento invece al mercato domestico, la domanda, pur non apparendo stagnante (+2,1%),

appare tuttavia orientata verso il contenimento dei costi ed il mercato "leisure" interno.

In siffatto contesto, il Gruppo Italiatour ha visto ridursi del 17,5% (da 92.252 a 76.126) il numero dei pacchetti turistici complessivamente venduti: in particolare, il settore "incoming" ha evidenziato una flessione del 19,8% (da 69.375 a 55.663), mentre quello "outgoing" ha registrato una diminuzione più contenuta e pari al 10,6% (da 22.877 a 20.463).

Anche l'attività di sola biglietteria ha manifestato una forte flessione delle vendite, ridottesi del 30,1% (da 38.218 a 26.721).

Prima di precedere nell'analisi del profilo economico occorre preliminarmente osservare che sul finire dell'esercizio, nell'ambito del più vasto processo di ristrutturazione e razionalizzazione delle attività *non-core* del Gruppo Alitalia, sono state interamente rilevate dall'Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A., le due partecipazioni dete-

nute nella GA 2000 Travel Service Ltd e nella Global Executive Travel Selections Inc, pertanto escluse dal perimetro di consolidamento del Gruppo Italiatour, con i conseguenti riflessi sulla significatività della comparazione nei confronti del precedente esercizio.

Sotto il profilo economico, il risultato operativo, riflettendo gli andamenti precedentemente esposti, si è presentato negativo per €/mgl 1.009, a fronte di quello, analogamente negativo per €/mgl 1.599 consuntivato al termine del precedente esercizio.

Sul risultato dell'esercizio grava anche lo stanziamento degli oneri previsti (€/mgl 118) per l'accesso alle opportunità in materia di sanatoria fiscale offerte dalla legge 289/2002.

Per ciò che concerne i fatti rilevanti di carattere societario, si ricorda che l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti della Capogruppo Italiatour S.p.A. del 15 aprile 2002, in tema di sistemazione delle perdite complessive emergenti dal bilancio al 31 dicembre 2001, pari a €/mgl 2.304, ne ha deliberato la copertura tramite l'integrale utilizzo della riserva legale, l'azzeramento del capitale ed il versamento dei soci per la quota residua.

La stessa Assemblea ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale nella misura originaria di €/mgl 774 mediante emissione di 774.000 nuove azioni del valore nominale di € 1 tutte sottoscritte dall'Azionista unico Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. in sede assembleare.

Si ricorda altresì che, nella riunione del 20 giugno 2002, l'Assemblea ordinaria ha approvato la situazione patrimoniale al 31 marzo 2002 che, chiudendo con una perdita di €/mgl 598, determinava il

verificarsi della fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile.

In tal senso la stessa Assemblea, prendendo atto delle stime sull'andamento della gestione dei mesi successivi, rappresentativi del periodo di più alta stagionalità, ha deliberato di rinviare l'adozione di provvedimenti sul Capitale Sociale all'esercizio successivo, conformemente a quanto previsto dal secondo comma dell'art. 2446 del Codice Civile.

Sotto il profilo finanziario, la copertura del negativo flusso monetario riveniente da attività d'esercizio, pari ad €/mgl 1.699, e degli investimenti di periodo, pari a €/mgl 344, è stata effettuata principalmente ricorrendo ai conferimenti dei soci per €/mgl 2.303 ed a quanto realizzato in ordine alla citata dismissione di partecipazioni, pari ad €/mgl 518.

In conseguenza di quanto sopra, e delle ulteriori variazioni rivenienti dalla modifica del perimetro di consolidamento, il flusso monetario del periodo, complessivamente positivo per €/mgl 506, ha consentito alle disponibilità monetarie nette di attestarsi ad €/mgl 704.

Si segnala, infine, che nel corso del mese di gennaio sono state formalizzate le intese relative alla cessione al Gruppo CIT dell'80% del Capitale Sociale dell'Italiatour S.p.A.; il completamento dell'operazione, che verrà effettuato a seguito dell'approvazione da parte di Alitalia del bilancio consolidato del Gruppo Italiatour relativo all'esercizio 2002, onde determinarne il conguaglio finale, è altresì sospensivamente condizionato all'ottenimento del parere favorevole (ovvero al silenzio assenso) dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato rispetto all'operazione.

GA 2000 Travel Service LTD.

Azionista	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Principale attività	Agenzia di viaggio	

(Euro migliaia)

31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	28.496	31.602	(3.106)	(9,8)
Valore Aggiunto	512	1.008	(496)	(49,2)
Risultato operativo	(244)	(66)	178	n.s.
Risultato netto	(232)	73	(305)	n.s.
Capitale Investito	1.435	3.107	(1.672)	(53,8)
Patrimonio netto	83	149	(66)	(44,3)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(1.352)	(1.585)	(233)	(14,7)
Investimenti	(37)	(55)	(18)	(32,7)

La società è stata costituita il 4 settembre 1997 in seguito alla decisione da parte di Alitalia di concentrare presso un unico distributore la vendita nei confronti del cosiddetto segmento "etnico", usufruendo in tal modo di una serie di vantaggi consistenti, principalmente, nella fidelizzazione della clientela ed in un maggior controllo della catena distributiva, in maniera tale da evitare la polverizzazione dei contratti, l'applicazione di tipologie differenti d'incentivazione, nonché di ottenere un significativo contenimento dei costi, in particolare quelli CRS, attraverso l'emissione diretta dei biglietti.

Nell'ultima parte del 2002 la società, nell'ambito del più vasto processo di ristrutturazione e razionalizzazione delle attività *non-core* del Gruppo Alitalia è fuoriuscita dal perimetro di consolda-

mento della sub-holding Italiatour S.p.A., divenendo controllata totalitaria dell'Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.

Il bilancio dell'esercizio 2002 ha registrato una perdita di €/mgl 232, a fronte del risultato positivo per €/mgl 73 consuntivato nel precedente esercizio.

Tale andamento riflette i consistenti elementi di criticità che nel 2002 hanno penalizzato il settore turistico nel suo complesso, rappresentati, per la società, da una flessione dei ricavi da biglietteria Alitalia pari al 9,8% (da €/mgl 31.602 del 2001 a €/mgl 28.496 del 2002), solo parzialmente compensata dal contenimento dei costi operativi aziendali.

Global Executive Travel Selections, INC.

Azionista	Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A	100%
Principale attività	Agenzia di viaggio	

(Euro migliaia)

31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	3.091	5.218	(2.127)	(40,8)
Valore Aggiunto	172	40	132	n.s.
Risultato operativo	79	(63)	142	n.s.
Risultato netto	31	(172)	203	n.s.
Capitale Investito	(164)	(212)	(48)	(22,6)
Patrimonio netto	106	96	10	10,4
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(270)	(305)	(35)	(11,5)
Investimenti				

La società è stata costituita il 15 febbraio 2000 in seguito alla decisione da parte di Alitalia di privilegiare il segmento "business" (in particolare le piccole e medie imprese) ad alto yield sulla relazione Nord America, sviluppando un marchio facilmente identificabile, in grado di supportare la fidelizzazione della clientela concentrando la vendita presso un unico distributore.

Nell'ultima parte del 2002 la società, nell'ambito del più vasto processo di ristrutturazione e razio-

nalizzazione dell'attività non-core del gruppo Alitalia, è fuoriuscita dal perimetro di consolidamento della sub-holding Italiatour S.p.A., divenendo controllata totalitaria dell'Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A.

Il bilancio dell'esercizio 2002 ha registrato un utile netto di €/mgl 31, a fronte della perdita di €/mgl 172 consuntivata al termine del precedente esercizio.

Aviofin S.p.A. - Roma

Capitale Sociale	€ 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	

(Euro migliaia)

31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	0	0	0	n.s.
Valore Aggiunto	(135)	(153)	(18)	(11,8)
Risultato operativo	(223)	(255)	(32)	(12,5)
Risultato netto	905	1.143	(238)	(20,8)
Proventi ed oneri finanziari	579	1.254	(675)	(53,8)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	608	0	--	--
Capitale Investito	1.559	513	1.046	n.s.
Patrimonio Netto	8.271	8.850	(579)	(6,5)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(6.712)	(8.337)	(1.625)	(19,5)
Investimenti	0	0	--	--

Il bilancio al 31 dicembre 2002, revisionato dalla Società Generale di Revisione e Certificazione S.a.s., ha presentato un utile netto di €/mgl 905 che si raffronta con quello di €/mgl 1.143 consuntivato al termine del precedente esercizio.

Tale risultato, che sconta anche l'accantonamento degli oneri previsti (€/mgl 10) per accedere alle opportunità in materia di sanatoria fiscale offerte dalla legge 289/2002, è da ricondurre essenzialmente ai proventi finanziari maturati sui depositi a vista presso la Capogruppo, alla contabilizzazione dei dividendi e relativi crediti d'imposta della collegata Sasco S.p.A., nonché alla rivalutazione della partecipazione detenuta nella controllata Alinsurance S.r.l., il cui valore è stato per il primo anno determinato secondo il metodo del patrimonio netto.

Per quanto riguarda i risultati delle società partecipate, si segnala che:

- Alinsurance, agente assicurativo plurimandatario, ha chiuso l'esercizio con un utile netto

di €/mgl 691 (€/mgl 618 nel 2001), per una maggiore analisi del quale si rinvia alla sintesi presentata nelle pagine successive.

- Le altre partecipate (Sasco e Verona Cargo Center) prevedono di conseguire risultati soddisfacenti, migliorativi nel primo caso ed in linea nel secondo, rispetto a quanto consuntivato nel precedente esercizio.

Il flusso monetario del periodo, negativo per €/mgl 1.625, è stato originato dalla distribuzione dei dividendi per €/mgl 2.066, cui è stata data parziale copertura tramite il flusso monetario derivante da attività di esercizio, nel complesso positivo per €/mgl 441.

Le disponibilità monetarie finali si sono pertanto attestate ad €/mgl 6.712, rispetto ad una consistenza iniziale di €/mgl 8.337.

Si ricorda che in data 30 ottobre 1997 la Banca Commerciale Italiana ha rilasciato a favore di Aviofin S.p.A. una fidejussione di Lit. 5.000.000.000 per conto della Tegel VIII. Tale

ammontare era a garanzia di quanto definito nell'atto di compravendita delle azioni Air Europe, stipulato in pari data tra Aviofin S.p.A. e la Tegel VIII. In particolare, tale fidejussione (scadenza 30 giugno 2000) copriva il conguaglio prezzo, eventualmente derivante da un maggior valore della società determinato in occasione del collocamento in borsa di Air Europe o da una o più cessioni di azioni della stessa da parte dell'acquirente Tegel VIII, della Fin Flight s.r.l. o della Fin Flight International B.V.

In data 30 giugno 2000 è stata inoltrata, alla Banca Commerciale Italiana, la richiesta di escutere la predetta fidejussione; avverso tale atto la Tegel VIII ha proposto ricorso ex art. 700 c.c. bloccando l'escussione della stessa.

A seguito della notifica della citazione - effettuata dalla Tegel VIII in data 10 agosto 2000 contro Aviofin S.p.A., con la quale si contestavano le pretese vantate da quest'ultima - si è provveduto a chiedere la riunione di due giudizi. Nell'udienza del 18 febbraio 2003, dopo ampia discussione, il Giudice ha concesso alle parti ulteriori 60 giorni per il deposito di eventuali memorie aggiuntive, riservandosi 30 giorni ulteriori per le decisioni di merito.

Si ricorda altresì, che a seguito della fusione per incorporazione della Racom Teledata S.p.A. nella controllante Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A., efficace dal 1° agosto 2002, quest'ultima è divenuta azionista totalitario dell'Aviofin S.p.A.

Alinsurance S.r.l. - Roma

Capitale Sociale	€ 104.000 interamente versato		
Azionista	Aviofin S.p.A.		88%
	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A		6%
	Aeroporti di Roma S.p.A		6%
Principale attività	agente plurimandatario operante nel settore della intermediazione assicurativa prevalentemente a favore del Gruppo Alitalia		

(Euro migliaia)

31.12.2002 31.12.2001 variazione variazione %

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi	2.549	2.269	280	12,3
Valore Aggiunto	1.276	1.095	181	16,5
Risultato operativo	1.220	1.046	174	16,6
Risultato netto	691	618	73	11,8
Capitale Investito	(70)	118	(188)	n.s.
Patrimonio Netto	1.116	1.045	71	6,8
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(1.186)	(927)	259	27,9
Investimenti	1	6	(5)	(83,3)
Dati di attività				
Montepremi gestito (€/mgl)	24.000	48.005	(24.005)	(50,0)
Contratti in portafoglio (nr)	176	191	(15)	(7,9)
Polizze in convenzione (nr)	32.500	30.300	2.200	7,3

Il bilancio al 31 dicembre 2002, revisionato dalla Ria & Partners S.p.A., ha evidenziato un utile netto di €/mgl 691, che si raffronta con l'analogo risultato positivo di €/mgl 618 consuntivato alla chiusura del precedente esercizio, e che risente anche dello stanziamento del previsto onere (€/mgl 3 circa) per accedere alle opportunità offerte dalla legge 289/2002 in materia di sanatoria fiscale.

Il favorevole andamento gestionale è interamente da attribuire al sensibile aumento dei ricavi provvigionali (+ €/mgl 280 pari al +12,3%) correlato prevalentemente allo sviluppo della convenzione Auto rivolta ai dipendenti del Gruppo (+2.200 nuovi contratti, pari al +7,3%), che ha ampiamente assorbito la crescita dei costi, ad essi collegati, consentendo di registrare un risultato operativo favorevole per €/mgl 1.220 (€/mgl 1.046 al 31 dicembre 2001).

La gestione finanziaria ha altresì generato nel 2002 un flusso monetario positivo per €/mgl 260, essenzialmente per effetto del favorevole

apporto del flusso da attività di esercizio, pari nel complesso a €/mgl 881, cui si è contrapposta la distribuzione di dividendi per €/mgl 620.

È necessario informare che, in stretto nesso con i profondi mutamenti verificatisi nel mercato assicurativo in ordine alla gestione dei rischi aeronautici, nel 2003 le polizze Corpi e Rischi Guerra del Gruppo Alitalia non verranno più intermediate dalla società, alla stregua di quanto avvenuto per quella Aviation, scaduta il 30 novembre 2002.

Tale ultimo evento, ha provocato, tra l'altro, un primo forte ridimensionamento del montepremi gestito, ridottosi dai 48 milioni di Euro del 2001 ai 24 del 2002.

Quanto evidenziato, ha altresì trovato riflesso nella flessione riscontrata nel numero dei contratti in portafoglio, diminuiti da 191 a 176.

La società prevede tuttavia di consuntivare anche nel 2003 un risultato favorevole, da generarsi sia tramite la gestione delle polizze relative al settore auto, sia per mezzo di un'adeguata riorganizzazione.

BILANCIO ALITALIA
al 31 dicembre 2002

STATO PATRIMONIALE

Attivo

31.12.2002

31.12.2001

A Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti					
	0	0		0	0
B Immobilizzazioni					
I. Immobilizzazioni immateriali					
1. Costi di impianto e di ampliamento	15.603.399			2.546.856	
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0			718.126	
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	27.539.023			24.391.804	
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.645.897			8.292.928	
7. Altre	60.872.185	106.660.505		44.181.356	80.131.069
II. Immobilizzazioni materiali					
1. Terreni e fabbricati	34.649.563			126.939.643	
2. Impianti e macchinario					
a) Flotta	2.766.195.725			2.014.878.305	
b) Altri	23.980.835	2.790.176.560		21.587.847	2.036.466.152
3. Attrezzature industriali e commerciali	23.737.377			21.576.491	
3bis. Beni gratuitamente devolvibili	24.087.912			26.222.017	
4. Altri beni	31.349.016			34.196.918	
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	298.650.145	3.202.650.573		431.507.514	2.676.908.734
III. Immobilizzazioni finanziarie					
I. Partecipazioni in					
a) imprese controllate	82.258.617			185.531.455	
b) imprese collegate	1.369.490			588.529	
d) altre imprese	80.580.172	164.208.279		16.198.229	202.318.213
ibis. Versamenti in c/ partecipazioni		9.893.535			32.728.417
2. Crediti (*)					
a) verso imprese controllate	0	0		0	0
d) verso altri	7.769.549	141.132.630	141.132.630	2.016.121	83.219.634
	7.769.549			2.016.121	
3. Altri titoli		111.363	315.345.807		115.468
Totale immobilizzazioni			3.624.656.885		3.075.421.536
C Attivo circolante					
I. Rimanenze					
1. Materiali tecnici ed altri di consumo	188.254.961			189.150.081	
2. Materiali in corso di costruzione	524.226	188.779.187		674.199	189.824.280
II. Crediti (**)					
1. verso clienti	145.674.164			137.564.098	
2. verso imprese controllate	57.035.145			23.516.339	
3. verso imprese collegate	0			0	
5. verso altri					
a) Compagnie di Navigazione Aerea	252.679.669			144.716.327	
b) Agenti di viaggio	243.305.584			281.941.037	
c) Crediti diversi	971.952.723	1.467.937.976	1.670.647.285	360.224.285	786.881.648
947.962.085					
IV. Disponibilità liquide					
1. Depositi bancari e postali	92.026.099			46.497.222	
2. Assegni	54.626			12.161	
3. Denaro e valori in cassa	7.610.343	99.691.068		16.349.187	62.858.570
Totale attivo circolante			1.959.117.540		1.200.644.935
D Ratei e risconti					
			44.095.588		31.714.063
Totale attivo			5.627.870.013		4.307.780.533

(*) Importi esigibili entro dodici mesi

(**) Importi esigibili oltre dodici mesi

CONTI D'ORDINE

	31.12.2002		31.12.2001	
I Garanzie personali prestate				
a) Fideiussioni				
a favore di imprese controllate	93.753.167		274.070.957	
a favore di imprese collegate	0			
a favore di controllanti	0		0	
a favore di imprese controllate da dette controllanti	0		0	
a favore di altri	1.315.076	95.068.243	1.325.009	275.395.966
b) Avalli				
a favore di imprese controllate	0		0	
a favore di imprese collegate	0		0	
a favore di controllanti	0		0	
a favore di imprese controllate da dette controllanti	0		0	
a favore di altri	0	0	0	0
c) Altre				
a favore di imprese controllate	0		0	
a favore di imprese collegate	0		0	
a favore di controllanti	0		0	
a favore di imprese controllate da dette controllanti	0		0	
a favore di altri	0	0	95.068.243	231.734
			231.734	275.627.700
2 Garanzie reali prestate				
a) per obbligazioni altrui				
di imprese controllate	0		0	
di imprese collegate	0		0	
di controllanti	0		0	
di imprese controllate da dette controllanti	0		0	
di altri	0	0	0	0
b) per obbligazioni proprie, diverse da debiti				
		0	0	
c) per debiti iscritti in bilancio				
	935.877.568	935.877.568	896.887.970	896.887.970
3 Impegni di acquisto e di vendita				
		1.256.740.084	2.467.055.423	
4 Altri				
		2.967.697.259	3.902.941.320	
		5.255.383.155	7.542.512.413	

CONTO ECONOMICO

	31.12.2002		31.12.2001	
A Valore della produzione				
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni		4.613.545.622		5.905.730.797
2. Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione		(149.972)		(3.421.344)
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione				
4. Incremento di immobilizzazioni per lavori interni		64.463.812		50.905.495
5. Altri ricavi e proventi				
a) contributi in conto esercizio	11.687.420			0
b) plusvalenze da alienazioni	2.704.049			3.494.980
c) altri	205.206.470	219.597.939		169.277.117
c) altri			172.772.097	
Totale		4.897.457.400		6.125.987.045
B Costi della produzione				
6. Per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo		(704.850.330)		(868.705.820)
6bis. Per semilavorati e prodotti finiti		0		0
7. Per servizi		(2.549.936.354)		(2.646.693.466)
8. Per godimento di beni di terzi		(441.053.754)		(1.992.732.063)
9. Per il personale				
a) salari e stipendi	(701.587.731)			(331.072.343)
b) oneri sociali	(174.177.536)			(83.150.604)
c) trattamento di fine rapporto	(44.430.725)			(21.665.644)
d) trattamento di quiescenza e simili	(4.213.234)			(1.455.975)
e) altri costi	(10.001.212)	(934.410.438)		(16.708.174)
e) altri costi			(454.052.740)	
10. Ammortamenti e svalutazioni				
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(43.386.830)			(30.465.041)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(253.370.026)			(235.827.227)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0			0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(28.904.835)	(325.661.690)		(9.374.352)
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide			(275.666.621)	
11. Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo		(895.121)		(15.096.048)
12. Accantonamenti per rischi		(20.083.464)		(19.327.006)
13. Altri accantonamenti		(57.929.632)		(40.423.237)
14. Oneri diversi di gestione		(84.929.342)		(86.218.696)
Totale		(5.119.750.124)		(6.398.915.697)
Differenza tra valore e costi della produzione		(222.292.723)		(272.928.652)
C Proventi ed oneri finanziari				
15. Proventi da partecipazioni				
a) dividendi da imprese controllate	15.995.571			1.999.721
b) dividendi da imprese collegate	0			0
c) dividendi da altre imprese	655.405			262.222
d) altri proventi da partecipazioni	9.008.196	25.659.172		1.132.165
d) altri proventi da partecipazioni			3.394.108	
16. Altri proventi finanziari				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
. imprese controllate	0			0
. imprese collegate	0			0
. controllanti	0			0
. altri	6.812.191	6.812.191		1.187.973
. altri			1.187.973	
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	2.418			6.433
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0			0
d) proventi diversi dai precedenti				
. interessi e commissioni da imprese controllate	439.808			893.580
. interessi e commissioni da imprese collegate	0			0
. interessi e commissioni da controllanti	0			0
. interessi e commissioni da altri e proventi vari	67.609.845	68.049.653	74.864.262	38.715.542
. interessi e commissioni da altri e proventi vari				39.609.122
. interessi e commissioni da altri e proventi vari				40.803.528
17. Interessi e altri oneri finanziari				
a) interessi e commissioni a imprese controllate	(3.519.193)			(15.200.996)
b) interessi e commissioni a imprese collegate	(253)			0
c) interessi e commissioni a controllanti	0			0
d) interessi e commissioni ad altri e oneri vari	(179.813.209)	(183.332.656)		(131.297.533)
d) interessi e commissioni ad altri e oneri vari			(146.498.529)	
Totale proventi e oneri finanziari		(82.809.222)		(102.300.892)

CONTO ECONOMICO

	31.12.2002	31.12.2001
D Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18. Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	1.587.427	15.058.400
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
	1.587.427	15.058.400
19. Svalutazioni		
a) di partecipazioni	(36.571.407)	(87.031.639)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	(17.405.123)	0
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
	(53.976.530)	(87.031.639)
Totale delle rettifiche	(52.389.103)	(71.973.239)
E Proventi e oneri straordinari		
20. Proventi		
a) plusvalenze da alienazione	164.395.777	29.840.265
b) sopravvenienze attive	24.725.772	6.622.443
c) altri proventi	375.449.512	0
	564.571.062	36.462.708
21. Oneri		
a) minusvalenze da alienazione	0	(1.350.141)
b) imposte relative a esercizi precedenti	(25.856.725)	(396.554)
c) sopravvenienze passive	(18.153.559)	(13.004.027)
d) altri oneri	(38.600.952)	(483.024.838)
	(82.611.235)	(497.775.561)
Totale delle partite straordinarie	481.959.826	(461.312.853)
Risultato prima delle imposte	124.468.778	(908.515.636)
22. Imposte sul reddito dell'esercizio	(29.667.203)	3.167.615
26. Utile (perdita) dell'esercizio	94.801.575	(905.348.022)

STATO PATRIMONIALE

(Euro migliaia)

Attivo	31.12.2002			31.12.2001			31.12.2001***		
A Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti									
	0			0			0		
B Immobilizzazioni									
I. Immobilizzazioni immateriali									
1. Costi di impianto e di ampliamento	15.603			2.547			2.554		
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0			718			718		
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	27.539			24.392			24.392		
4. Concessione, licenze, marchi e diritti simili	0						693		
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.646			8.293			9.616		
7. Altre	60.872	106.661		44.181	80.131		50.044	88.016	
II. Immobilizzazioni materiali									
1. Terreni e fabbricati	34.650			126.940			126.940		
2. Impianti e macchinario									
a) Flotta	2.766.196			2.014.878			2.076.339		
b) Altri	23.981	2.790.177		21.588	2.036.466		22.435.098.774		
3. Attrezzature industriali e commerciali	23.737			21.576			21.576		
3bis. Beni gratuitamente devolvibili	24.088			26.222			26.222		
4. Altri beni	31.349			34.197			39.529		
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	298.650	3.202.651		431.508	2.676.909		431.867	2.744.908	
III. Immobilizzazioni finanziarie									
I. Partecipazioni in									
a) imprese controllate	82.259			185.531			104.470		
b) imprese collegate	1.369			589			589		
d) altre imprese	80.580	164.208		16.198	202.318		17.336	122.395	
Ibis. Versamenti in c/ partecipazioni	9.894			32.728			13.774		
2. Crediti	(*)			(*)			(*)		
a) verso imprese controllate	0			0			0		
d) verso altri	7.770	141.133	141.133	2.016	83.220	83.220	2.986	95.474	95.474
	7.770			2.016			2.986		
3. Altri titoli	111			315.346			115		
III	315.346			318.382			231.759		
Totale immobilizzazioni	3.624.657			3.075.422			3.064.684		
C Attivo circolante									
I. Rimanenze									
1. Materiali tecnici ed altri di consumo	188.255			189.150			189.150		
2. Materiali in corso di costruzione	524			188.779			674	189.824	
	674			189.824			674		
189.824									
II. Crediti									
(**)									
1. Verso clienti	145.674			137.564			162.229		
2. Verso imprese controllate	57.035			23.516			31.196		
3. Verso imprese collegate	0			0			3.092		
5. Verso altri									
a) Compagnie di Navigazione Aerea	252.680			144.716			145.672		
b) Agenti di viaggio	243.306			281.941			281.941		
c) Crediti diversi	971.953	1.467.938	1.670.647	360.224	786.882	947.962	399.027	826.640	1.023.158
IV. Disponibilità liquide									
1. Depositi bancari e postali	92.026			46.497			58.288		
2. Assegni	55			12			12		
3. Denaro e valori in cassa	7.610			99.691			16.349	62.859	
	16.356			74.656			74.656		
Totale attivo circolante	1.959.118			1.200.645			1.287.638		
D Ratei e risconti									
	44.096			31.714			37.326		
Totale attivo	5.627.870			4.307.781			4.389.648		

(*) Importi esigibili entro dodici mesi

(**) Importi esigibili oltre dodici mesi

*** Simulazione di incorporazione di Alitalia Team Spa, RacomTeledata Spa e Alitalia Teledata in Alitalia Spa effettuata al 31.12.2001

STATO PATRIMONIALE

(Euro migliaia)

Passivo	31.12.2002		31.12.2001		31.12.2001 ^{***}		
A) Patrimonio netto							
I. Capitale	1.432.985		805.191		805.191		
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	227.907		564.162		564.162		
II bis. AZ. sottoscritte su aum. di capitale in corso (ovvero: versamenti soci in c/capitale)	0		258.228		258.228		
III. Riserve di rivalutazione (ex lege 413/91)	0		0		0		
IV. Riserva legale	0		12.692		12.692		
VII. Altre riserve							
a) riserva per emissione azioni ex art 2349 c.c.	1.182	1.182	1.182		1.182	1.182	
b) riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0	0	97.659		97.659	97.659	
d) riserva da riduzione capitale sociale	1.432	1.432	0	98.841	0	0	
VIII. Utili portati (perdite) a nuovo	0		0		0		
IX. Utile (perdita) del periodo	94.802		(905.348)		(905.348)		
	1.758.307		833.766		833.766		
B) Fondi per rischi e oneri							
2. Per imposte	415		7.629		20.254		
3. Altri							
a) fondo utili differiti su cambi	0		4.308		4.308		
b) fondo concorsi ed operazioni a premi	80.263		54.037		54.037		
c) fondo impegni acquisto e vendita a termine	33.422		17.695		17.695		
d) fondo ristrutturazione	38.974		118.382		118.382		
e) fondo per prepensionamenti	92.269		91.311		91.311		
f) fondo accordi commerciali	0		108.878		108.878		
g) fondo oneri futuri B-767	106.847		166.651		166.651		
h) diversi	109.932	462.121	115.100	683.991	112.327	693.842	
		306.199		174.344		333.654	
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato							
D) Debiti							
	(**)		(**)		(**)		
2. Obbligazioni convertibili	714.544	714.544	0		0		
3. Debiti verso banche	698.064	834.408	807.559	1.147.714	807.559	1.147.714	
4. Debiti v/so altri finanziatori	128.717	139.092	8.141	9.603	8.141	9.603	
5. Acconti	0				104		
6. Debiti verso fornitori	415.034		318.290		333.821		
7. Debiti rappresentati da titoli di credito	0		58.863		58.863		
8. Debiti verso imprese controllate	131.433		404.980		164.788		
9. Debiti verso imprese collegate	1.343		701		701		
11. Debiti tributari	84.001		13.144		25.691		
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	41.964		14.876		34.188		
13. Altri debiti							
a) Biglietti prepagati	213.241		204.425		204.425		
b) Compagnie di navigazione aerea	120.578		112.622		112.622		
c) Agenti di viaggio	49.202		58.247		58.247		
d) Debiti diversi	1.586	185.648	568.668	2.930.488	6.964	88.144	
	828.367		822.664		822.664		
E) Ratei risconti							
	170.755		184.071		187.204		
Totale passivo	5.627.870		4.307.781		4.389.648		

(**) Importi esigibili oltre l'esercizio successivo

*** Simulazione di incorporazione di Alitalia Team Spa, RacomTeledata Spa e Alitalia Teledata in Alitalia Spa effettuata al 31.12.2001

CONTO ECONOMICO

(Euro migliaia)

	31.12.2002		31.12.2001		31.12.2001***	
A Valore della produzione						
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.613.546		5.905.731		5.132.116	
2. Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione	(150)		(3.421)		(3.421)	
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione	0		0		0	
4. Incremento di immobilizzazioni per lavori interni	64.464		50.905		54.094	
5. Altri ricavi e proventi						
a) contributi in conto esercizio	11.687		0		0	
b) plusvalenze da alienazioni	2.704		3.495		3.506	
c) altri	205.206	219.598	169.277	172.772	162.539	166.045
Totale	4.897.457		6.125.987		5.348.833	
B Costi della produzione						
6. Per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo	(704.850)		(868.706)		(873.745)	
6bis. Per semilavorati e prodotti finiti	0		0		0	
7. Per servizi	(2.549.936)		(2.646.693)		(2.684.916)	
8. Per godimento di beni di terzi	(441.054)		(1.992.732)		(556.977)	
9. Per il personale						
a) salari e stipendi	(701.588)		(331.072)		(765.157)	
b) oneri sociali	(174.178)		(83.151)		(183.529)	
c) trattamento di fine rapporto	(44.431)		(21.666)		(49.816)	
d) trattamento di quiescenza e simili	(4.213)		(1.456)		(26.279)	
e) altri costi	(10.001)	(934.410)	(16.708)	(454.053)	(19.521)	(1.044.303)
10. Ammortamenti e svalutazioni						
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(43.387)		(30.465)		(32.888)	
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(253.370)		(235.827)		(246.810)	
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		0		0	
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(28.905)	(325.662)	(9.374)	(275.667)	(12.505)	(292.203)
11. Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo	(895)		(15.096)		(15.096)	
12. Accantonamenti per rischi	(20.083)		(19.327)		(19.327)	
13. Altri accantonamenti	(57.930)		(40.423)		(40.504)	
14. Oneri diversi di gestione	(84.929)		(86.219)		(86.062)	
Totale	(5.119.750)		(6.398.916)		(5.613.134)	
Differenza tra valore e costi della produzione	(222.293)		(272.929)		(264.301)	
C Proventi ed oneri finanziari						
15. Proventi da partecipazioni						
a) dividendi da imprese controllate	15.996		2.000		2.106	
b) dividendi da imprese collegate	0		0		0	
c) dividendi da altre imprese	655		262		262	
d) altri proventi da partecipazioni	9.008	25.659	1.132	3.394	0	2.368
16. Altri proventi finanziari						
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni						
. imprese controllate	0		0		0	
. imprese collegate	0		0		0	
. controllanti	0		0		0	
. altri	6.812	6.812	1.188	1.188	1.555	
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	2		6		6	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0		0		0	
d) proventi diversi dai precedenti						
. interessi e commissioni da imprese controllate	440		894		0	
. interessi e commissioni da imprese collegate	0		0		0	
. interessi e commissioni da controllanti	0		0		0	
. interessi e commissioni da altri e proventi vari	67.610	68.050	74.864	38.716	39.609	40.804
. interessi e commissioni da altri e proventi vari	40.419	41.980				
17. Interessi e altri oneri finanziari						
a) interessi e commissioni a imprese controllate	(3.519)		(15.201)		(3.727)	
b) interessi e commissioni a imprese collegate	(0)		0		0	
c) interessi e commissioni a controllanti	0		0		0	
d) interessi e commissioni ad altri e oneri vari	(179.813)	(183.333)	(131.298)	(146.499)	(131.833)	(135.561)
Totale proventi e oneri finanziari	(82.809)		(102.301)		(91.213)	

CONTO ECONOMICO*(Euro migliaia)*

31.12.2002

31.12.2001

31.12.2001***

D Rettifiche di valore di attività finanziarie						
18. Rivalutazioni						
a) di partecipazioni	1.587		15.058		134	
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0		0		0	
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	1.587	0	15.058	0	134
19. Svalutazioni						
a) di partecipazioni	(36.571)		(87.032)		(20.201)	
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	(17.405)		0		0	
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	(53.977)	0	(87.032)	0	(20.201)
Totale delle rettifiche		(52.389)		(71.973)		(20.067)
E Proventi e oneri straordinari						
20. Proventi						
a) plusvalenze da alienazione	164.396		29.840		29.840	
b) sopravvenienze attive	24.726		6.622		7.142	
c) altri proventi	375.450	564.571	0	36.463	160	37.142
21. Oneri						
a) minusvalenze da alienazione	0		(1.350)		(1.350)	
b) imposte relative a esercizi precedenti	(25.857)		(397)		(159)	
c) sopravvenienze passive	(18.154)		(13.004)		(13.566)	
d) altri oneri	(38.601)	(82.611)	(483.025)	(497.776)	(519.727)	(534.802)
Totale delle partite straordinarie		481.960		(461.313)		(497.660)
Risultato prima delle imposte		124.469		(908.516)		(873.242)
22. Imposte sul reddito dell'esercizio		(29.667)		3.168		(32.106)
26. Utile (perdita) dell'esercizio		94.802		(905.348)		(905.348)

*** Simulazione di incorporazione di Alitalia Team Spa, Rancom Teledata Spa e Alitalia Teledata in Alitalia Spa effettuata al 31.12.2001

NOTA INTEGRATIVA

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.

AZIONISTA DI RIFERIMENTO

La maggioranza del capitale sociale è detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

SCHEMI CONTABILI

Il bilancio al 31 dicembre 2002, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, è stato redatto in ottemperanza alle norme del Codice Civile, le quali hanno recepito le disposizioni introdotte dal Decreto Legislativo 127/91 - attuativo della IV e della VII direttiva CEE - e le successive modifiche e/o integrazioni.

Sono state inoltre fornite alcune tavole di analisi, inserite ed illustrate nella Relazione sulla Gestione, ed alcuni prospetti di dettaglio (costituenti la Parte D della Nota Integrativa) al fine sia di corrispondere alle esigenze dettate dalla normativa civilistica che di fornire tutte le informazioni complementari ritenute necessarie per dare una rappresentazione veritiera e corretta della Società, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

CRITERI DI VALUTAZIONE

I criteri applicati nella valutazione delle voci di

bilancio e nelle rettifiche di valore risultano aderenti ai requisiti della prudenza e della prospettiva della continuazione dell'attività e sono conformi a quanto disposto dall'art. 2426 C.C..

Si ricorda che in linea con i principi guida dettati dal Codice Civile, che richiamano il requisito della prudenza e l'obbligo di valutare i rischi e le perdite di competenza, anche se conosciuti dopo la chiusura dell'esercizio, nonché il Principio Contabile n° 19 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, il bilancio 2001 includeva l'accantonamento ad appositi fondi dei prevedibili futuri oneri e minusvalenze derivanti dalle azioni di ristrutturazione definite nel Piano 2002-2003.

Al riguardo, nel corso dell'esercizio, la rettifica di valore riferita agli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD-11 combi di proprietà di prossima radiazione dall'operativo, è stata aggiornata onde adeguarne il prezzo di realizzo al valore di mercato, ulteriormente ridottosi in conseguenza del perdurare della crisi del settore; analogamente si è proceduto per gli aeromobili di detta tipologia in *leasing* finanziario, per i quali, sempre in ragione del citato *phase-out*, si è acquisito l'importo attualizzato dei canoni residui.

Inoltre, con riferimento all'art. 2426 nr. 3) C.C., integrato sul piano della tecnica contabile dai principi contabili - nazionale, Doc. nr. 16 CNDCeR ed internazionale, IAS 36 - nel bilancio 2001 era stata accertata una riduzione durevole di valore della flotta di lungo raggio di proprietà della tipologia B-767, in quanto il valore recuperabile attraverso l'uso, ancorché superiore a quello stimato di vendita, era risultato inferiore al valore netto contabile.

Della citata correzione di valore si è tenuto conto nel calcolo degli ammortamenti di competenza del periodo in esame.

Inoltre, con riferimento all'art. 2423 bis integrato

sul piano della tecnica contabile dai principi contabili - nazionale, Doc. nr. 19 CNDCEr ed internazionale, IAS 37 - sempre nel bilancio 2001 era stata accertata l'onerosità di alcuni contratti in essere determinando la necessità di appostare uno specifico fondo a fronte dei contratti di locazione operativa degli aeromobili B-767, stipulati negli anni 1995/1996 e 1999 il cui assorbimento viene effettuato seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni, in contrapposizione alla rilevazione degli stessi.

Per quanto concerne infine gli oneri accantonati connessi all'incentivazione degli esodi del personale, si sono prevalentemente realizzati nell'anno in corso, portando ad un corrispondente utilizzo del relativo fondo.

Di tali appostazioni e dell'entità delle stesse si dà notizia in Nota Integrativa.

I criteri di valutazione non hanno subito variazioni nei confronti del precedente esercizio ad eccezione di una più puntuale applicazione della valutazione dei crediti e dei debiti per la rilevazione degli interessi di mora su transazioni commerciali così come disposto dal D.Lgs. n. 231/2002, e non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423 C.C., 4° comma.

I criteri di valutazione adottati sono sintetizzati nei paragrafi successivi, mentre per eventuali ulteriori specificazioni si fa riferimento al commento delle singole voci.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali rappresentano costi e spese che hanno utilità pluriennale e vengono iscritte al costo, sistematicamente ammor-

tizzato in ogni esercizio in relazione con la residua possibilità di utilizzazione.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, di sviluppo, e di pubblicità, sono iscritti nell'attivo e soggetti ad ammortamento diretto entro un periodo non superiore ai cinque anni.

Per quanto concerne invece gli altri oneri da ammortizzare, si precisa quanto segue:

- i costi sostenuti per la flotta non di proprietà, in particolare le revisioni "D", e quelli inerenti immobili ed impianti ricevuti in sublocazione da Aeroporti di Roma sono ammortizzati in cinque anni;
- gli oneri riferiti alla messa a norma dei cespiti su area demaniale 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 sono ammortizzati sulla durata dei relativi finanziamenti.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, delle spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni.

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

Per ciò che concerne le immobilizzazioni in corso di realizzazione, queste sono state contabilizzate al costo corrispondente alle fatture emesse dal

fornitore-costruttore sulla base delle pattuizioni contrattuali. Sono inoltre capitalizzati:

- gli oneri finanziari correlati al pagamento di anticipi verso fornitori flotta;
- ove presenti, una quota parte degli oneri di cambio sostenuti nell'esercizio su finanziamenti in valuta, in aderenza a quanto previsto dal principio contabile CND CeR n° 16;
- i risultati delle operazioni finanziarie considerate altamente efficaci (come specificato nel successivo punto "operazioni finanziarie derivate") poste in essere per la copertura di impegni contrattuali relativi agli investimenti in flotta, in aderenza a quanto previsto dal principio contabile CND CeR n° 26.

Il costo delle immobilizzazioni materiali, come sopra determinato, viene rettificato dagli ammortamenti secondo le modalità di seguito riportate:

1. Ammortamento industriale:

Gli ammortamenti ordinari sono calcolati sistematicamente a quote costanti, sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzazione dei beni.

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

L'ammortamento della flotta è in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo.

In maggior dettaglio:

- gli aeromobili di lungo raggio (B-777, B-767, B-747 e MD-11) vengono ammortizzati in 20 anni;
- gli aeromobili di breve-medio raggio (MD-80, A-321, A-320, A-319 ed ERJ-145) sono ammortizzati in 18 anni;
- per ciò che concerne invece gli aeromobili acquistati usati, ovvero quelli acquisiti in proprietà a seguito dell'esercizio del diritto di opzione alla scadenza della locazione finanziaria, vengono ammortizzati in base ad una vita utile complessiva, calcolata dalla prima immatricolazione, analoga a quella degli aeromobili di nuova costruzione.

Si segnala che per gli aeromobili destinati alla vendita e/o all'anticipata radiazione, il valore residuo viene allineato a quello di presunto realizzo, se inferiore.

Infine, anche per ciò che concerne l'extraflotta, le aliquote utilizzate sono rappresentative della vita utile del cespite cui si riferiscono, e precisamente:

fabbricati esistenti sul sedime aeroportuale	25 anni	4%
altri fabbricati di proprietà e terreni asserviti	33 anni	3%
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%

2. ammortamento finanziario:

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

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da investimenti duraturi in società, da crediti finanziari, da depositi versati a cauzione e da titoli a reddito fisso. Per quanto riguarda in particolare la partecipazione nella società Italiatour destinata ad essere ceduta nell'ambito del processo di ristrutturazione, si evidenzia che detta società è stata mantenuta tra le immobilizzazioni finanziarie in considerazione della natura di investimento durevole che ha avuto sin dall'originaria acquisizione.

Tali poste vengono iscritte utilizzando i seguenti criteri:

1. partecipazioni:

- Le partecipazioni in società 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) - rettificato in considerazione di eventuali perdite di valore, di carattere durevole, che riducano il patrimonio netto contabile della società stessa a livelli inferiori rispetto all'entità manifestatasi al momento dell'ingresso della partecipazione; ove nel prosieguo vengano meno i motivi che hanno condotto alla svalutazione si procederà ad un ripristino di valore fino alla concorrenza del costo iniziale.

Ad eccezione delle partecipazioni nelle società Air France e France Telecom - derivante dalla conversione dei certificati emessi dalla Fondazione SITA, a favore dei vettori (tra cui Alitalia), rappresentative delle azioni della società Equant, convertite in azioni France Telecom dopo l'acquisizione da parte di quest'ultima della Equant tramite OPS - al 31 dicembre 2002 le partecipazioni si riferiscono tutte a società non quotate in borsa e tale data rappresenta, parimenti, il termine di riferimento per il bilancio delle società controllate e collegate ad eccezione della Alicos S.p.A. (già 7C Italia S.p.A.) che chiude l'esercizio sociale al 30 giugno. La suddetta collegata peraltro predispone la relazione semestrale alla data del 31 dicembre.

2. crediti finanziari e depositi a cauzione:

sono iscritti al valore nominale ovvero al presumibile valore di realizzo/rimborso se inferiore.

3. titoli:

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

RIMANENZE

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

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Sono iscritte al costo di acquisto ovvero al 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 in aderenza al D.Lgs. n. 231/2002, (peraltro controbilanciati dalla costituzione di un apposito fondo in quanto di complesso realizzo) 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 in aderenza al D. Lgs. n. 231/2002.

I “biglietti prepagati” rappresentano il debito della Società nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo da rendere.

RATEI E RISCONTI ATTIVI E PASSIVI

Costituiscono l'applicazione del generale princi-

pio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di periodo: riflettono pertanto quote di ricavi, proventi, costi ed oneri calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale, normalmente interessanti due o più esercizi consecutivi.

I risconti passivi includono la residua quota di plusvalenza derivante dalla vendita e retrolocazione di aeromobili (20 MD-80), effettuata nell'esercizio 2000, differita agli esercizi futuri ed imputata sulla durata della locazione.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

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

PARTITE IN MONETA ESTERA O SOGGETTE AL RISCHIO DI CAMBIO

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

I crediti e debiti nonché le disponibilità liquide espresse in valuta estera sono allineati ai cambi di fine anno o ai cambi negoziati ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico. Se dalla conversione dei crediti e debiti a medio-lungo termine, con esclusione della quota corrente, emerge un utile netto

(eccedenza degli utili sulle perdite di conversione) lo stesso viene differito mediante l'accantonamento nella voce del passivo "Fondo utili differiti su cambi".

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

OPERAZIONI FINANZIARIE DERIVATE

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

Si precisa che in presenza di operazioni di "hedging", che realizzano una copertura valutata, con la metodologia indicata nello IAS 39, altamente efficace (esito dello strumento di copertura rientrante nella fascia 80-125 per cento rispetto alla contrapposta variazione dell'elemento coperto), la contabilizzazione riflette - in linea con quanto previsto nella Comunicazione Consob DAC 28731 del 14-4-2000, che a sua volta richiama lo IAS 39 - il principio della competenza: gli utili e/o le perdite vengono imputati al conto economico contestualmente e simmetricamente all'iscrizione della manifestazione economica dell'elemento coperto.

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

stesse operazioni - un'eccedenza positiva, questa non verrebbe iscritta. Gli ammontari nozionali delle operazioni vengono appostati per memoria negli "altri conti d'ordine".

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.

Per quanto concerne il fondo oneri di ristrutturazione ed il fondo oneri su contratti di locazione operativa di aeromobili di lungo raggio B-767, si rimanda a quanto detto nell'ambito dei criteri di valutazione.

Viene data separata evidenza al fondo imposte, la cui consistenza è adeguata, in base agli elementi informativi disponibili, al presunto fabbisogno per oneri fiscali futuri.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

È iscritto, al netto delle anticipazioni già corrisposte, sulla base delle indennità maturate dal personale a tutto il 31 dicembre 2002 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, e i relativi crediti d'imposta, vengono accertati in base al principio della maturazione, ossia iscritti nell'esercizio in cui gli utili da cui derivano sono prodotti dalle società, sempre che il diritto alla loro assegnazione sia divenuto definitivo a seguito di delibera di distribuzione da parte dell'assemblea della partecipata.

I dividendi percepiti da altre imprese sono contabilizzati con il criterio della cassa.

IMPOSTE

Sono rilevate le imposte sul reddito dell'esercizio, nonché quelle differite.

Al riguardo si specifica che, come previsto dal principio contabile CNDCeR n. 25, si procede all'iscrizione di attività per imposte anticipate solo in presenza di ragionevole certezza del loro futuro recupero tramite l'esistenza, negli esercizi futuri nei quali si riverseranno le relative differenze temporanee, di redditi imponibili di adeguata capienza.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine sono valutati nel modo seguente

Garanzie personali:

le fidejussioni prestate a società controllate ed a 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 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 in parte iscritti al loro prezzo corrente ed in parte per memoria;
- 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, ad eccezione della flotta, oggetto di affitto di ramo d'azienda, iscritta al valore corrente;
- le operazioni finanziarie derivate in essere vengono registrate per memoria 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

L'analisi dei contenuti e delle variazioni dello stato patrimoniale e dei conti d'ordine è riferita alle evidenze consuntive riportate nella situazione contabile al 31.12.2002 redatti in conformità al D.Lgs. 127/91.

Il raffronto e l'analisi delle variazioni sono stati effettuati rispetto allo stato patrimoniale ed ai conti d'ordine al 31 dicembre 2001.

Con tale documento vanno inoltre posti in relazione i prospetti di dettaglio riprodotti nella parte D della Nota Integrativa.

Eventuali riclassifiche di carattere significativo vengono commentate con riferimento alle singole voci.

Inoltre viene esposta, ai sensi della delibera Consob n. 11791/1993, una situazione proforma al 31 dicembre 2001 che tiene già conto delle fusioni per incorporazione intervenute nel corso del 2002. Tale elaborato consente un miglior commento delle variazioni intervenute nei due periodi a confronto.

ATTIVO

A)

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

B)

IMMOBILIZZAZIONI

Sono risultate pari complessivamente a €/mgl 3.624.657 ed hanno presentato un incremento netto di €/mgl 549.236. In dettaglio:

I. **IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI** (prospetto di dettaglio n. 1) hanno presentato un valore di €/mgl 106.661 a fronte di €/mgl 80.131 dell'esercizio 2001 con un incremento pari a €/mgl 26.529 così composto:

I. **Costi d'impianto e di ampliamento** (pro-

spetto di dettaglio n. 2): registrano un valore pari a €/mgl 15.603 con un incremento netto di €/mgl 13.056 da attribuirsi alla capitalizzazione dei costi per l'addestramento del personale navigante - a seguito dell'introduzione in flotta degli aa/mm B777 - (€/mgl 8.606), ai costi sostenuti per l'aumento di capitale sociale (€/mgl 10.898) ed agli ammortamenti di competenza dell'esercizio (€/mgl 6.448).

2. **Costi di ricerca sviluppo e di pubblicità** (prospetto di dettaglio n. 2) risultano completamente ammortizzati e si riferiscono alla capitalizzazione dei costi per la pubblicità di Malpensa effettuata nel 1998. Il decremento di €/mgl 718 è relativo agli ammortamenti di competenza.

3. **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere d'ingegno** hanno presentato un valore pari a €/mgl 27.539 ed hanno registrato un incremento netto di €/mgl 3.147 da attribuirsi alle capitalizzazioni per l'acquisizione di software (€/mgl 16.083) ed agli ammortamenti di competenza (€/mgl 12.936).

Le acquisizioni di maggior rilievo si riferiscono a: progetto *Web re-launch* (€/mgl 5.426), sistemi di gestione operativa naviganti (€/mgl 1.119), nonché a manutenzioni implementative dei software in uso (€/mgl 4.009).

6. **Immobilizzazioni in corso ed acconti**, hanno evidenziato un ammontare di €/mgl 2.646 e si riferiscono essenzialmente a *software* diversi (€/mgl 1.650), a lavori in agenzie, uffici, sale di accoglienza passeggeri presso gli scali, nonché immobili ed impianti su sedime aeroportuale (€/mgl 996).

7. La voce **Altre**, ha evidenziato un saldo pari a €/mgl 60.872, registrando un incremento netto di €/mgl 16.691.

Di seguito vengono riportate le variazioni maggiormente significative, comprensive delle riclassifiche dalla voce “immobilizzazioni in corso ed acconti” come analiticamente riportato nel prospetto di dettaglio n. 1.

- aumento di €/mgl 21.286 relativo alla capitalizzazione di costi per revisioni e migliorie effettuate su aeromobili non di proprietà. Tali modifiche riguardano essenzialmente aa/mm MD80 (€/mgl 12.320), B767 (€/mgl 8.258), ed A321 e MD11 (€/mgl 708);
- aumento di €/mgl 181 per apporto da fusione;
- incremento di €/mgl 2.697 per l'allestimento e la ristrutturazione di agenzie ed uffici;
- incremento di €/mgl 2.907 relativo a lavori e messa a norma di legge di impianti ed immobili su sedime aeroportuale (zona Tecnica Fiumicino);
- incremento di €/mgl 12.419 relativo agli “oneri accessori su finanziamenti”, di cui €/mgl 10.885 riferiti ai costi sostenuti per l'emissione del prestito obbligazionario e €/mgl 1.534 ai finanziamenti degli aeromobili A321 ed A319;
- decremento di €/mgl 1.039 relativo all'estinzione dei costi sostenuti, nei precedenti esercizi per capitalizzazioni inerenti migliorie e adeguamenti a norma di legge, e non più ritenuti di utilità pluriennale;

- decremento per €/mgl 21.760 in relazione agli ammortamenti stanziati nel periodo.

II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (prospetto di dettaglio n. 3): hanno presentato un valore di €/mgl 3.202.651 ed hanno registrato un incremento netto pari a €/mgl 525.742, di cui €/mgl 62.416 relativi all'effetto fusione, così composto:

1. **Terreni e Fabbricati** sono risultati pari a €/mgl 34.650 ed hanno evidenziato un decremento di €/mgl 92.290 in massima parte dovuto alla cessione dell'immobile Nuovo Centro Direzionale alla società Peabody Lamaro Roma S.r.l. (€/mgl 91.439);

Le ulteriori variazioni hanno riguardato:

- giroconto da lavori in corso di €/mgl 5.199 da attribuirsi essenzialmente a lavori su immobili dell'area tecnica di Fiumicino (€/mgl 1.193), adeguamento e ristrutturazione dell'immobile adibito a Centro Direzionale (€/mgl 2.041) e del Fabbricato Data Building - Centro Elaborazione Dati (€/mgl 1.850), nonché lavori su terreni di proprietà nella zona di Fiumicino (€/mgl 115);
 - decremento relativo agli ammortamenti stanziati nel periodo (€/mgl 6.051).
2. **Gli Impianti e macchinario** hanno assunto un valore pari a €/mgl 2.790.176 con un incremento di €/mgl 753.710, suddiviso come segue:

La **Flotta** ha presentato un valore pari a €/mgl 2.766.196 ed ha registrato un incremento netto di €/mgl 751.317, di cui €/mgl 61.460 relativo all'effetto fusione,

Le variazioni intervenute nel periodo sono state le seguenti:

- incremento di €/mgl 487.845 inerente l'acquisto di quattro B777, cinque A319, tre Embraer 145, due ATR 72, il riscatto di un MD80, oltre a modifiche e lavori in corso inerenti la flotta;
 - aumento di €/mgl 69.385 inerente:
 - l'acquisto di 2 motori di scorta per aeromobili B777 (€/mgl 31.191);
 - l'acquisto di apparati di rotazione (€/mgl 18.614);
 - la capitalizzazione di n. 12 revisioni "D" su aeromobili MD-80, n. 1 su aeromobili B747, n. 2 su aeromobili MD11 (€/mgl 19.580);
 - apporto da fusione per i cespiti in precedenza detenuti da Alitalia Team (€/mgl 61.460);
 - aumento di €/mgl 385.736 principalmente per riclassifiche relative a:
 - giroconto da anticipi in conto flotta di €/mgl 392.673, relativi agli aeromobili consegnati nel corso dell'esercizio;
 - giroconto da anticipi a fornitori per €/mgl 1.739 relativo a modifiche su aeromobili B 767;
 - giroconto di materiali di rotazione a scorte tecniche per €/mgl 7.420;
 - giroconto da flotta a crediti del circolante di €/mgl 1.972, costituito dal valore di carico (€/mgl 136.997) e dal fondo ammortamento (€/mgl 135.025) di 3 aeromobili B747 venduti nel corso dell'esercizio 2002;
 - incremento di €/mgl 2.100 derivante dall'assorbimento della svalutazione per l'allineamento al valore di vendita degli aeromobili B 747 trasferiti al circolante e dismessi nel periodo;
 - riduzione di €/mgl 31.328 per il riallineamento degli aeromobili MD11 e del relativo materiale di rotazione al presunto valore di vendita realizzabile in occasione della prevista radiazione;
 - flessione di €/mgl 1.929 relativa alla vendita e fuori uso di materiale di rotazione;
 - decremento per €/mgl 221.950 per gli ammortamenti di periodo.
- I fondi di ammortamento relativi alla flotta includono al 31 dicembre 2002 un valore residuo di €/mgl 8.747 relativo a plusvalenze realizzate ed accantonate quale riserva di Patrimonio Netto nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite come previsto dall'ex.art.54 D.P.R. 597/73.
- Al 31.12.92 l'importo allora esistente di L/mil.180.640 - pari a €/mgl 93.293 - è stato trasferito dal Patrimonio Netto al fondo di ammortamento dei cespiti relativi, come previsto dalla normativa fiscale. Ciò ha determinato all'epoca una riduzione di Patrimonio Netto e al 31.12.2002 minori ammortamenti per €/mgl 3.172.
- Gli Altri:** costituiti da impianti di natura generica e da impianti aeronautici (simulatori di volo), sono risultati pari a €/mgl 23.981 ed hanno evidenziato un incremento di €/mgl 2.393 quale saldo tra le acquisizioni del periodo (€/mgl 6.394), quanto girocontato da anticipi a fornitori (€/mgl 557) ed i decrementi (€/mgl 999) - di cui €/mgl 922 relativi alla vendita dell'immobile del Centro Direzionale - e gli ammortamenti del periodo (€/mgl 3.559)
3. Le **Attrezzature industriali e commerciali**, comprensive degli automezzi sono risultate pari a €/mgl 23.737, con un incremento di €/mgl 2.161 nei confronti del precedente esercizio.

Tale variazione è originata essenzialmente dai seguenti elementi:

- incremento di €/mgl 4.059 per l'acquisto di nuove attrezzature ed automezzi;
- giroconto da anticipi a fornitori (€/mgl 2.794) relativo a modifiche effettuate su banchi prova in zona tecnica di Fiumicino e all'acquisto di attrezzature e riclassifica da "altri beni" (€/mgl 7);
- decremento di €/mgl 81 a seguito di vendite a terzi;
- riduzione di €/mgl 4.617 per effetto degli ammortamenti di periodo.

3.bis I Beni gratuitamente devolvibili hanno presentato un valore di €/mgl 24.088 con una flessione di €/mgl 2.135.

Tale variazione è originata essenzialmente dai seguenti elementi:

- incremento di €/mgl 721 relativo a lavori effettuati sull'Immobile Centro addestramento nella zona tecnica di Fiumicino;
- giroconto da "lavori in corso" di €/mgl 2.484 relativo principalmente a lavori effettuati su impianti ed immobili di pertinenza dell'aerea tecnica di Fiumicino;
- decrementi di €/mgl 5.340 per gli ammortamenti effettuati nel periodo.

I fondi di ammortamento relativi alle opere di urbanizzazione includono al 31 dicembre 2002 un valore residuo di €/mgl 5.033 relativo a plusvalenze realizzate ed accantonate quale riserva di patrimonio netto nel corso degli esercizi 1987 e precedenti e successivamente reinvestite come

previsto dell'ex.art.54 D.P.R.597/73.

Al 31.12.92 l'importo allora esistente di L/mil. 21.935 - pari a €/mgl 11.328 - è stato trasferito dal Patrimonio Netto al fondo di ammortamento dei cespiti relativi, come previsto dalla normativa fiscale. Ciò ha determinato all'epoca un riduzione del Patrimonio Netto e al 31.12.2002 minori ammortamenti per €/mgl 572;

4. **Altri beni**, costituiti da complessi elettronici, mobili, arredi e macchine di ufficio, nonché automezzi ad uso civile - sono risultati pari a €/mgl 31.349 ed hanno evidenziato un decremento di €/mgl 2.848 da ricondurre principalmente alle seguenti cause:

- acquisizioni di apparati EDP per €/mgl 5.217, e di mobili e macchine d'ufficio per €/mgl 658;
- giroconto da "anticipi a fornitori" e da "lavori in corso" per €/mgl 1.310 relativo principalmente all'acquisizione di apparati EDP per l'area reservation;
- apporto da fusione per €/mgl 774;
- alienazioni di complessi elettronici e macchine d'ufficio per €/mgl 410;
- ammortamenti per €/mgl 10.404.

5. **Immobilizzazioni in corso ed acconti** sono risultate complessivamente pari a €/mgl 298.650 ed hanno subito un decremento di €/mgl 132.858 suddiviso come segue:

- **Immobilizzazioni in corso di realizzazione**: hanno presentato un valore di €/mgl 13.463 ed hanno evidenziato un decremento di €/mgl 3.477 di cui:
 - incremento di €/mgl 11.161 relativo a lavo-

ri in corso di realizzazione su manufatti insistenti su sedime aeroportuale, forniture di materiali tecnici, lavori di ristrutturazione del CED, nonché lavori relativi alla realizzazione dell'assetto urbanistico del comprensorio di Magliana;

- apporto da fusione €/mgl 182;
- flessione di €/mgl 14.820 per quanto girocontato alle voci "impianti e macchinario", "terreni e fabbricati", "beni gratuitamente devolvibili", "attrezzature industriali e commerciali" ed "altri beni";

- anticipi in conto flotta, sono risultati pari a €/mgl 285.187 ed hanno registrato un decremento di €/mgl 129.381.

Di seguito vengono fornite le principali variazioni:

- incremento di €/mgl 244.322 relativo al pagamento di anticipi per 2 B777, 7 A319, 1 ATR72, 3 Embraer 145 e 6 Embraer 170 ed opzioni per ulteriori 6 Embraer 170;
- aumento di €/mgl 19.708 per oneri finanziari capitalizzati sugli anticipi in essere;
- decremento di €/mgl 738 relativo al mancato esercizio di opzioni su aeromobili A320;
- riduzione di €/mgl 392.673 per quanto girocontato a flotta relativamente agli aa/mm immessi nell'operativo nel corso dell'esercizio.

III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: sono risultate pari, al netto dei fondi di svalutazione, a €/mgl 315.346 con un decremento di €/mgl 3.036.

In dettaglio:

- I. Le Partecipazioni (prospetti di dettaglio nn.

4, 4A e 4B) hanno presentato un valore pari a €/mgl 164.208 con un decremento di €/mgl 38.110 principalmente determinato:

- dall'applicazione del criterio di valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate secondo il metodo del patrimonio netto che ha comportato svalutazioni di partecipazioni per €/mgl 35.727 riferite alle società Atitech (€/mgl 22.161), Eurofly (€/mgl 12.558), Italiatour (€/mgl 774), Alicos- già 7C Italia S.p.a.- (€/mgl 110), GA 2000 Travel Service (€/mgl 91), Alitalia Maintenance Systems (€/mgl 26) e Global Executive Travel Selections (€/mgl 7); nonché rivalutazioni per €/mgl 1.212, riferite alle società Aviofin (€/mgl 601), Alitalia Airport (€/mgl 238), Alitalia Express (€/mgl 177), Ales (€/mgl 155) e Alinsurance (€/mgl 41).

- dalle altre variazioni dell'esercizio che hanno principalmente riguardato:

- l'acquisizione di una quota del pacchetto azionario della Società Air France pari 1,86% del capitale della stessa (€/mgl 51.444). Si segnala che, ancorché nel periodo di riferimento (quotazione media degli ultimi 6 mesi pari a € 11,82 per azione) siano intervenuti ribassi nelle quotazioni borsistiche, questi non sono stati valutati, anche in linea con le indicazioni contenute nel Principio contabile n. 20 CNDCeR, indicatori segnaletici di una perdita permanente di valore della partecipazione;
- l'incremento da fusione per quanto detenuto dalle società incorporate nelle Società: Alitalia Teledata (€/mgl 29.728), Aviofin (€/mgl 222) ed Alitalia Maintenance Systems (€/mgl 1);

- la sottoscrizione della quota di propria spettanza per l'aumento del capitale sociale della società OPODO Ltd (€/mgl 8.172);
 - la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della società Alitalia Airport (€/mgl 7.650) utilizzando il relativo versamento in conto futuro aumento di capitale (€/mgl 2.500) in parte quale ricostituzione di capitale sociale (€/mgl 2.295) ed in parte quale copertura delle perdite della società al 31 dicembre 2001 (€/mgl 123);
 - la sottoscrizione della quota di propria spettanza nel capitale sociale della società SASA (€/mgl 4.629);
 - la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della società Eurofly (€/mgl 3.963) mediante l'utilizzo di parte del relativo versamento in conto futuro aumento di capitale;
 - la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della società Alicos, già 7C Italia S.p.a., (€/mgl 1.000);
 - la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della società Italiatour (€/mgl 774) utilizzando parte del relativo versamento in conto futuro aumento di capitale;
 - l'acquisizione dell'intera partecipazione, già detenuta dalla controllata Italiatour, nel capitale sociale della GA 2000 Travel Service (€/mgl 369) ed in quello della Global Executive Travel Selections (€/mgl 141). Si precisa che il maggior valore pagato per l'acquisizione di dette società è stato considerato avviamento;
 - sottoscrizione di ulteriori quote del pacchetto azionario per aumento del capitale sociale della società Belac LCC (€/mgl 150);
 - il decremento delle quote riferite alle Società incorporate: Racom Teledata (€/mgl 81.834), Alitalia Team (€/mgl 55.519) ed Alitalia Teledata (€/mgl 29.728). Relativamente alla Alitalia Team si segnala che nel corso del primo semestre è avvenuta la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale (€/mgl 55.519) utilizzando il relativo versamento in conto futuro aumento di capitale (€/mgl 31.000), in parte quale ricostituzione di capitale sociale (€/mgl 22.344) e, per la quota rimanente, quale copertura delle perdite della società al 31 dicembre 2001 (€/mgl 8.656);
 - la svalutazione, in corso d'esercizio, della partecipata Alicos (già 7C Italia S.p.a.) in relazione al risultato negativo conseguito nel periodo (€/mgl 264);
 - la cessione di quota parte delle azioni detenute nella società France Telecom (€/mgl 13), effettuata per conto dei vettori dalla fondazione SITA - cui era affidata la gestione collettiva della partecipazione detenuta nella Società Equant - in nesso con la conversione delle azioni Equant in azioni France Telecom.
- Quest'ultima tramite OPS aveva acquisito la Equant ad un concambio di 1 azione France Telecom ogni 2,2 azioni Equant. All'atto del rilascio delle azioni France Telecom ai vettori, la Fondazione ha venduto circa il 9% delle stesse per costituire un fondo di garanzia a fronte di eventuali oneri inerenti la liquidazione della stessa Fondazione, poi distribuito ai vettori, non essendosi tali oneri materializzati.

1. bis. I Versamenti in conto partecipazioni (prospetto di dettaglio n. 4C) sono risultati pari a €/mgl 9.894, con un decremento netto di €/mgl 22.835 dovuto:

- al decremento delle quote riferite alla Società incorporata Racom Teledata (€/mgl 18.954);
- all'utilizzo per la sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale della società Eurofly (€/mgl 3.963);
- alla quota residua del versamento effettuato a favore della società Alitalia Airport (€/mgl 82).

Si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati effettuati versamenti a favore delle società Alitalia Team (€/mgl 31.000), Alitalia Airport (€/mgl 2.500) ed Italiatour (€/mgl 2.303) utilizzati per la copertura delle perdite e la ricostituzione del capitale sociale;

2. I Crediti finanziari (prospetto di dettaglio n. 6) sono risultati pari a €/mgl 141.133, con un incremento di €/mgl 57.913 ed articolati come segue:

d) verso altri, sono risultati pari a €/mgl 141.133 ed hanno registrato un incremento netto di €/mgl 57.913, di cui €/mgl 27.048 derivanti dall'apporto da fusione. Le variazioni hanno principalmente riguardato:

- il giroconto dal circolante, del credito parzialmente fruttifero, nei confronti della società Gemini Air Cargo derivante dalla rinegoziazione di quanto scaduto e rimodulato nei termini di pagamento (€/mgl 32.791). Si precisa che per tale credito dal corrente esercizio è stato stanziato un accantonamento

prudenziale (€/mgl 17.405) a fronte dei ripetuti segnali di difficoltà finanziaria evidenziati da detta società, in nesso con le problematiche del trasporto aereo che hanno investito in maniera massiccia i vettori statunitensi e che hanno condotto ad una richiesta di rivisitazione degli accordi contrattuali tuttora in fase di negoziazione;

- l'incremento verso la Società Peabody Lamaro per il credito, parzialmente fruttifero, derivante da quanto rateizzato relativo alla vendita dell'immobile Nuovo Centro Direzionale (€/mgl 20.000);
- l'incremento, già vantato da Alitalia Teledata, verso la Società Galileo B.V. per il credito derivante dalla vendita alla stessa del comparto Sigma (€/mgl 15.000);
- l'incremento dei crediti verso l'Erario per anticipo d'imposta su TFR (€/mgl 12.048). L'incremento è riconducibile all'apporto di Alitalia Team nell'ambito dell'incorporazione (€/mgl 11.754);
- l'aumento dei depositi cauzionali (€/mgl 7.697) principalmente da riferirsi a quanto trasferito da Eurofly nell'ambito dell'operazione di restituzione di 2 B767, alle cauzioni richieste da intermediari del mercato USA per vendite contro carta di credito, nonché al versamento effettuato per l'adempimento delle obbligazioni relative alla vendita, e ripresa in locazione, dell'immobile Nuovo Centro Direzionale. Parziale compensazione è intervenuta per effetto della chiusura della transazione con la Società Fokker e per la

restituzione dei depositi relativi ad aeromobili in locazione avendo la società effettuato le previste manutenzioni;

- la riduzione di valore delle partite in valuta estera (€/mgl 9.236), a seguito dell'allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo in applicazione del principio n. 26 CNDC e R.;
 - il decremento per i rimborsi effettuati nell'esercizio dal Governo nigeriano per i crediti denominati "promissory notes" (€/mgl 615).
3. Gli **Altri titoli** (prospetto di dettaglio n. 7) sono risultati pari a €/mgl 111 ed hanno registrato un decremento netto di €/mgl 4 da riferirsi al rimborso delle obbligazioni SACF estratte nel periodo. Queste ultime sono correlate ai mutui a suo tempo concessi dalla sezione autonoma del credito fondiario della Banca Nazionale del Lavoro per la costruzione e l'acquisto di abitazioni di tipo economico a favore dei dipendenti dell'Alitalia.

C)

L'**ATTIVO CIRCOLANTE**, pari a €/mgl 1.959.118 ha consuntivato un incremento di €/mgl 758.473, di cui €/mgl 64.404 relativo all'effetto fusione, prevalentemente dovuto all'aumento dei crediti finanziari a breve derivante da maggiori investimenti di liquidità ed all'incremento dei crediti verso Compagnie di navigazione aerea in funzione di quanto disposto dal lodo arbitrale nei riguardi di KLM;

In dettaglio:

- I. Le **RIMANENZE** (prospetto di dettaglio n. 8) hanno presentato un valore di €/mgl 188.779 con un decremento pari a €/mgl 1.045 principalmente correlato ad una riduzione dei con-

sumi, in nesso con la minore attività manutentiva ed il minor numero di passeggeri trasportati. Più in particolare:

- I **Materiali tecnici ed altri di consumo**, pari a €/mgl 188.255 hanno manifestato un decremento netto di €/mgl 895.
- I **Materiali in corso di costruzione** si sono attestati a €/mgl 524 con un decremento di €/mgl 150.
- I **CREDITI** (prospetto di dettaglio n. 9) sono risultati pari a €/mgl 1.670.647 ed hanno registrato un incremento netto di €/mgl 722.685, di cui €/mgl 64.404 relativo all'effetto fusione. Essi hanno presentato la seguente composizione:
 - verso clienti**, hanno evidenziato, al netto del relativo fondo di svalutazione, un valore pari a €/mgl 145.674 con un incremento di €/mgl 8.110, di cui €/mgl 483 relativi all'effetto fusione, riconducibile principalmente alla maggiore esposizione verso le Pubbliche Amministrazioni;
 - verso imprese controllate**, sono risultati pari a €/mgl 57.035 con un incremento di €/mgl 33.519, inclusivo dei minori crediti verso le società incorporate per €/mgl 2.852, principalmente determinato dai maggiori crediti verso Atitech (€/mgl 14.013), Alitalia Airport (€/mgl 13.038), Eurofly (€/mgl 10.344) ed Alitalia Express (€/mgl 2.483) ed attenuato da una minore esposizione verso Aviofin (€/mgl 1.963) ed Italiatour (€/mgl 1.936).
 - verso imprese collegate**, che non presentano alcun valore nei periodi a confronto;
 - verso altri**, hanno assunto un valore, al netto

dei relativi fondi di svalutazione, di €/mgl 1.467.938 con un incremento pari a €/mgl 681.056, di cui €/mgl 52.708 derivante dall'apporto fusione.

Essi sono risultati così articolati:

a) le **Compagnie di Navigazione Aerea**, hanno presentato un valore pari a €/mgl 252.680 con un incremento 107.963, principalmente attribuibile:

- al credito verso KLM a seguito del lodo arbitrale che ha condannato la stessa al pagamento di una penale di 250 milioni di euro oltre interessi e rimborsi a favore di Alitalia. La sentenza riconosceva altresì a KLM il diritto alla restituzione della somma di 100 milioni di Euro a suo tempo dalla stessa versati quale contributo per lo sviluppo dell'hub di Malpensa;
- al giroconto nella voce "crediti delle immobilizzazioni finanziarie" di parte del credito vantato verso la società Gemini Air Cargo a seguito del nuovo accordo inerente la rateazione di quanto scaduto (€/mgl 32.791);
- alla svalutazione prudenziale del credito per servizi di manutenzione verso la Ghana Airways, che riflette la perdurante assenza di riscontri concreti ai diversi tentativi di recupero posti in essere, che vedono tuttora coinvolte nel negoziato anche le Autorità governative locali, nonché l'apprezzamento in chiave prospettica dell'inasprirsi della situazione di criticità del settore del trasporto aereo, nonché alle minori prestazioni di manutenzioni per terzi;

b) gli **Agenti di viaggio** sono risultati pari a €/mgl 243.306 con un decremento netto di €/mgl 38.636, da attribuirsi al minor volume di trasportato, sia nel comparto passeggeri che nel comparto merci;

c) i **Crediti diversi** hanno presentato un valore pari a €/mgl 971.953 con un incremento di €/mgl 611.729, di cui €/mgl 51.942 derivante dall'apporto da fusione.

In dettaglio:

- i debitori diversi e gli anticipi a fornitori, al netto dei relativi fondi di svalutazione, hanno totalizzato €/mgl 186.062 ed hanno evidenziato un incremento netto di €/mgl 24.151, principalmente attribuibile al credito sorto a seguito della conclusione del contenzioso con la Fokker (€/mgl 18.000), a maggiori prestazioni a terzi nonché ai maggiori crediti nei confronti del personale;
- l'Erario, pari a €/mgl 113.702 ha registrato un incremento netto di €/mgl 49.683, di cui €/mgl 47.788 relativo all'apporto da fusione, l'aumento essenzialmente è da riferirsi alla maggiore IRPEG chiesta a rimborso (€/mgl 31.213), ai maggiori crediti d'imposta (€/mgl 10.269) ed all'anticipo IRPEG, interamente riferito ad Alitalia Teledata, (€/mgl 8.215).

Al 31 dicembre 2002 il credito in essere era composto principalmente da IRPEG chiesta a rimborso (€/mgl 57.274), da crediti d'imposta (€/mgl 23.383), dall'anticipo IRPEG (€/mgl 8.215), dall'anticipo IRAP (€/mgl 5.045), e da interessi maturati su crediti d'imposta (€/mgl 12.725);

- i depositi bancari soggetti a restrizioni, rappresentati da disponibilità con trasferibilità condizionata a processi di controllo da parte delle autorità governative locali, hanno presentato un valore pari a €/mgl 9.292. Tale valore è essenzialmente attribuibile a disponibilità esistenti in Libia, Iran, Seychelles e Zimbabwe e ha presentato un decremento di €/mgl 51;
- i crediti finanziari a breve pari a €/mgl 662.897 hanno presentato un incremento di €/mgl 537.946 determinato principalmente dalla liquidità derivante dalle operazioni di aumento del capitale sociale e di emissione del prestito obbligazionario. Gli impieghi di liquidità al 31 dicembre 2002 erano principalmente riferiti ai depositi presso B.N.L., Monte dei Paschi di Siena, Banca di Novara e Banca Antonveneta.

IV. Le **DISPONIBILITÀ LIQUIDE** (prospetto di dettaglio n. 11) sono risultate pari a €/mgl 99.691 ed hanno registrato un incremento nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001 di €/mgl 36.832 da riferirsi a maggiori giacenze presso Istituti di Credito a seguito delle operazioni di aumento del capitale sociale e dell'emissione del prestito obbligazionario.

D)

I **RATEI E RISCOINTI** attivi (prospetto di dettaglio n. 12) hanno presentato un valore pari a €/mgl 44.096 con un incremento di €/mgl 12.382 dovuto principalmente ai costi di assicurazione per il personale e per rischi aeronautici ed ai costi per servizi di prenotazione. Si riferiscono a ratei ed altri risconti, principalmente costituiti dalle spese sostenute anticipatamente per il godimento di beni di terzi (€/mgl 32.035), per servizi vari (€/mgl 7.480) e per il personale (€/mgl 4.444).

PASSIVO

A)

Il **PATRIMONIO NETTO** è risultato pari a €/mgl 1.758.307 (prospetto di dettaglio n. 13) ed è costituito da:

I. CAPITALE che, pari a €/mgl 1.432.985 al 31 dicembre era rappresentato da n. 3.872.932.302 azioni del valore nominale di € 0,37 cadauna. La variazione rispetto all'importo di €/mgl 805.191, in essere al 31 dicembre 2001, riflette le delibere assunte dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002.

In dettaglio, quest'ultima ha statuito:

- di ridurre il capitale sociale da Euro 805.190.967,36 ad Euro 572.924.342,16 a copertura delle perdite risultanti dal bilancio al 31 dicembre 2001, non coperte dall'utilizzo delle riserve disponibili e contestuale adeguamento del valore nominale delle azioni da Euro 0,52 ad Euro 0,37, determinando altresì, a seguito dell'arrotondamento, una riduzione del capitale superiore di €/mgl 1.432 alla perdita da ripianare. Conseguentemente si è determinata nel Patrimonio netto una riserva - di importo pari all'arrotondamento - indisponibile e non distribuibile (equiparabile alla riserva legale);
- di aumentare il capitale sociale da Euro 572.924.342,16 ad Euro 715.843.029,30, mediante emissione di azioni - al predetto valore nominale di Euro 0,37, maggiorato di un sovrapprezzo unitario di Euro 0,59 - da riservare al Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'operazione si è conclusa entro il 30 giugno 2002 e ha portato la quota di partecipazione dell'azionista di maggioranza a circa il 62,4%.

- di delegare il Consiglio di Amministrazione, (che in data 19 giugno 2002, ha esercitato la delega) ad aumentare ulteriormente il capitale sociale e ad emettere obbligazioni convertibili, per un importo massimo di Euro 1.431.686.058,60, di cui la metà mediante la sottoscrizione di n. 1.934.710.890 azioni e l'altra metà dalla conversione di n° 1.934.710.890 obbligazioni convertibili. Le azioni e le obbligazioni sono state emesse ad un prezzo unitario di Euro 0,37. L'operazione si è perfezionata entro il 22 agosto 2002, portando il capitale sociale da Euro 715.843.029,30 a Euro 1.431.686.058,60.

Al 31.12.2002, a seguito all'esercizio del diritto di conversione da parte degli obbligazionisti, sono state sottoscritte n. 3.510.522 azioni pari ad Euro 1.298.893,14 facendo attestare il capitale sociale ad Euro 1.432.984.951,74.

II. RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI che, di importo pari a €/mgl 227.907, comprensivo di €/mgl 9 per diritti d'opzione non esercitati all'atto della sottoscrizione, ha evidenziato un decremento di €/mgl 336.256 così composto:

- una diminuzione di €/mgl 564.162 quale totale utilizzo della riserva in essere al 31 dicembre 2001, a copertura della perdita risultante dalla Situazione Patrimoniale alla stessa data, così come disposto dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002;
- un incremento di €/mgl 227.897 per effetto dell'aumento di capitale con sovrapprezzo indicato al punto precedente.

II. bis VERSAMENTI SOCI IN CONTO AUMENTO DI CAPITALE, presenta un valore di 0,42 Euro. Al 31 dicembre dello scorso esercizio accoglieva un valore di €/mgl 258.228 interamente riferito al versamento effettuato dall'azionista di maggioranza Ministero

dell'Economia e delle Finanze in conto futuro aumento di capitale e dallo stesso successivamente utilizzato per la sottoscrizione dell'aumento di capitale.

III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE, che non presentano alcun valore nei periodi a confronto.

IV. RISERVA LEGALE presenta valore zero, al 31 dicembre dello scorso esercizio accoglieva un valore di €/mgl 12.692 interamente utilizzato per la copertura delle perdite così come disposto dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002.

VII. ALTRE RISERVE che d'importo pari a €/mgl 2.614 hanno subito un decremento di €/mgl 96.227 per effetto:

- dell'integrale utilizzo della "riserva non distribuibile da rivalutazione partecipazioni" (€/mgl 97.659) per la copertura delle perdite, così come disposto dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2002;
- della costituzione della "riserva da riduzione del capitale sociale" (€/mgl 1.432) da riferirsi alla differenza generata dagli arrotondamenti derivanti dalla variazione del valore nominale delle azioni.
Si segnala che la "riserva per emissione azioni ex art. 2349 c.c." (€/mgl 1.182) non ha subito variazioni nei confronti dell'esercizio chiuso al 31.12.2001.

VIII. UTILI PORTATI A NUOVO, che non presentano alcun valore nei periodi a confronto.

IX. UTILE DEL PERIODO, è risultato pari a €/mgl 94.802.

B)

I FONDI PER RISCHI ED ONERI (prospetto di dettaglio n. 15) sono risultati pari a €/mgl 462.121 ed hanno evidenziato un decremento netto di

€/mgl 221.869 da riferirsi principalmente all'utilizzo del fondo di ristrutturazione e del fondo oneri futuri B-767, costituiti nel bilancio 2001, in nesso con gli oneri determinati dalle azioni previste nel Piano 2002/2003 nonché del fondo accordi commerciali per la definizione del lodo arbitrale con KLM. Essi comprendono oltre al fondo per imposte risultato pari a €/mgl 415 a seguito dell'assorbimento della quota valutata eccedente quale effetto dell'accantonamento per il condono (€/mgl 7.183) e di altri utilizzi (€/mgl 32) i seguenti altri fondi:

- a) **Il fondo utili differiti su cambi** che presenta valore zero, rispetto a €/mgl 4.308 che rappresentavano al 31.12.2001, le eccedenze di utili sulle perdite di conversione dei crediti e debiti a medio/lungo termine in valuta, al netto della quota scadente entro i dodici mesi;
- b) **Il fondo concorsi ed operazioni a premi** che, pari a €/mgl 80.263, ha presentato rispetto al precedente esercizio un incremento di €/mgl 26.226 da riferirsi al costante sviluppo di detta iniziativa, favorita anche dall'introduzione nell'esercizio di alcune campagne promozionali rivolte ai "frequent-flyers" che si prevedono saranno ripetute nel 2003.
- c) **Il fondo impegni acquisto e vendita a termine** che è risultato pari a €/mgl 33.422 ed è interamente riferito agli oneri determinati in base al "mark-to-market" sulle operazioni di copertura dei cambi, effettuate attraverso strutture opzionali con esito di importo non necessariamente simmetrico rispetto alla manifestazione economica dell'elemento coperto. Quest'ultima, in base al principio contabile di riferimento, verrà rilevata nel periodo di competenza, con benefici sull'andamento gestionale di importo superiore rispetto agli oneri effettivamente sostenuti,

essendo le coperture effettuate per importo parziale.

Si evidenzia che l'importo in essere al 31 dicembre 2001, (€/mgl 17.695) relativo esclusivamente a contratti di copertura del prezzo del carburante, risulta azzerato a seguito dell'utilizzo a fronte dei costi sostenuti nel periodo (€/mgl 11.557) ed all'assorbimento del residuo (€/mgl 6.138) non emergendo oneri dalla valutazione dell'esposizione sulle operazioni in essere al 31 dicembre 2002.

- d) il **fondo ristrutturazione**, che, costituito nell'esercizio 2001 per fronteggiare gli oneri da sostenere nell'ambito del piano di ristrutturazione aziendale si è ridotto da €/mgl 118.382 a €/mgl 38.974.

Il decremento di €/mgl 79.408 è ascrivibile:

- per €/mgl 5.652 al riallineamento degli aeromobili MD11 in leasing alla prevista data di *phase-out*;
- per €/mgl 80.695 ad esodi agevolati di personale Alitalia ed Alitalia Team;
- per €/mgl 4.364 agli oneri sostenuti nel periodo per l'anticipata radiazione degli aeromobili MD11, in funzione dei costi finanziari, e B747 per i ripristini tecnici previsti per la vendita;

- e) il **fondo per prepensionamenti**, che, costituito nel 1997, ammonta a €/mgl 92.269. Esso accoglie, secondo quanto richiesto dalla Commissione Europea in sede di esame del Piano Alitalia 1996-2000, la valutazione dei costi sostenuti e da sostenere per l'assunzione a carico della Compagnia degli oneri sopportati dallo Stato italiano relativamente al pensionamento anticipato di dipendenti Alitalia che hanno lasciato l'azienda tra il 1995 ed il 1997. L'incremento pari a €/mgl 957 corrisponde agli interessi maturati nel periodo sul conto di deposito vincolato in garanzia, che accoglie la prima quota di oneri versata

nel 1997 (€/mgl 29.231);

- f) il **fondo per accordi commerciali** che presenta valore zero, rispetto a €/mgl 108.878 del 31.12.2002.

Il decremento è ascrivibile:

- all'utilizzo di 100 milioni di euro quale riduzione del credito verso KLM in quanto il lodo arbitrale, oltre a condannare la stessa al pagamento di una penale di 250 milioni di euro oltre interessi e rimborsi a favore di Alitalia, riconosceva altresì a KLM il diritto alla restituzione della somma a suo tempo dalla stessa versati quale contributo per lo sviluppo dell'hub di Malpensa;
- all'assorbimento di €/mgl 8.878 relativi agli interessi maturati ed accantonati negli esercizi precedenti sull'ammontare di 100 milioni di Euro di cui al precedente punto;

- g) il **fondo oneri futuri B767**, che costituito nell'esercizio 2001 ammonta ad €/mgl 106.847. Esso accoglie lo stanziamento reso necessario a fronte dell'onerosità dei contratti di locazione in essere.

Il decremento pari ad €/mgl 59.804 corrisponde all'assorbimento effettuato nell'esercizio seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni;

- h) i **fondi diversi**, pari a €/mgl 109.932 hanno presentato nel complesso un decremento di €/mgl 5.168 articolato come segue:

- **fondo per rischi vari**, pari a €/mgl 69.111 ha subito un decremento netto di €/mgl 12.038 prevalentemente da riferirsi all'assorbimento di €/mgl 28.288 della quota valutata eccedente, del fondo costituito

nel primo semestre 2001, in parte (€/mln 26.9) a fronte della sanzione allora notificata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - per l'applicazione di schemi di incentivazione alle agenzie di viaggio, ritenuti non conformi ai principi in materia di tutela della concorrenza - e per altra parte (€/mln 10) di un altro procedimento in essere presso la stessa Autorità (applicazione del cosiddetto "fuel surcharge"). A fronte di tali procedimenti la Società ha sostenuto sanzioni pari a €/mgl 3.582.

Ulteriori assorbimenti sono stati effettuati per la positiva evoluzione di controversie legali e fiscali, in essere in Italia ed in Paesi esteri (€/mgl 5.493). Agli assorbimenti si sono contrapposti stanziamenti a fronte di controversie legali, fiscali e con fornitori (€/mgl 26.732);

- **fondo impegni ATR 72**, che ripristinato in questo esercizio, ha presentato un valore pari a €/mgl 1.858. Esso accoglie la valutazione di quota parte dei possibili oneri derivanti, per la Capogruppo, dall'impegno di acquistare n. 4 aa/mm ATR 72 presi in locazione finanziaria dalla controllata Alitalia Express qualora quest'ultima non eserciti al termine del contratto l'opzione di acquisto;
- **fondo adeguamento area tecnica** che pari a €/mgl 38.963 accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per mantenere in efficienza tecnica gli aeromobili di proprietà e poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate. La società infatti calcola gli ammortamenti degli aeromobili sulla base della vita utile; poiché negli stessi insisto-

no alcune componenti (Revisioni D) aventi una vita notevolmente ridotta il maggior ammortamento che sarebbe richiesto per tali componenti è stanziato nel fondo in oggetto. Tale trattamento consente di rappresentare il valore dei cespiti, al netto di tale fondo producendo effetti in linea anche con l'applicazione dei principi contabili internazionali. L'incremento del periodo è stato pari a €/mgl 15.114, di cui €/mgl 2.672 inerente l'apporto da fusione di Alitalia Team;

- **fondo oneri su partecipate** che ha presentato valore zero con un decremento di €/mgl 10.103 quale utilizzo per la copertura delle perdite delle società Alitalia Team (€/mgl 8.656), Italiatour (€/mgl 949) ed Alitalia Airport (€/mgl 498).

C)

IL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

(prospetto di dettaglio n. 15) ha presentato un valore pari a €/mgl 306.199 ed ha registrato un incremento di €/mgl 131.855, dovuto per €/mgl 157.329 all'apporto da fusione. Le ulteriori variazioni hanno riguardato:

- una variazione in aumento di €/mgl 44.398 dovuta all'accantonamento per le indennità del personale di competenza del periodo, determinato in conformità alle leggi ed ai contratti di lavoro in vigore (€/mgl 44.115), ed al trasferimento di personale da società del Gruppo (€/mgl 283);
- una variazione in diminuzione di €/mgl 69.872 dovuta ad utilizzi del periodo conseguenti alle risoluzioni del rapporto di lavoro intervenute (€/mgl 51.044), alle anticipazioni concesse al personale dipendente in virtù della normativa vigente in materia (€/mgl 6.202), ai versamenti effettuati per previdenza integrativa (€/mgl 10.229), alla quota rela-

tiva all'imposta sostitutiva sulla rivalutazione annuale del trattamento di fine rapporto (€/mgl 898) nonché all'adeguamento, ai cambi di fine periodo, delle partite in valuta estera (€/mgl 1.499).

D)

DEBITI (prospetti di dettaglio n. 16 e 17) hanno presentato un valore pari a €/mgl 2.930.488 ed hanno consuntivato un incremento di €/mgl 498.880 rispetto al precedente esercizio.

In dettaglio:

2. le **obbligazioni convertibili** sono risultate pari a €/mgl 714.544 e sono riferite per €/mgl 715.843 all'emissione, avvenuta a luglio 2002, di n. 1.934.710.890 obbligazioni convertibili, al valore nominale di euro 0,37 cadauna e per €/mgl 1.299 alla quota di n. 3.510.522 obbligazioni convertite entro l'esercizio e trasferite a capitale sociale.
3. I **Debiti verso banche** sono risultati pari a €/mgl 834.408 ed hanno registrato un decremento di €/mgl 313.306.
 - i debiti a medio/lungo termine (vedi prospetto di dettaglio n. 22) sono stati pari a €/mgl 822.517 con un decremento di €/mgl 96.479 dovuto:
 - all'erogazione di nuovi finanziamenti per €/mgl 91.355, interamente assistiti da garanzie reali su flotta;
 - all'estinzione anticipata di alcuni finanziamenti ed al rimborso per complessivi €/mgl 187.834;
 - I debiti a breve termine hanno registrato un decremento netto di €/mgl 216.827, attestandosi a €/mgl 11.891;
4. **Debiti verso altri finanziatori**, sono risultati pari a €/mgl 139.092 con un incremento di €/mgl 129.489 essenzialmente riferito all'erogazione del nuovo finanziamento, interamente assistito da garanzie reali su flotta, da parte delle società PK Airfinance (€/mgl 135.135). La riduzione è da riferirsi rimborso delle rate giunte a scadenza sullo stesso finanziamento (€/mgl 4.250) nonché alla minore esposizione verso la FINTECNA (gia I.R.I. S.p.a.), che ha presentato un decremento netto di €/mgl 1.396 principalmente da attribuirsi ai rimborsi delle rate di finanziamenti giunte a scadenza (€/mgl 1.422).
6. **Debiti verso fornitori**, pari a €/mgl 415.034 hanno evidenziato un incremento di €/mgl 96.743, di cui €/mgl 4.697 relativo all'effetto fusione, da riferirsi alla maggiore esposizione nei riguardi degli stessi.
7. **Debiti rappresentati da titoli di credito**, hanno presentato valore zero con un decremento di €/mgl 58.863, interamente riferito al rimborso del programma di finanziamento a breve termine, ottenuto mediante l'emissione di cambiali finanziarie.
8. I **Debiti verso imprese controllate**, pari a €/mgl 131.433 hanno consuntivato un decremento di €/mgl 273.547 attribuibile essenzialmente ai minori debiti verso le società incorporate per €/mgl 240.927 ed alla minore esposizione verso le società Alitalia Airport (€/mgl 15.408), Atitech (€/mgl 13.364) ed Eurofly (€/mgl 5.062).
9. I **Debiti verso imprese collegate**, sono risultati pari a €/mgl 1.343 ed hanno presentato un incremento di €/mgl 642 da riferirsi principalmente alla maggiore esposizione verso la società Alicos - già 7C Italia- (€/mgl 700).

ii. I **Debiti tributari**, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono stati pari a €/mgl 84.001 ed hanno presentato un incremento netto di €/mgl 70.857, di cui 1.976 relativi all'effetto fusione. L'incremento è stato determinato dalla maggiore esposizione per l'imposta sul valore aggiunto (€/mgl 32.905), da quanto accantonato per il condono (€/mgl 25.699), nonché dalla maggiore IRPEF da versare, in massima parte determinata dal rientro nella Capogruppo del personale navigante in forza presso Alitalia Team (€/mgl 12.084).

12. **Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale** sono risultati pari a €/mgl 41.964 ed hanno registrato un incremento di €/mgl 27.088, di cui €/mgl 12.489 relativo all'effetto fusione, da riferirsi a maggiori contributi previdenziali da versare in massima parte determinati dal rientro nella Capogruppo del personale navigante in forza presso Alitalia Team.

13. Gli **Altri debiti** hanno consuntivato un incremento di €/mgl 105.230 attestandosi a €/mgl 568.668.

In dettaglio:

a) i **Biglietti prepagati** sono risultati pari a €/mgl 213.240 ed hanno evidenziato un aumento di €/mgl 8.816 principalmente dovuto alla ridotta velocità di utilizzo dei biglietti attenuata dal minor volume di vendite;

b) le **Compagnie di navigazione aerea** sono risultate pari a €/mgl 120.578 con un incremento di €/mgl 7.956 principalmente da attribuirsi ad un maggiore ammontare di biglietti di compagnia volati con altri vettori, nonché alle maggiori prestazioni forniteci;

c) gli **Agenti di viaggio**, per provvigioni ad essi dovute, sono risultati pari a €/mgl 49.202 ed hanno mostrato un decremento di €/mgl 9.045;

d) i **Debiti diversi**, pari a €/mgl 185.648, hanno registrato un incremento netto di €/mgl 97.504, di cui €/mgl 65.729 relativi all'effetto fusione, principalmente riconducibile alla maggiore esposizione per prestazioni assicurative (€/mln 69) e verso il personale (€/mln 25) quest'ultima in larga parte determinata dal rientro nella Capogruppo del personale navigante in forza presso Alitalia Team.

E)

I RATEI E RISCONTI

risultati pari a €/mgl 170.755 hanno evidenziato un decremento di €/mgl 13.316, di cui €/mgl 3.782 relativi all'effetto fusione, da riferirsi principalmente alla ripresa a conto economico di quota parte (€/mgl 29.814) della plusvalenza che, rilevata nell'esercizio 2000 a seguito della vendita e retrolocazione di n. 20 MD80, era stata prevalentemente differita agli esercizi futuri, in proporzione ai canoni di locazione degli aeromobili. A tale posta, principalmente, si sono contrapposti: il sconto generato dalle attualizzazioni dei crediti finanziari derivanti dal nuovo accordo stipulato con la Società Gemini relativo alla rateazione del credito scaduto verso la stessa (€/mgl 3.577) e da quanto rateizzato relativamente alla vendita dell'immobile Nuovo Centro Direzionale (€/mgl 1.797), nonché il rateo relativo agli interessi sul prestito obbligazionario (€/mgl 9.197).

Circa la composizione della voce si segnalano il residuo della plusvalenza MD-80 (€/mgl 97.424), gli altri ricavi incassati ma di competenza futura (€/mgl 48.689), gli oneri finanziari maturati (€/mgl 14.444) e le quote per prestazioni e canoni di *leasing* di competenza del periodo ma da liquidare nel corso del periodo successivo (€/mgl 10.199).

CONTI D'ORDINE

I CONTI D'ORDINE al 31 dicembre 2002 hanno raggiunto €/mgl 5.255.383 ed hanno presentato un decremento netto, rispetto al precedente esercizio, di €/mgl 2.287.129 principalmente determinato dal rientro dei beni locati con la cessione del ramo d'azienda ad Alitalia Team, dalla riduzione di contratti per prestazioni manutentive, nonché dai minori impegni per acquisto flotta. Parziale compensazione si è avuta per effetto dell'incremento per i beni ricevuti in locazione e per le operazioni finanziarie derivate.

- I. Le **Garanzie personali** prestate per debiti ed altre obbligazioni altrui sono state complessivamente pari a €/mgl 95.068 ed hanno registrato un decremento netto di €/mgl 180.559.

In dettaglio:

- a) le **Fideiussioni**:

- a favore di imprese controllate, sono state pari, incluse le lettere di patronage, a €/mgl 93.753 ed hanno evidenziato un decremento netto di €/mgl 180.318 da ricondursi principalmente al venir meno delle garanzie rilasciate a favore delle società incorporate Alitalia Team (€/mgl 194.771) e Alitalia Teledata (€/mgl 2.158). Parziale compensazione è intervenuta per la garanzia per IVA di gruppo rilasciata a favore delle società Atitech e Alitalia Airport. La consistenza al 31.12.2002 è essenzialmente costituita dalle fideiussioni a favore delle Società Atitech (€/mgl 58.351) Alitalia Express (€/mgl 18.337) e Alitalia Airport (€/mgl 15.595).

- a favore di altri, sono state pari a €/mgl

1.315 ed hanno presentato un decremento netto di €/mgl 10.

- c) **Altre a favore di altri** hanno presentato valore zero. Il decremento di €/mgl 232 si riferisce al venir meno dell'obbligo solidale con gli acquirenti, per la parte di azioni non liberate e cedute con la vendita della Società Aeroporto Fiorentino.

2. Le **Garanzie reali prestate** (prospetto di dettaglio n. 27), riferite alle garanzie rilasciate per debiti propri iscritti in bilancio, sono risultate pari a €/mgl 935.878 con un incremento netto di €/mgl 38.989 e sono costituite dalle ipoteche iscritte sui seguenti beni su aeromobili, per €/mgl 935.878 che hanno presentato un incremento di €/mgl 111.763 da riferirsi principalmente alle accensioni di nuovi finanziamenti. Il decremento di €/mgl 72.773 è da riferirsi all'estinzione dei finanziamenti inerenti l'immobile NCD.

3. **Gli impegni di acquisto e di vendita** (prospetto di dettaglio n. 28) hanno raggiunto €/mgl 1.256.740 con un decremento di €/mgl 1.210.315 nei confronti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001.

In dettaglio:

- **gli impegni di acquisto** sono risultati pari a €/mgl 579.122 con un decremento netto di €/mgl 639.175 principalmente determinato dai minori impegni per acquisto flotta, in relazione agli aeromobili acquistati nel periodo, ed all'indebolimento del dollaro, e dalla diminuzione delle provviste di valuta a termine. La consistenza al 31.12.2002 è riferita agli impegni per:

- l'acquisto di nuovi aeromobili (n.7 A-319, n.2 B-777, n. 3 ERJ 145, n. 6 ERJ170, n. 1 ATR 72),

- per un valore complessivo di
€/mgl 472.873;
- l'acquisto di scorte relative ai nuovi aeromobili per €/mgl 48.384;
 - la fornitura di prestazioni relative alla ristrutturazione di immobili ed alla messa a norma e manutenzione degli impianti per €/mgl 19.637;
 - l'acquisto di valuta a termine per €/mgl 25.313 riferito esclusivamente ad un acquisto a termine di Yen inerente, il riscatto di n. 4 aeromobili ATR-72 concessi in leasing dalla Società Tarquin Ltd alla controllata Alitalia Express (la quale, in caso di esercizio dell'opzione di riscatto di tali aeromobili, si è a sua volta impegnata ad acquistare da Alitalia la suddetta provvista);
 - sottoscrizioni di Alitalia nelle Società OPODO Ltd, (€/mgl 8.964), Air France (€/mgl 3.068) e Belac (€/mgl 624) nonché a quanto riferito per il riacquisto, dalla società Sviluppo Italia, di una quota pari all'1% del capitale sociale della società Atitech, alla stessa ceduto (€/mgl 258).
- **gli impegni di vendita** sono risultati pari €/mgl 677.618 con un decremento di €/mgl 571.140.
Si riferiscono:
 - a vendita di un simulatore per MD-80, per complessivi €/mgl 286;
 - a prestazioni di servizi tecnici a terzi per €/mgl 658.250 con un decremento di €/mgl 547.934 principalmente da riferirsi a quanto eseguito nell'anno ed alla rivisitazione nella durata di alcuni contratti per commesse di durata pluriennale nell'area dell'attività di manutenzione;
 - a vendite di valuta a termine per €/mgl 19.082 finalizzate a contenere il rischio di cambio sui flussi previsti nell'esercizio 2003.
4. Gli **Altri conti d'ordine** (prospetto di dettaglio n. 29), sono risultati pari a €/mgl 2.967.697 con un decremento di €/mgl 935.244 nei confronti del precedente esercizio.
In particolare:
- Le garanzie personali ricevute, pari a €/mgl 29.375 sono costituite dalle fidejussioni rilasciate a favore dell'Alitalia dagli agenti di viaggio e da terzi e sono aumentate di €/mgl 6.360.
 - I beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto sono risultati pari a €/mgl 531.944 con un decremento di €/mgl 61.529 da riferirsi principalmente all'adeguamento dei canoni liquidati nel periodo ed al deprezzamento del dollaro, correlato al prezzo di riscatto.
La consistenza al 31.12.2002 è riferita a:
 - aeromobili per €/mgl 521.438, costituiti da quelli ricevuti dalla CO.FI.RI. (€/mgl 31.010), dalla Spei Leasing (€/mgl 41.751), dalla Leasing Roma (€/mgl 93.840), dalla Locafit (€/mgl 52.952) e dalla Paynesfield (€/mgl 301.884); per tale ultimo importo va segnalato che il valore dei canoni ed il prezzo di riscatto sono correlati ad operazioni di copertura sia mediante domestic currency swap che tramite acquisto valuta a termine;
 - immobili per €/mgl 10.506.
 - i beni di terzi in deposito a custodia e locazione sono risultati pari a €/mgl 1.049.580 con

un incremento netto di €/mgl 549.334 da riferirsi essenzialmente ai maggiori canoni di locazione di aa/mm (B 767 e B777) ed al contratto di affitto relativo all'immobile NCD.

- i beni presso terzi in deposito a custodia, locazione o per motivi simili sono risultati pari a €/mgl 34.748 con un decremento netto di €/mgl 14.191 da riferirsi principalmente ai materiali presso terzi. La consistenza al 31.12.2002 è riferita principalmente al deposito di materiali presso la controllata Atitech (€/mgl 1.771), e presso altri (€/mgl 32.949).
- ramo d'azienda in affitto, a seguito dell'incorporazione di Alitalia Team ha assunto valore zero, con un decremento di €/mgl 1.781.364.
- Le garanzie altrui prestate per obbligazioni dell'Azienda pari a €/mgl 190.318 hanno registrato un decremento netto di €/mgl 18.697 principalmente determinato dall'adeguamento delle fidejussioni al valore residuo dei debiti. Sono rappresentate dalle garanzie rilasciate:
 - dalla Eximbank (€/mgl 121.842) a fronte di nostri debiti;
 - da altri terzi per €/mgl 68.476 tra cui principalmente Banca Popolare di Sondrio (€/mgl 8.432), Banca di Roma (€/mgl 22.151), Banca Nazionale del Lavoro (€/mgl 6.611), Banca Commerciale Italiana (€/mgl 10.065) e Banca Popolare di Milano (€/mgl 20.304) a fronte di obbligazioni diverse della Compagnia;
- le operazioni finanziarie derivate, pari a €/mgl 1.122.931 sono relative ai capitali nozionali di riferimento inerenti operazioni finalizzate allo scambio di flussi relativi agli interes-

si nonché ad operazioni di copertura su valuta e carburante. L'incremento di €/mgl 380.217 è in massima parte (€/mln 393.804) da ricondursi alle operazioni di copertura valutaria su cui si è più ampiamente riferito nella voce B - Fondo impegni acquisto e vendita a termine .

Sostanziale compensazione è intervenuta per l'incremento delle operazioni su finanziamenti, parzialmente compensato dalla flessione delle coperture sui contratti di carburante e locazioni.

- Le altre fattispecie sono risultate pari a €/mgl 8.802 e presentano un incremento di €/mgl 4.625 da riferirsi al diritto d'opzione per la vendita della quota del pacchetto azionario detenuto nella società Sasa assicurazioni.

Si fa presente che nel contratto di cessione del ramo d'azienda Sigma business è previsto il rilascio, da parte del venditore, di una serie di dichiarazioni e garanzie secondo gli *standard* internazionali.

Inoltre il venditore si obbliga a manlevare l'acquirente per eventuali sopravvenienze passive verificatesi prima della data del 30 giugno 2002.

Al fine di delimitare gli obblighi di manleva il contratto prevede una franchigia complessiva di €/mgl 400 al di sotto della quale il venditore non è obbligato ad indennizzare l'acquirente. Qualora l'ammontare degli indennizzi dovesse superare tale soglia, il venditore sarà obbligato a pagare all'acquirente solo la parte di indennizzi che ecceda tale soglia. Il contratto prevede inoltre una soglia massima complessiva di €/mgl 36.050 oltre la quale il venditore non sarà obbligato ad indennizzare l'acquirente. L'impegno ha valenza fino al 31 dicembre 2004 ad esclusione di alcune fattispecie (tasse, personale).

PARTE C - INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO ALITALIA

L'analisi dei contenuti e delle variazioni del conto economico è riferita alle evidenze consuntive riportate nel bilancio al 31.12.2002 redatto in conformità al D.Lgs. 127/91 confrontato con le risultanze alla stessa data del precedente esercizio.

Con tale documento vanno inoltre posti in relazione i prospetti di dettaglio riprodotti nella parte D della Nota Integrativa. Eventuali riclassifiche di carattere significativo vengono commentate con riferimento alle singole voci.

Inoltre viene esposta, ai sensi della delibera Consob n. 11791/1993, una situazione proforma al 31 dicembre 2001 che tiene già conto delle fusioni per incorporazione intervenute nel corso del 2002. Tale elaborato consente un miglior commento delle variazioni intervenute nei due periodi a confronto.

A)

Il **VALORE DELLA PRODUZIONE** è risultato pari a €/mgl 4.897.457 ed ha registrato un decremento pari a €/mgl 1.228.530 (-20,1%) di cui €/mgl 828.728 da attribuirsi all'effetto fusione (elisioni di ricavi Alitalia S.p.A. verso Società del gruppo ed apporti di proventi delle stesse verso terzi). In dettaglio:

I. I Ricavi delle vendite e delle prestazioni

(vedi prospetto di dettaglio n. 30 anche per la relativa distinzione secondo le aree geografiche di appartenenza) sono risultati pari a €/mgl 4.613.546 ed hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 1.292.185:

- I ricavi del traffico hanno registrato un valore di €/mgl 3.856.018, con un decremento pari a €/mgl 444.825 (-10,3%). Per le diverse categorie di attività si rileva quanto segue:
 - i proventi passeggeri, hanno presentato una flessione di €/mgl 411.444 (- 11%) attenuata da €/mgl 6.720 derivanti dall'effetto

fusione e nonostante i maggiori proventi derivanti dalla trasformazione da "franchising" in "wet lease" dell'attività svolta dalla società Azzurra (€/mln 23) dal primo trimestre 2001. Rendendo tale ultima componente omogenea, ai fini del raffronto, la flessione, rispetto al precedente esercizio, diviene pari a circa €/mln 433; lo scostamento è determinato dalla riduzione dei passeggeri trasportati (TKT -18%), - da riferirsi alla ristrutturazione della rete - parzialmente controbilanciato dall'aumento dello *yield* (+8%).

La flessione ha interessato tutte le aree geografiche ad eccezione dei settori Est Europa e West Africa per i quali si rilevano contenute crescite.

- i proventi merci hanno consuntivato un decremento pari a €/mgl 32.775 (-7%) essenzialmente determinato dal minor volume di merci trasportate (TKT -11%). A livello di aree geografiche il decremento ha riguardato entrambi i principali comparti Estremo Oriente e Nord America;
- i proventi posta hanno evidenziato una variazione positiva di €/mgl 1.401 (+11%), principalmente attribuibile al miglioramento dello *yield*;
- gli altri ricavi del traffico hanno registrato un decremento pari a €/mgl 2.007 da riferirsi principalmente ai minori proventi per block space e voli postali notturni, attenuati dal positivo andamento dei charter merci.
- Le altre prestazioni, pari a €/mgl 738.429, hanno presentato un decremento di €/mgl 838.177 così articolato:
 - i ricavi accessori del traffico hanno pre-

sentato una variazione incrementativa pari a €/mgl 23.765 determinata dal positivo andamento delle provvigioni attive, in riferimento alla maggiore attività interlinea derivante dall'attivazione della joint venture con Air France, ed attenuata dai minori proventi accessori del traffico e per tasse d'imbarco. Questi ultimi si originano dal minor numero di passeggeri trasportati, il decremento di tale posta trova compensazione nell'analoga voce di costo inclusa delle "spese di traffico e di scalo";

- i **noleggi attivi e affitto ramo d'Azienda** hanno evidenziato un decremento pari a €/mgl 399.871, da attribuirsi all'effetto fusione per €/mgl 412.725 principalmente per il mancato apporto del contratto di affitto di ramo d'azienda tra Alitalia e Alitalia Team (€/mgl 417.122). L'incremento residuo deriva prevalentemente dal maggior numero medio di aeromobili dato in locazione ad Alitalia Express;
- le **prestazioni a terzi** hanno consuntivato un decremento di 462.072 da attribuirsi all'effetto fusione per €/mgl 418.973, tale ultimo ammontare è da riferire principalmente alla cessazione dell'attività manutentiva nei confronti di Alitalia Team per €/mgl 439.246 e comprende viceversa il beneficio dei ricavi di Alitalia Teledata per €/mgl 41.237. Il decremento residuo è da attribuirsi in massima parte alla minore attività manutentiva espletata nei confronti delle Società Gemini Air Cargo, Ghana Airways, ed Eurofly compensata dai maggiori ricavi verso Lufthansa. Si segnala che i ricavi da partnership Millemiglia in precedenza inclusi tra le prestazioni a terzi sono stati classificati dall'esercizio in esame nella voce A5 "proventi vari". Per omogeneità sono state effettuate le oppor-

tune riclassifiche per l'esercizio 2001 (€/mgl 9.302).

- I **Ricavi per vendite**, sono risultati pari a €/mgl 19.098 ed hanno presentato un decremento di €/mgl 9.183 riconducibile principalmente a minori vendite dei prodotti della boutique di bordo e di vestiario, quest'ultimo da riferirsi all'effetto fusione.

2. **Variazione delle rimanenze di materiali in corso di costruzione** ha evidenziato un valore negativo pari a €/mgl 150 inferiore di €/mgl 3.271 rispetto a quello registrato nel precedente esercizio.

4. **Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni** (prospetto di dettaglio n. 31) sono stati pari a €/mgl 64.464 con un incremento di €/mgl 13.559, ascrivibili in particolare:

- alla capitalizzazione degli oneri finanziari per (€/mgl 19.708), relativi agli anticipi versati ai fornitori per l'acquisto di flotta, con un incremento rispetto al precedente esercizio di €/mgl 4.355 da correlarsi principalmente alla maggiore esposizione in essere;
- alla capitalizzazione (€/mgl 44.756) di costi sostenuti per modifiche e revisioni effettuate sugli aeromobili e di altri costi ad utilità pluriennale. Rispetto al precedente esercizio si registra un incremento di €/mgl 9.204, dovuto principalmente a maggiori capitalizzazioni per formazione piloti (€/mgl 8.606).

5. **Gli Altri ricavi e proventi** hanno presentato un valore di €/mgl 219.598 con un incremento di €/mgl 46.826, di cui €/mgl 1.860 relativi a minori proventi derivanti dall'effetto fusione, composto come segue:

- a) **Contributi in conto esercizio**, non presenti

nel periodo a confronto, sono risultati pari a €/mgl 11.687 e si riferiscono per €/mgl 11.362 a quanto riconosciuto dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a seguito dell'affidamento, secondo gli oneri di servizio pubblico, del trasporto aereo di linea sulla rotta Cagliari - Roma e per €/mgl 325 a corsi di formazione oggetto di finanziamento dal Fondo Sociale Europeo;

- b) le **plusvalenze da alienazioni**, sono risultate pari a €/mgl 2.704, rispetto a €/mgl 3.495 del precedente esercizio e sono essenzialmente riferite alla vendita di impianti;
- c) gli **"altri"** sono stati pari a €/mgl 205.206 con un incremento di €/mgl 35.929, e sono principalmente relativi:
 - all'assorbimento di quote di fondi per €/mgl 31.650, rispetto a €/mgl 23.225 del periodo a confronto, a fronte di costi sostenuti per concorsi a premio (€/mgl 17.279); al venir meno del rischio di restituzione degli interessi di quanto corrisposto a suo tempo da KLM (€/mgl 8.878) nonché di eccedenze del fondo rischi vari (€/mgl 5.493). Queste ultime, di importo inferiore a quelle rilevate nel precedente esercizio, si riferiscono alla positiva evoluzione di controversie con fornitori;
 - alle differenze attive emerse da accantonamenti operati in esercizi precedenti di €/mgl 72.911, di cui €/mgl 9.852 derivanti dall'effetto fusione, (€/mgl 67.993 nel 2001);
 - alle differenze positive di €/mgl 41.000 (€/mgl 26.999 nel periodo a confronto) scaturite nel periodo per servizi aerei non più da rendere sia a seguito della scadenza dei termini di validità che del fenomeno di tariffe andata e ritorno incentivate, utilizza-

te per una sola tratta;

- alle *commercial allowances* ed ai contributi erogati da fornitori (€/mgl 16.299), ai proventi da investimenti immobiliari (€/mgl 3.933), ai compensi riversati da Amministratori e Sindaci (€/mgl 585) ai proventi per partnership Millemiglia (18.611), ai proventi per riaddebiti a controllate (€/mgl 12.585) ed a proventi vari (€/mgl 7.632), nel complesso decrementati di €/mgl 4.179. Tali voci scontano minori proventi da fusione pari a €/mgl 5.411. Da rilevare che nel periodo a confronto sussistevano proventi per €/mgl 6.337 derivanti dal recupero dei costi sostenuti in relazione ai contratti di collaborazione commerciale con Azzurra venuti meno a seguito della trasformazione del contratto da *"franchising"* a *"wet lease"*.

B)

I **COSTI DELLA PRODUZIONE** hanno consumtivato un valore di €/mgl 5.119.750 ed hanno presentato un decremento di €/mgl 1.279.166 (-20%), di cui €/mgl 1.125.453 derivanti dall'effetto fusione.

In dettaglio:

- 6. i **costi per materiali tecnici, carburanti ed altri di consumo**, sono risultati pari a €/mgl 704.850, ed hanno registrato un decremento di €/mgl 163.855 (-18,9%), comprensivo di oneri per €/mgl 756 derivanti dall'effetto fusione.

La voce in oggetto è articolata come segue:

- le **parti di ricambio aeromobili e scorte tecniche** hanno consumtivato minori acquisti pari a €/mgl 10.585. Va rilevato che i consumi, tenuto conto delle variazioni delle rimanenze, hanno subito un decremento di

€/mgl 22.583 da riferirsi, principalmente, alla minore attività manutentiva ed alla dinamica dei cambi;

- i **materiali vari** hanno presentato un decremento di €/mgl 9.200, da ricondursi al minor approvvigionamento di materiali per servizi di bordo, in nesso con il minor numero di passeggeri trasportati, ed al minor utilizzo di materiale promopubblicitario. Tenuto conto della variazione delle rimanenze, il decremento dei consumi rispetto al periodo a raffronto ammonta a €/mgl 11.402;
 - i **carburanti e lubrificanti** hanno registrato un decremento di €/mgl 144.070 (-22,9%) correlato alla minore attività, alla diminuzione del prezzo del greggio (da 82,07 centesimi di dollaro statunitense per gallone americano del 2001 a 77,72 cents del 2002) ed al positivo rapporto di cambio \$ / € (da 0,89 a 0,94).
7. I **costi per servizi**, hanno presentato un valore di €/mgl 2.549.936, con un decremento di €/mgl 96.757 (-3,7%) rispetto al precedente periodo, di cui €/mgl 17.244 relativi ai maggiori costi derivanti dall'effetto fusione.

In particolare si segnala quanto segue:

- le **spese di vendita**, pari a €/mgl 743.797, hanno registrato un decremento di €/mgl 24.986 (-3,3%), comprensivo di maggiori oneri per €/mgl 11.775 derivanti dall'effetto fusione (Alitalia Teledata S.p.A.). La riduzione è correlata alla dinamica dei seguenti fenomeni: diminuzione del fatturato passeggeri e merci, minore incidenza dei relativi oneri di intermediazione, maggiore attività interlinea, a seguito della joint venture con Air France ed aumento delle spese promopubblicitarie e dei costi di prenotazione;

- le **spese di traffico e di scalo** - pari a €/mgl 1.156.626, hanno registrato un decremento di €/mgl 100.119 (-8,0%), da correlare essenzialmente alla minore attività, che ha interessato tutte le voci di costo, tra le più significative: assistenza di scalo (€/mln 54), assistenza al volo (€/mln 17), vitto pax a bordo (€/mln 12) e diritti aeroportuali (€/mln 12), di cui €/mln 8 inerenti le tasse d'imbarco passeggeri;
 - le **spese di manutenzione e revisione flotta**, pari a €/mgl 215.070, hanno registrato un decremento di €/mgl 19.189 (-8,2%), comprensivo dei maggiori oneri per €/mgl 2.359 derivanti dall'effetto fusione. La riduzione è da riferire alla minore attività della flotta del Gruppo e di terzi, ed al positivo andamento dei cambi;
 - i **risultati negativi** attività congiunte traffico, pari a €/mgl 32.362 hanno registrato un incremento di €/mgl 12.937 principalmente per la stipula del nuovo accordo di joint venture con Air France (€/mgl 15.741) ed attenuato dalla trasformazione del citato accordo con Azzurra (€/mgl 2.722)s;
 - le **altre prestazioni** hanno consuntivato un valore di €/mgl 402.080, ed hanno registrato un incremento di €/mgl 34.599, di cui €/mgl 1.833 derivanti dall'effetto fusione, da attribuirsi principalmente ai costi assicurativi (€/mln 63, da considerare pari a €/mln 58 se paragonato al pro-forma) parzialmente compensati dai decrementi per le prestazioni professionali e generali (€/mln 11), per il personale (€/mln 10), per manutenzioni varie (€/mln 8).
8. I **costi per godimento di beni di terzi**, pari a €/mgl 441.054, hanno evidenziato un decremento di €/mgl 1.551.678 (-77,9%) di cui €/mgl 1.438.099 relativo all'effetto fusione principalmente così composto:

- i **noleggi passivi** (€/mgl 402.801) hanno consentito una diminuzione di €/mgl 1.552.781 (di cui €/mgl 1.441.301 relativi al venir meno dei canoni di locazione verso Alitalia Team). In maggior dettaglio, la variazione è articolata come segue:

- €/mgl 25.951 per minori noleggi da Eurofly principalmente relativi alla risoluzione anticipata dei contratti di sublocazione degli aeromobili B-767 avvenuta già nell'ultimo trimestre 2001;
- €/mgl 57.763 per minori noleggi wet da Minerva ed Azzurra;
- €/mgl 43.693 riferita principalmente agli accordi di block space con Canadian, Continental, Nippon Cargo (per complessivi €/mln 34) nonché a minori canoni di leasing e locazioni (€/mln 3).

Ai precedenti decrementi si sono contrapposti aumenti per:

- €/mgl 11.413 nei riguardi di Alitalia Express in quanto, pur in presenza di un minor numero di ore volo circa 1300, la tariffa media oraria si è incrementata per la diversa tipologia degli aeromobili noleggiati: incremento delle ore con Embraer 145, diminuzione con ATR72 e ATR42;
- €/mgl 5.720 per il nuovo accordo con la Cargolux per il trasporto delle merci.

Si rileva che qualora la contabilizzazione degli aeromobili in leasing fosse stata effettuata secondo il metodo finanziario, così come dettato dal Principio Contabile Internazionale IAS n. 17 ciò avrebbe comportato un maggior onere a carico dell'esercizio 2002 per circa €/mln 1,2. L'applicazione di detto metodo, riflettendosi

sugli esercizi trascorsi, causerebbe inoltre un maggior valore del patrimonio netto per un importo pari circa a €/mln 7,4;

- gli **affitti e canoni passivi** (€/mgl 38.253), hanno registrato un incremento di €/mgl 1.103, di cui €/mgl 973 relativi all'effetto fusione.

9. I **costi per il personale** sono stati pari a €/mgl 934.410 ed hanno presentato un incremento di €/mgl 480.358, in massima parte determinato dal rientro nella Capogruppo del personale navigante in forza presso Alitalia Team (circa €/mln 476).

La forza media retribuita si è pertanto attestata a 16.154 unità con un decremento complessivo di 1.044 unità.

Per una sostanziale valutazione della voce è opportuno riferirsi a quanto rappresentato, nel prospetto proforma 2001 che presenta un valore pari ad €/mgl 1.044.303. Il decremento pari ad €/mln 110 è da ricondursi alle azioni connesse al piano di ristrutturazione 2002/2003 che ha visto la realizzazione di esodi agevolati nonché l'applicazione delle misure dirette al contenimento del costo del lavoro definite con l'accordo del 9 aprile 2002.

10. Gli **Ammortamenti e svalutazioni** sono risultati pari a €/mgl 325.662, ed hanno presentato un incremento di €/mgl 49.995, di cui €/mgl 4.656 relativi all'effetto fusione, articolato come segue.

- a) l'**ammortamento delle immobilizzazioni immateriali**, (prospetto di dettaglio n. 1) è stato pari a €/mgl 43.387 con un incremento di 12.922, di cui €/mgl 1.524 relativi all'effetto fusione, da attribuire principalmente alle quote relative agli oneri sostenuti per l'aumento del capitale sociale ed all'emissione del prestito obbligazionario (per complessivi

€/mgl 3.087) nonché ai maggiori ammortamenti per costi capitalizzati su oneri per la formazione del personale (€/mgl 1.721) e su aeromobili di terzi (€/mgl 4.419);

b) **l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali** (prospetto di dettaglio n. 3) ha presentato un valore di €/mgl 253.370, ed ha registrato un aumento di €/mgl 17.543, di cui €/mgl 1.449 derivanti dall'effetto fusione, determinato principalmente dai nuovi ingressi di aeromobili in proprietà (5 A-319, 2 ATR-72, 4 B-777, 3 Embraer e 1 MD-80 riscattato) nonché da quelli rivenienti da Alitalia Team (1 MD-80 e 1 B-767), parzialmente compensato dai minori ammortamenti relativi alla flotta di lungo raggio, sia per la minore consistenza dei valori da ammortizzare degli aeromobili (in particolare MD-11 e B-767) che avevano subito una svalutazione al 31 dicembre 2001 - che ha ridotto i relativi ammortamenti di €/mgl 10.696 - sia per la radiazione di n. 7 aeromobili B-747 passeggeri;

d) **la svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide** (prospetto di dettaglio n° 32) ha evidenziato un valore di €/mgl 28.905, di cui €/mgl 1.682 derivanti dall'effetto fusione, dovuto agli accantonamenti prudenziali stanziati a fronte dei rischi connessi con crediti in sofferenza (€/mgl 9.374 nel periodo a confronto). L'incremento pari ad €/mgl 19.531 è stato determinato principalmente dall'accantonamento prudenziale a fronte del credito per servizi di manutenzione resi alla Ghana Airways, per il quale è in corso un negoziato che vede coinvolte anche le Autorità Governative del Paese.

ii. **Le Variazioni delle rimanenze di materiali tecnici ed altri di consumo** sono risultate negative per €/mgl 895 a fronte di una varia-

zione, di pari segno, di €/mgl 15.096 dell'esercizio 2001.

12. **Gli Accantonamenti per rischi** hanno presentato un valore pari a €/mgl 20.083 con un incremento di €/mgl 756 e si riferiscono all'adeguamento per rischi relativi a controversie legali, fiscali e con fornitori. Si segnala che nel precedente esercizio la voce includeva gli interessi connessi al rischio di restituzione di quanto corrisposto a suo tempo da KLM (€/mgl 4.513).

13. **Gli Altri accantonamenti**, pari a €/mgl 57.930 (€/mgl 40.423 nel 2001) si riferiscono all'accantonamento per operazioni a premi "MilleMiglia" pari a €/mgl 43.506, (€/mgl 27.087 nel 2001), allo stanziamento di periodo al fondo adeguamento area tecnica per €/mgl 12.566 (€/mgl 13.336 nel 2001) ed al fondo impegni ATR-72 per €/mgl 1.858 (non presente nell'esercizio a confronto).

14. **Gli oneri diversi di gestione** hanno presentato un valore di €/mgl 84.929 ed hanno registrato un decremento di €/mgl 1.290, comprensivo di maggiori oneri per €/mgl 2.109 derivanti dall'effetto fusione, principalmente attribuibile:

- a quanto definito nel 2001, relativamente all'onere inerente la transazione con la controllata Eurofly in merito alla risoluzione anticipata dei contratti di sublocazione degli aeromobili B-767 (€/mgl 7.489);
- al decremento per la trasformazione degli accordi con la Società Azzurra (€/mgl 6.810);
- all'incremento degli oneri da riaddebitare a società controllate (€/mgl 10.041).

C) **I PROVENTI ED ONERI FINANZIARI** hanno registrato un saldo negativo di €/mgl 82.809 con un

decremento nei confronti del 2001 pari a €/mgl 19.492, comprensivo di minori oneri netti per €/mgl 10.440 derivanti dall'effetto fusione, riconducibile alle voci di seguito indicate:

15. **Proventi da partecipazioni** hanno consuntivato un valore di €/mgl 25.659 (€/mgl 3.394 nel periodo a confronto). L'incremento rispetto al 2001 è dovuto principalmente all'apporto dei dividendi e dei relativi crediti d'imposta della società Atitech (€/mgl 25.004).

16. Gli **Altri proventi finanziari** sono risultati pari a €/mgl 74.864 ed hanno registrato un incremento di €/mgl 34.061 da riferire prevalentemente:

- all'aumento degli interessi attivi verso istituti bancari, ed a quanto dovuto da KLM (€/mgl 5.018) nell'ambito del lodo arbitrale;
- ai proventi da interessi di mora così come disposto dal D.Lgs. 9 ottobre 2002 n. 231 ed accantonati ad apposito fondo come indicato negli oneri finanziari, la voce comprende altresì quelli riconosciuti dalla società Gemini Air Cargo nel quadro degli accordi per la rateizzazione del credito scaduto (€/mgl 4.262);
- all'incremento dei proventi relativi alle operazioni di copertura del prezzo del carburante (€/mgl 23.025) ed all'assorbimento del relativo fondo, rivelatosi eccedente rispetto all'andamento del mercato (€/mgl .6.138);
- al minor apporto degli utili su cambi e delle operazioni derivate relative a tassi e cambi (€/mgl 16.203).

17. Gli **Interessi ed altri oneri finanziari** (vedi prospetto n.35 per il dettaglio di interessi e commissioni ad altre imprese ed oneri vari, nonché per gli oneri finanziari imputati alle voci dell'attivo), pari a €/mgl 183.333 comprensivo di un beneficio di €/mgl 11.050 deri-

vante dall'effetto fusione, hanno presentato un aumento di €/mgl 36.834 riferito principalmente:

- alle perdite di cambio rilevate nell'esercizio (€/mgl 35.485) soprattutto per effetto dell'indebolimento del dollaro;
- agli oneri relativi ai contratti di copertura dei cambi (€/mgl 33.915) ed al maggior accantonamento del relativo fondo (€/mgl 16.072) sulle operazioni in scadenza nel prossimo esercizio determinato in base al "mark - to - market" sulle operazioni di copertura effettuate attraverso strutture opzionali il cui esito di importo non necessariamente simmetrico rispetto alla manifestazione economica dell'elemento coperto, dipenderà dall'effettivo cambio di chiusura delle singole transazioni. Se tale esito, come prevedibile, si confermerà negativo sarà ampiamente controbilanciato dal favorevole effetto dei nuovi livelli di cambio sull'andamento gestionale essendo le coperture effettuate per importo parziale;
- ad un aumento di €/mgl 6.035 dovuto all'incremento degli interessi passivi, inclusi quelli per il prestito obbligazionario. Nel periodo si evidenzia una riduzione dei tassi in Euro (dal 5,06% del 2001 al 4,07%, del 2002);
- l'incremento residuo (€/mgl 9.769) è da riferirsi a maggiori oneri da operazioni derivate su tassi ed all'accantonamento prudenziale ad apposito fondo degli interessi di mora inclusi tra i proventi finanziari;
- parziale compensazione è intervenuta per il sostanziale azzeramento degli oneri relativi ai contratti di copertura del prezzo del carburante, (che nel periodo a confronto

erano stati pari a €/mgl 54.449) e per minori interessi e commissioni a imprese controllate per €/mgl 11.682.

D)

Le **RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE** sono risultate negative per €/mgl 52.389 (€/mgl 71.973 nell'esercizio a confronto). Sono da riferirsi per:

- €/mgl 36.571 alla svalutazione delle partecipazioni detenute nelle società controllate, a seguito dei dividendi distribuiti da Atitech relativi ad utili pregressi e delle perdite conseguite nell'esercizio 2002; in dettaglio: Atitech (€/mgl 22.161), Eurofly (€/mgl 12.558), Italiatour (€/mgl 1.355), Alicos - già 7C Italia - (€/mgl 374), GA 2000 Travel Service (€/mgl 91), Alitalia Maintenance (€/mgl 26) e Global Executive Travel Selections (€/mgl 7);
- €/mgl 1.587 alla rivalutazione nelle società Alitalia Airport (€/mgl 613), Aviofin (€/mgl 601), Alitalia Express (€/mgl 177), Ales (€/mgl 155), Alinsurance (€/mgl 41);
- €/mgl 17.405 dovuto all'accantonamento prudenziale stanziato a fronte dei rischi connessi con il credito nei confronti della Società Gemini Air Cargo.

E)

I **PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI** (prospetto di dettaglio n. 37), hanno presentato un saldo positivo di €/mgl 481.960 con una variazione incrementativa di €/mgl 943.273, di cui €/mgl 92.028 da riferirsi all'effetto fusione. In maggior dettaglio:

20. I proventi straordinari sono risultati pari a €/mgl 564.571 e sono principalmente riferiti:

- per €/mgl 266.244 al positivo esito del proce-

dimento arbitrale nei confronti della KLM, cui si era fatto ricorso a seguito dell'interruzione dell'alleanza da parte del vettore olandese, che sconta anche il fatto che l'onere a carico del Gruppo a fronte di quanto versato dalla KLM nel 1999 (€/mln 100) aveva trovato compensazione in un fondo rischi appostato nel bilancio di quell'esercizio.

L'importo complessivo consta di una penale a titolo di risarcimento (€/mgl 250.000), cui vanno ad aggiungersi ulteriori somme a titolo di interessi (€/mgl 12.944) e rimborsi (€/mgl 3.300), entrambe queste ultime rilevate tra le sopravvenienze attive;

- all'assorbimento (€/mgl 62.948), di quota parte di quanto stanziato nel precedente esercizio - in nesso con l'andamento del mercato e l'attuazione Piano Biennale 2002/2003 - a fronte dell'onerosità dei canoni di locazione della flotta B-767 (€/mgl 59.804) e dei costi connessi con i programmi di *phase-out* di aeromobili MD 11 in *leasing* finanziario. L'assorbimento è stato effettuato seguendo il criterio di proporzionalità rispetto ai canoni;
- all'assorbimento di €/mgl 28.289 per la quota valutata eccedente dei fondi costituiti nel 2001, a fronte della sanzione (€/mln 26,9) allora notificata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - inerente l'applicazione di schemi di incentivazione alle agenzie di viaggio, ritenuti non conformi ai principi in materia di tutela della concorrenza - e di altro procedimento in essere (€/mln 10) presso la stessa Autorità (applicazione del cosiddetto "*fuel surcharge*");
- alla quota di periodo (€/mgl 29.814) della plusvalenza derivante dalla vendita e retrolocazione - mediamente per cinque anni - di 20 aeromobili MD-80 eseguita nell'esercizio 2000.

Relativamente all'operazione, si precisa che la plusvalenza emersa dalla citata vendita era stata, nel bilancio 2000, quasi totalmente differita agli esercizi futuri, seguendo il criterio della proporzionalità rispetto ai canoni di locazione.

- alle plusvalenze nette (€/mgl 10.586) derivanti dalla vendita di n.7 aeromobili B-747;
- alle plusvalenze derivanti dalla vendita di partecipazioni per complessivi €/mgl 80.875 di cui €/mgl 80.030 rivenienti dall'effetto fusione, relativamente a quanto apportato dalle società Alitalia Teledata per la cessione del ramo d'azienda (€/mgl 76.175) e Racom Teledata per la cessione delle partecipazioni detenute (€/mgl 3.855) ed €/mgl 845 relativi alla vendita della partecipazione in France Telecom;
- alle plusvalenze derivanti dalla vendita dell'immobile Nuovo Centro Direzionale (€/mgl 43.120);
- a quanto apportato dalla Racom la quale, a seguito della delibera di fusione con Alitalia S.p.A. ha assorbito a conto economico il fondo imposte differite essendo venuti meno i presupposti di tale appostazione (€/mgl 12.627);
- alla positiva evoluzione del contenzioso in essere con la società Fokker (€/mgl 14.387);
- all'assorbimento di quanto valutato eccedente del fondo imposte a seguito del contestuale accantonamento per il condono (€/mgl 7.183);
- alle sopravvenienze ed insussistenze attive (€/mgl 8.482);

21. Gli **oneri straordinari** hanno presentato un valore di €/mgl 82.611 (€/mgl 497.776 nel periodo a confronto) e si riferiscono principalmente:

- per €/mgl 36.980 all'accantonamento resosi necessario per adeguare al valore di mercato il prezzo di realizzo degli aeromobili di lungo raggio di tipologia MD11 combi di proprietà, di prossima radiazione dall'operativo, ulteriormente ridottosi in conseguenza del perdurare della crisi di settore e del crescente numero di aeromobili di detta famiglia nella configurazione passeggeri (ampiamente preferita dagli operatori rispetto alla combi) disponibili sul mercato, detto importo ricomprende anche lo stanziamento effettuato sugli aeromobili di tale tipologia in locazione finanziaria per i quali, sempre in ragione del citato *phase-out*, si è acquisito l'importo attualizzato dei canoni residui;
- all'accantonamento per il condono ex lege 27 dicembre 2002 n. 289 (€/mgl 25.699);
- alle sopravvenienze ed insussistenze passive (€/mgl 18.154).

Si rileva come nel periodo a confronto fossero inclusi oneri di ristrutturazione per €/mgl 442.915.

22. Le **imposte sul reddito di periodo** sono risultate pari a €/mgl 29.667 e si riferiscono all'IRAP da versare (€/mgl 25.503); la differenza è relativa agli utilizzi per le imposte anticipate.

26. Il **Risultato del periodo** ha presentato un utile netto di €/mgl 94.802 a fronte della perdita netta di €/mgl 905.348 consuntivata nel precedente esercizio.

PARTE D - PROSPETTI DI DETTAGLIO

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Prospetto di dettaglio n° 1

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001				31.12.2002							
	Costo	Ammorta- menti	Valore a bilancio	(°) Acquisizioni capitalizzaz.	Acquisizioni da fusione	Riclassifiche	Alienazioni/ Radiazioni	(Svalutaz.) Riprist. di valore	Ammorta- menti	Costo	Ammorta- menti	Valore a bilancio
1- Costi di impianto e di ampliamento	32.028	29.481	2.547	19.504				0	6.448	51.532	35.929	15.603
2- Costi di ricerca di sviluppo e di pubblicita'	35.669	34.951	718						718	35.669	35.669	0
3- Diritti di brev. industr. e di utiliz. delle opere dell'ingegno	62.965	38.573	24.392	11.298	4.785	0	0	12.936	12.936	79.048	51.509	27.539
6- Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.293	0	8.293	713	194	(6.554)				2.646	0	2.646
7- Altri oneri da ammortizzare:												
Immobili	1.805	1.805	0	10		10		0	0	1.805	1.805	0
Flotta di terzi	137.614	111.859	25.755	19.488	71	1.798	340	14.310	14.310	158.631	126.169	32.462
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	25.442	19.782	5.660	2.616	81	81		2.721	2.721	28.058	22.503	5.555
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 preensionamenti legge 406/92	13.775	13.775	0							13.775	13.775	0
Area demaniale	51.136	43.477	7.659	2.284	110	613	608	2.265	2.265	53.535	45.742	7.793
Oneri accessori su finanziamenti	9.103	3.996	5.107	12.419				0	2.464	21.522	6.460	15.062
Totale altri oneri da ammortizzare	261.104	216.923	44.181	36.817	181	2.492	1.039	0	21.760	299.555	238.683	60.873
Totale	400.059	319.928	80.131	68.332	375	723	1.039	0	41.862	468.450	361.789	106.661

(*) Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle società Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata

(**) G/c a beni gratuitamente devolvibili €/mgl.194

(***) G/c da anticipi a fornitori immobilizzazioni materiali €/mgl.917

(***) Effetto dell'acquisizione relativo ai cespiti oggetto di cessione del ramo d'azienda

1.524

(*) (*)

(***)

COMPOSIZIONE DEI COSTI DI IMPIANTO E DI AMPLIAMENTO

Prospetto di dettaglio n° 2

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2002	31.12.2001
Imposte di registro per aumento capitale sociale	0	2.418
Commissioni ed onorari professionali per aumento capitale sociale	8.718	0
Oneri introduzione B767 ed altri aa/mm	0	0
Formazione piloti	6.885	0
Riqualificazione manodopera	0	129
Totale	15.603	2.547

COMPOSIZIONE DEI COSTI DI RICERCA DI SVILUPPO E DI PUBBLICITÀ

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	31.12.2000
Pubblicità Malpensa	0	718
Totale	0	718

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001		Variazioni dell'esercizio					31.12.2002								
	Costo	Rivalutazione (1)	Svalutazione	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio	Acquisizione Capitalizzazione	Acquisizioni da fusione amm.to svalutaz.	Riclassifiche costo amm.to	Alienazione /Radiazioni costo amm.to	Svalutaz.(*) Ripristi di valore (+)	Ammortamenti	Costo	Rivalutazioni (1)	Svalutazioni	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
1 Terreni e fabbricati																
Terreni e fabb. civili	52		45	7							2	52		47		5
Terreni e fabb. indust.	175.042	22.805	70.914	126.933							6.049	41.866	22.805	30.027		34.644
2 Impianti e macchinari																
Flotta	3.801.509	148.200	1.638.432	2.014.878							221.950	4.697.470	193.928	1.737.346		2.766.196
Altri	102.981		81.393	21.588							3.559	92.973		68.992		23.981
3 Attrezze industriali e commerciali																
	76.209		54.633	21.576							4.617	80.959		57.221		23.738
3bis Beni gratuitamente devolvibili (2)																
Terreni e fabbricati	75.705		52.574	23.131							3.795	76.971		56.369		20.602
Impianti e macchinari	50.406		47.315	3.091							1.545	52.345		48.860		3.485
4 Altri beni																
	68.054		33.857	34.197							10.404	75.151		43.802		31.349
5 Immobilizzazioni in corso ed acconti																
Imm.ni in corso di realizzazione	16.940		16.940									13.463				13.463
Anticipi c/flotta	414.568		414.568									285.187				285.187
Totale	4.781.466	22.805	148.200	1.979.163	2.676.909	849.470	17.201	16.500	135.742	69.879	251.921	5.416.437	22.805	193.928	2.042.664	3.202.650

(*) Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle Società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

(1) Di cui:

.Rivalutazione ex legge 72/1983	14.581
.Rivalutazione ex legge 413/1991	8.224
	<u>22.805</u>

(2) Di cui:

Fdo Ammortamento industriale	80.228
Fondo Ammortamento Finanziario	19.661

(*) G/c a scorte tecniche €/mgli. 7.420

(*) Riclassifica b 747 (aa/mm e rev.D) €/mgli. 1.972

(*) G/c a o.p. flotta €/mgli. 917

(*) G/c da immateriali -194

(*) G/c a conto economico -716

9.399

(***)Effetto dell'acquisizione relativo ai cespiti oggetto di cessione del ramo d'azienda

1.449

	14.581
	8.224
	<u>22.805</u>

	4.548
	792

	84.776
	20.453

PARTECIPAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Prospetto di dettaglio n° 4

(Euro migliaia)

	31.12.2001				Variazioni dell'esercizio				31.12.2002					
	Costo Rivalutazioni (Svalutazioni)		Valore a bilancio		Acquisizioni/ sottoscrizioni da fusione		Riclassifiche di capitale		Ricostruzioni di valore		Decrementi da fusione a riserva		Rivalutazioni (Svalutazioni)	
Voci sottovoci	Costo	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Valore a bilancio	Ripristini di valore	Acquisizioni/ sottoscrizioni da fusione	da fusione	Riclassifiche di capitale	Ricostruzioni di valore	Decrementi da fusione a riserva	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Costo	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Valore a bilancio	Ripristini di valore
1 a) Partecipazioni in imprese controllate:														
Alinsurance	6	19	25							41	6	61	67	
Alitalia Airport	7.752	(7.752)	0				7.650			238	15.402	(7.514)	7.888	
Alitalia Express	21.850	2.573	24.423							177	21.850	2.750	24.600	
Alitalia Team	58.518	(58.518)	0					55.519		0	58.518	(58.518)	0	
Afitech	25.565	44.367	69.932							(22.161)	25.565	22.206	47.771	
Aviofin	491	4.116	4.607		26		196			601	517	4.912	5.429	
Eurofly	5.391	(2.108)	3.283		3.963					(12.558)	9.354	(14.665)	(5.311)	
Italiatour	1.747	(1.747)	0				774			(774)	2.521	(2.521)	0	
Racom Teledata	29.572	52.262	81.834				(17.569)	64.265		0	29.572	(29.572)	0	
Alitalia Teledata					12.355		17.373	29.728			0	0	0	
Ga 2000 Travel Service					370					(91)	370	(91)	279	
Global Executive					141					(7)	141	(7)	134	
Alitalia Maintenance System 99			99			I				(26)	100	(26)	74	
Sisam in liquidazione	1.328		1.328								1.328	0	1.328	
Totale	152.319	33.212	185.531		4.474	12.382	0	63.943	0	149.512	165.244	(82.985)	82.259	

⁹⁾ Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

PARTECIPAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Prospetto di dettaglio n° 4 a

(Euro migliaia)

	31.12.2001				Variazioni dell'esercizio				31.12.2002				
	Costo	Rivalutazioni Ripristini di valore	Valore a bilancio	(Svalutazioni)	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Ricostruzioni di capitale	Ripristini di valore	Alienazioni	Rivalutazioni a riserva	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Costo	Rivalutazioni Ripristini di valore	Valore a bilancio
I b) Partecipazioni in imprese collegate:													
Alicos S.p.A. (ex 7c Italia)	1.362	(1.032)	330		1.000				(374)	2.362	(1.406)	956	
Ales S.p.A.	127	132	259					154		127	286	413	
Totale	1.489	(900)	589		1.000	0	0	0	(220)	2.489	(1.120)	1.369	

PARTECIPAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

(Euro migliaia)

Voci Sottovoci	31.12.2001		Variazioni dell'esercizio			31.12.2002			
	Costo	Svalutazioni Rivalutazioni Ripristini di valore	Valore a bilancio	Acquisizioni / sottoscrizioni	Ricostituzioni di capitale	Alienazioni Rivalutazioni	Costo	Svalutazioni Rivalutazioni Ripristini di valore	Valore a bilancio
I d) Partecipazioni in altre imprese:									
Aeron. Radio of Thail.	I	I					I		I
Air France				51.444			51.444		51.444
Belac Llc	1.100	1.100	1.100	150			1.250	1.250	1.250
Consorzio C i e s	103	103	103				103	103	103
Consorzio E. T. L.	10	10	10				10	10	10
Eas	163	163	163				163	163	163
Edindustria	75	75	75				75	75	75
Emittenti Titoli	51	51	51				51	51	51
Labia Service	310	0	0				310	(310)	0
Lybian Italian Joint Co.	9	9	9				9	9	9
Opodo ltd	9.504	9.504	9.504	8.172			17.676	17.676	17.676
Sasa	9.387	(5.555)	3.832	4.629			14.016	(5.555)	8.461
Sita	O,I	O,I	O,I				O,I	O,I	O,I
France Telecom	147	147	147		13		134	134	134
Sita inc Foundation	1.177	1.177	1.177				1.177	1.177	1.177
Stoa'	10	(10)	0				10	(10)	0
Consorzio Turistel	26	26	26				26	26	26
Totale	22.073	(5.875)	16.198	64.395	0	13	86.455	(5.875)	80.580

VERSAMENTI IN C/PARTICIPAZIONI

Prospetto di dettaglio n° 4c

(Euro migliaia)

Voci	31.12.2000			Variazioni dell'esercizio			31.12.2001		
	Costo	Svalutazioni	Valore a bilancio	Acquisizioni / Ricosstruzioni di capitale	Alienazioni di capitale	Svalutazioni	Costo	Svalutazioni	Valore a bilancio
I bis									
Versamenti in C/partecipazioni									
Imprese controllate									
Alitalia Airport	0		0	2.500	(2.295)	(123)	82	0	82
Alitalia Team ⁰⁾	0		0	31.000	(22.344)	(8.656)	0	0	0
Aviofin	2.400		2.400				2.400	0	2.400
Eurofly	31.106	(19.765)	11.340			3.963	27.143	(19.765)	7.378
Italiatour	806	(806)	0	2.303	(774)	(948)	1.387	(1.387)	0
Racom Teledata ⁰⁾	18.954		18.954			18.954	0	0	0
	53.265	(20.571)	32.694	35.803	(25.413)	13.190	31.011	(21.152)	9.859
Imprese collegate									
Altre imprese									
Edindustria	35		35				35		35
	35		35				35		35
Totale	53.299	(20.571)	32.728	35.803	(25.413)	13.190	31.046	(21.152)	9.894

⁰⁾ Annullamento del versamento a seguito della fusione per incorporazione delle società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE AL 31.12.2002

(Euro migliaia)

Denominazione	Sede	Numero azioni/quote possedute	Capitale in euro	Utile (perdita)	Patrimonio netto	Quota partecipazione %	Corrisp. patrimon. netto di bilancio	Valore di carico	Valutazione ex art. 2426 n. 4 C.c.	Differenze
							A	B	C	B-a B-c
Imprese controllate:										
Alinsurance ⁽²⁾	Roma	12.000	104.000	691	1.116	6,00	67	67	67	0
Alitalia Airport	Roma	15.000.000	7.650.000	368	8.100	100,00	8.100	7.970	7.970	(130)
Alitalia Express	Roma	45.000.000	23.400.000	108	24.617	100,00	24.617	24.600	24.600	(17)
G.a. 2000 Travel Service	New York	0	0	(232)	(83)	100,00	(83)	279	279	362
Atitech	Napoli	6.081.966	31.699.944	6.228	48.253	99,00	47.771	47.771	47.771	(0)
Aviofin ⁽¹⁾	Roma	1.000	516.460	905	8.272	100,00	8.272	7.829	7.829	(443)
Eurofly	Sesto									
San Giovanni (MI)	San Giovanni	1.488.000	7.678.080	(6.014)	1.667	100,00	1.667	2.067	2.067	400
Italiatour	Roma	600.000	774.000	(1.042)	232	100,00	232	0	0	(232)
Global Executive	New York	0	0	31	106	100,00	106	134	134	28
Sisam in liquidazione	Roma	300.000	1.548.000	255	2.730	100,00	2.730	1.328	n.a.	(1.402)
Alitalia Maintenance System	Fiumicino (RM)	100.000	100.000	(26)	74	100,00	74	74	74	0
Totale imp. controllate							93.553	92.119	90.791	(1.434)
Imprese collegate:										
Alicos S.p.A. (ex 7c Italia)	Palermo	272.000	2.648.950	(275)	2.391	40,00	956	956	956	0
Ales S.p.A.	Genova	2.450	258.200	316	842	49,00	413	413	413	0
Totale imp. collegate							1.369	1.369	1.369	0

⁽¹⁾ Versamento in conto aumento capitale tutto a carico Alitalia⁽²⁾ Controllo indiretto tramite Aviofin.

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE AL 31.12.2002

Prospetto di dettaglio n° 5 bis

(Euro migliaia)

Denominazione	Sede	Numero azioni/quote possedute	Capitale	Quota partecipazione %	Valore di carico
I d) Altre imprese:					
Aeron. radio of thail.	Bangkok	776	Bht 660.000.000	0,01	1
Air France ^(*)	Parigi	4.090.193	Eur 1.868.137.539	1,86	51.444
Belac LLC	Wilmington	1.250.000	Usd 25.000.000	5,00	1.250
Consorzio CIES	Rende (cs)		Eur 325.368		103
Consorzio E. T.L.	Roma		Eur 61.975		10
Eas	il Cairo	1.750	Egl 30.000.000	5,83	163
Edindustria	Roma	114.000	Eur 624.000	9,50	75
Emittenti titoli	Milano	100.000	Eur 4.264.000	1,22	51
Lybian Italian Joint Co.	Tripoli	100	LYD 1.716.750	0,26	9
Opodo LTD	Londra	17.676.000	Eur 193.331.250	9,14	17.676
Sasa	Trieste	5.023.761	Eur 50.000.000	10,05	8.461
Sita sc	Bruxelles	83	Eur 38.650	1,074	0,1
France Telecom ^(*)	Parigi	278.836	Eur 4.615.327.772	0,024	134
Sita inc Foundation	Amsterdam	1.025.353	Eur 10.000.000	1,025	1.177
Consorzio Turistel	Roma		Eur 77.460		26
Totale					80.580

(*) Media delle quotazioni di borsa del 2° semestre 2002 per azione :

Air france €11,82

France telecom €13,15

CREDITI (DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE)

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001				31.12.2002							
	Importo nominale	Fondi svalutazione ⁽¹⁾	Valore a bilancio		Erogazioni	Acquisizioni da fusione ⁽²⁾	Rivalutazioni (Rimborsi) (Svalutazioni)	Accant. (al fondo) ⁽¹⁾	Riprist. di valore +	Importo nominale	Fondi svalutazione ⁽¹⁾	Valore a bilancio
2.d) Verso altri:												
Promissory Notes	10.471	(1.854)	8.618	0	(615)	(1.629)	177			8.227	(1.677)	6.550
Depositi cauzionali	39.777		39.777	13.435	(6.031)	(6.442)				41.032		41.032
Crediti diversi (quota fdo sval. crediti)	35.109	(285)	34.825	57.022	(3.025)	(1.165)	483	(3.937)		114.695	(3.739)	110.955
Totale	85.358	(2.139)	83.220	70.457	(9.671)	(26.641)	660	(3.937)		163.954	(22.821)	141.133
⁽¹⁾ Di cui per interessi di mora		(1.854)					660	(3.937)			(5.131)	

⁽²⁾ Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

ALTRE VOCI DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Prospetto di dettaglio n° 7

(Euro migliaia)

	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio		31.12.2002
	Valore a bilancio	Aquisizioni	Alienazioni (rimborsi)	Valore a bilancio
Certificati Credito Tesoro	109			109
Obbligazioni SACF	6		(4)	2
Totale	115		(4)	111

RIMANENZE

Prospetto di dettaglio n° 8

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio		31.12.2002
	Valore a bilancio	Aumenti (diminuz.)	Riclassifiche	Valore a bilancio
Materiali tecnici ed altri di consumo:				
Materiali tecnici	163.998	(10.534)	7.420	160.883
Altri materiali di consumo:				
Generi di bordo	19.159	2.605		21.765
Altri materiali di consumo generico	4.191	(262)		3.929
Materiali in viaggio e da classificare	1.802	(124)		1.678
	25.153	2.219		27.372
Totale materiali tecnici ed altri di consumo	189.150	(8.315)	7.420	188.255
Materiali in corso di costruzione	674	(150)		524
Totale rimanenze	189.824	(8.465)	7.420 (*)	188.779

(*) G/c da apparati di rotazione flotta

CREDITI (DELL'ATTIVO CIRCOLANTE)

(Euro migliaia)

	Variazioni dell'esercizio					31.12.2002	
	31.12.2001	Accensione (Rimborsi)	Acquisizioni da fusione ^(*)	(Accantonamento) (al fondo) Ripristini di valore	Utilizzo F.do	Riclassifiche	Valore a bilancio
1. Verso clienti:							
a) Clienti	103.114	378	482				103.974
b) Pubbliche amministrazioni (Quota f.do sval.crediti)	41.381 (6.931)	7.007		(758)	1.001		48.388 (6.688)
137.564							145.674
2. Verso imprese controllate							
(Quota f.do sval.crediti)	23.729 (213)	22.306	11.213				57.248 (213)
23.516							57.035
5. Verso altri:							
a) Compagnie navig. aerea (Quota f.do sval.crediti)	165.477 (20.761)	118.625	767	(17.679)	6.305		284.869 (32.135)
(Quota f.do sval.cred. per inter. di mora)	0			(54)			(54)
b) Agenti di viaggio (Quota f.do sval.crediti)	298.622 (16.681)	(33.498)		(6.969)	1.832		265.124 (21.818)
c) Crediti diversi							
Debitori diversi	127.676	24.366	4.183			1.972	158.197
Deposito in garanzia "escrow"	33.228	822					34.050
Crediti finanz. a breve	124.951	537.946					662.897
Anticipi a fornitori	8.106	(5.901)					2.205
Erario	64.019	1.895	47.788				113.702
Dep. banc. soggetti a restrizioni (Quota f.do sval.crediti)	9.342 (7.098)	(51)	(29)	(1.817)	825		9.292 (8.119)
(Quota f.do sval.cred. per inter. mora)	0			(271)			(271)
786.882							1.467.939
Totale	947.962	673.895	64.404	(27.548)	9.963	1.972	1.670.648

(*) G/c da immobilizzazioni materiali

(*) Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Prospetto di dettaglio n° 11

(Euro migliaia)

Descrizione	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio		31.12.2002
	Valore a bilancio	⁽¹⁾ Acquisizione da fusione	Saldo Movimenti ^(+/-)	Valore a bilancio
Depositi bancari e positali	46.497	261	45.268	92.026
Assegni	12	0	42	55
Denaro e valori in cassa	16.349	11	(8.750)	7.610
Totale	62.859	272	36.560	99.691

⁽¹⁾ Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle Società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata

RATEI E RISCONTI (ATTIVI)

Prospetto di dettaglio n°12

(Euro migliaia)

	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio		31.12.2002
Voci sottovoci	Valore a bilancio	(¹) Acquisizione da fusione	Saldo (^{4/5}) movimenti	Valore a bilancio
Altri risconti				
Costo per il personale	728	0	3.716	4.444
Costo per il godimento beni di terzi	24.516	0	7.518	32.035
Costi per servizi	2.738	0	4.742	7.480
Altri	2.161	1.539	(3.563)	137
Totale altri risconti	30.143	1.539	12.413	44.096
Ratei	1.571	0	(1.571)	0
Totale	31.714	1.539	10.842	44.096

(¹) Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle Società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

PATRIMONIO NETTO

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001					31.12.2002				
	Valore a bilancio	Sottoscrizioni dei soci	Conversioni di obbligazioni	Utilizzo Riserve	Ripartiz. utili sistem. perdita	Utile/perdita dell'esercizio	Valore a bilancio			
1- Capitale: ⁰⁾	805.191	858.762	1.299		(232.267)		1.432.985			
2- Riserva da sovrapprezzo delle azioni	564.162	227.907			(564.162)		227.907			
2 bis- Azioni sottoscritte su aumenti di capitale in corso (ovvero: versamento dei soci in c/capitale)	258.228	(258.228)					0			
3- Riserve di rivalutazione legge 413/91	0						0			
4- Riserva legale	12.692				(12.692)		0			
7- Altre riserve:										
Riserva per emissione azioni ex art 2349 cc	1.182						1.182			
Riserva da riduzione di capitale sociale	0				1.432		1.432			
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	97.659				(97.659)		0			
8- Utile portato a nuovo	0						0			
9- Utile (perdita) del periodo	(905.348)				905.348		94.802			
	833.766	828.441	1.299	0	0	94.802	1.758.307			

⁽¹⁾ di cui:

azioni ordinarie numero

(val. nominale unitario euro 0,37)

1.548.444.168

3.872.932.302

FONDI PER RISCHI E ONERI

		Variazioni dell'esercizio					31.12.2002
31.12.2001		Accantonamenti a c/economico	⁽¹⁾ Acquisizione da fusione	Utilizzi diretti	Eventuali Assorbimenti a c/economici	Riclassifiche ⁽⁰⁾	Valore a bilancio
Voci sottovoci	Valore a bilancio						
2 Per imposte	7.629			31	7.183		415
3 Altri:							
a) Fondo utili differiti su cambi	4.308				4.308		0
b) Fondo concorsi e operazioni a premi	54.037	43.505			17.279		80.263
c) Fondo impegni acquisto/vendita a termine	17.695	33.422		11.557	6.138		33.422
d) Fondo ristrutturazione	118.382	5.651		81.915	3.144		38.974
e) Fondo per prepensionamenti	91.311	958					92.269
f) Fondo accordi commerciali	108.878			100.000	8.878		0
g) Fondo oneri futuri B-767	166.651				59.804		106.847
h) Diversi:							
Fondo per oneri e rischi vari	81.149	21.625	458	5.447	33.782	5.107	69.111
Fondo impegni ATR-72	0	1.858					1.858
Fondo adeguamento area tecnica	23.848	12.566	2.672	124			38.962
Fondo oneri su partecipate	10.103	0		9.728	375		0
Totale	683.991	119.585	3.130	208.802	140.891	5.107	462.121

⁽¹⁾ Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

⁽⁰⁾ Riclassifica da creditori diversi

Consistenza al 31.12.2001

Variazioni dell'esercizio:

Accantonamenti a c/economico 44.115

Utilizzi per 'indennità' corrisposte (51.044)

Utilizzi per anticipazioni (6.202)

Trasferimenti personale 283

Altre (12.626)

Acquisizione da fusione 157.329

Consistenza al 31.12.2002

131.855

306.199

0

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

174.344

OBBLIGAZIONI CONVERTIBILI

Prospetto di dettaglio n° 16

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio			31.12.2002
	Valore a bilancio	Sottoscritte	Rimborsate	Convertite	Valore a bilancio
Obbligazioni convertibili		715.843		(1.299)	714.544
	0	715.843	0	(1.299)	714.544
di cui: (val. nominale unitario euro 0,37)		n° 1.934.710.890		(3.510.522)	(3.510.522)

DEBITI (ESCLUSE OBBLIGAZIONI)

Prospetto di dettaglio n°17

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio			31.12.2002
	Valore a bilancio	^(c) Acquisizioni da fusione	(i) Riclassifica	Accensioni (Rimborsi)	Valore a bilancio
3. Debiti verso banche	1.147.714	84		(313.391)	834.408
4. Debiti verso altri finanziatori	9.603	0		129.490	139.092
6. Debiti verso fornitori	318.290	4.697		92.046	415.034
7. Debiti rappresentati da titoli di credito	58.863	0		(58.863)	0
8. Debiti verso imprese controllate	404.980	530		(274.077)	131.433
9. Debiti verso imprese collegate	701	0		643	1.343
11. Debiti tributari	13.144	1.977		68.880	84.001
12. Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale	14.876	12.490		14.598	41.964
13. Altri debiti:					
a) Biglietti prepagati	204.425	0		8.816	213.241
b) Compagnie di navigazione aerea	112.622	0		7.956	120.578
c) Agenti	58.247	0		(9.045)	49.202
d) Debiti diversi:					
Creditori diversi	85.477	65.729	5.107	27.836	184.149
Depositi cauzionali	2.668	0		(1.168)	1.499
Totale	2.431.609	85.507	5.107	(306.279)	2.215.944

^(c) Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle società:
Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

⁽ⁱ⁾ Riclassifica a fondi per rischi e oneri.

RATEI E RISCONTI (PASSIVI)

Prospetto di dettaglio n°18

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2001	Variazioni dell'esercizio		31.12.2002
	Valore a bilancio	^(*) Acquisizione da fusione	Saldo ^(*/2) movimenti	Valore a bilancio
Risconti:				
Ricavi delle prestazioni	4.749	2.541	5.906	13.196
Altri ricavi				
Rettif. Plusvalenza MD-II	127.238	0	(29.814)	97.424
Altri ricavi	37.346	1.241	(3.094)	35.493
Ratei				
Per prestazioni da fornitori	10.131	0	68	10.199
Oneri finanziari	4.608	0	9.836	14.444
Totale	184.071	3.782	(17.097)	170.755

^(*) Acquisizioni a seguito della fusione per incorporazione delle Società: Alitalia Team, Racom Teledata, Alitalia Teledata.

CREDITI E RATEI ATTIVI DISTINTI PER SCADENZA E NATURA

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	Importi scadenti				Importi scadenti			
	entro esercizio di cambio	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	31.12.2002 Totale	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	31.12.2001 Totale
Crediti delle immobilizzazioni finanziarie								
Verso altri:								
Promissory notes	1.034	2.203	3.313	6.550	1.156	5.421	2.041	8.618
Depositi cauzionali			41.032	41.032			39.777	39.777
Crediti diversi	6.735	80.872	5.943	93.550	860	33.965		34.825
	7.769	83.075	50.288	141.133	2.016	39.386	41.818	83.220
Crediti del circolante								
Altri crediti finanziari a breve:								
Verso imprese controllate	16.814			16.814	11.173			11.173
Verso altri	672.189			672.189	134.294			134.294
	689.002	0	0	689.002	145.467	0	0	145.467
Crediti commerciali:								
Verso clienti	145.674			145.674	137.564			137.564
Verso imprese controllate	40.221			40.221	12.343			12.343
Verso collegate	0			0	0			0
	185.895	0	0	185.895	149.907	0	0	149.907
Crediti vari:								
Compagnie di nav.aerea	252.680			252.680	144.716			144.716
Agenti di viaggio	243.306			243.306	281.941			281.941
Crediti diversi	299.764			299.764	225.931			225.931
	795.749	0	0	795.749	652.588	0	0	652.588
Ratei attivi	0	0	0	0	1.571	0	0	1.571
Totale	1.678.417	83.075	50.288	1.811.780	951.549	39.386	41.818	1.032.753

CREDITI, RATEI ATTIVI E DISPONIBILITÀ IN VALUTA O CON RISCHIO DI CAMBIO

Prospetto di dettaglio n° 20

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	in valuta o con rischio di cambio	in euro	31.12.2002 Totale	in valuta o con rischio di cambio	in euro	31.12.2001 Totale
1 Crediti delle immobilizzazioni finanziarie						
Verso imprese controllate		0	0		0	0
Verso altri:						
Promissory notes	6.550	0	6.550	8.618	0	8.618
Depositi cauzionali	40.698	334	41.032	39.242	535	39.777
Crediti diversi	30.411	63.139	93.550	399	34.426	34.825
	77.659	63.473	141.133	48.259	34.961	83.220
2 Crediti del circolante						
Verso clienti	40.408	105.266	145.674	46.468	91.096	137.564
Verso imprese controllate		57.035	57.035		23.516	23.516
Verso imprese collegate		0	0		0	0
Verso altri:						
Compagnie di nav. aerea	81.044	171.636	252.680	144.716		144.716
Agenti di viaggio	108.108	135.198	243.306	145.149	136.792	281.941
Crediti diversi	35.677	936.276	971.953	34.975	325.249	360.224
	265.238	1.405.410	1.670.648	371.308	576.654	947.962
3 Disponibilità liquide						
Depositi bancari e postali	22.204	69.822	92.026	24.838	21.659	46.497
Assegni		55	55		12	12
Denaro e valori in cassa	7.279	331	7.610	16.129	220	16.349
	29.483	70.208	99.691	40.967	21.892	62.859
4 Ratei attivi						
		0	0		1.571	1.571
Totale	372.380	1.539.092	1.911.472	460.533	635.079	1.095.612

CREDITI E RATEI ATTIVI INCORPORATI O NON IN CAMBIALI E TITOLI SIMILARI

Prospetto di dettaglio n° 21

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	incorporati in cambiali o titoli similari	altri	31.12.2002 Totale	incorporati in cambiali o titoli similari	Altri	31.12.2001 Totale
Crediti delle immobilizzazioni finanziarie						
Verso altri:						
Promissory notes	6.550		6.550	8.618		8.618
Depositi cauzionali		41.032	41.032		39.777	39.777
Crediti diversi		93.550	93.550		34.825	34.825
	6.550	134.582	141.133	8.618	74.602	83.221
Crediti del circolante						
Verso clienti		145.674	145.674		137.564	137.564
Verso imprese controllate		57.035	57.035		23.516	23.516
Verso imprese collegate		0	0		0	0
Verso altri						
Compagnie di nav.aerea		252.680	252.680		144.716	144.716
Agenti di viaggio		243.306	243.306		281.941	281.941
Crediti diversi		971.953	971.953		360.224	360.224
		1.670.647	1.670.648		947.962	947.961
Ratei attivi						
		0	0		1.571	1.571
Totale	6.550	1.805.230	1.811.781	8.618	1.024.135	1.032.753

DEBITI E RATEI PASSIVI 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	31.12.2002 Totale	entro esercizio successivo	dal 2° al 5° esercizio successivo	oltre il 5° esercizio successivo	31.12.2001 Totale
Debiti finanziari a M/L termine								
Obbligazioni convertibili	0	714.544	0	714.544	0	0	0	0
Debiti verso banche	124.453	453.520	244.544	822.517	111.438	523.923	283.636	918.996
Debiti verso altri finanziatori	10.309	43.107	85.610	139.026	1.422	7.076	1.065	9.563
Debiti del circolante	134.762	1.211.171	330.154	1.676.087	112.860	530.999	284.701	928.560
Altri debiti finanziari a breve:								
Verso banche	11.891			11.891	228.718			228.718
Verso altri finanziatori	66			66	39			39
Debiti rappresentati da titoli di credito	0			0	58.863			58.863
Verso imprese controllate	115.733			115.733	313.952			313.952
Verso imprese collegate	700			700	0			0
	128.390	0	0	128.390	601.572	0	0	601.572
Debiti commerciali:								
Verso fornitori	415.034			415.034	318.290			318.290
Verso imprese controllate	15.699			15.699	91.028			91.028
Verso imprese collegate	643			643	701			701
	431.377	0	0	431.377	410.019	0	0	410.019
Debiti vari:								
Debiti tributari	84.001			84.001	13.144			13.144
Verso ist. di prev. e sicurezza soc.	41.964			41.964	14.876			14.876
Altri debiti:								
Biglietti prepagati	213.241			213.241	204.425			204.425
Compagnie di nav. aerea	120.578			120.578	112.622			112.622
Agenti di viaggio	49.202			49.202	58.247			58.247
Debiti diversi	184.062	1.586		185.648	81.180	6.964		88.144
	693.048	1.586	0	694.634	484.494	6.964	0	491.458
Ratei passivi	24.642	0	0	24.642	14.738	0	0	14.738
Totale	1.412.219	1.212.757	330.154	2.955.131	1.623.683	537.963	284.701	2.446.347

DEBITI E RATEI PASSIVI ASSISTITI O NON DA GARANZIE REALI SU BENI SOCIALI

Prospetto di dettaglio n° 23

(Euro mitigata)

Voci sottovoci	con garanzia reale su beni sociali	senza garanzia reale	31.12.2002 totale	con garanzia reale su beni sociali	senza garanzia reale	31.12.2001 totale
2 Obbligazioni convertibili		714.544	714.544		0	0
3 Debiti verso banche	804.993	29.415	834.408	896.888	250.826	1.147.714
4 Debiti verso altri finanziatori	130.885	8.207	139.092		9.603	9.603
6 Debiti verso fornitori		415.034	415.034		318.290	318.290
7 Debiti rappresentati da titoli di credito		0	0		58.863	58.863
8 Debiti verso imprese controllate		131.433	131.433		404.980	404.980
9 Debiti verso imprese collegate		1.343	1.343		701	701
11 Debiti tributari		84.001	84.001		13.144	13.144
12 Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale					14.876	14.876
13 Altri debiti		41.964	41.964			
a) Biglietti prepagati		213.241	213.241		204.425	204.425
b) Compagnie di navigazione aerea		120.578	120.578		112.622	112.622
c) Agenti di viaggio		49.202	49.202		58.247	58.247
d) Debiti diversi		185.648	185.648		88.144	88.144
Ratei passivi		24.642	24.642		14.738	14.738
Totale	935.878	2.019.253	2.955.131	896.888	1.549.459	2.446.347

DEBITI RAPPRESENTATI DA TITOLI DI CREDITO SUDDIVISI PER CREDITORE

Prospetto di dettaglio n° 24

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	31.12.2002	31.12.2001
Debiti verso banche	0	58.863
Totale	0	58.863

DEBITI E RATEI PASSIVI IN VALUTA O CON RISCHIO DI CAMBIO

Prospetto di dettaglio n°25

(Euro migliaia)

Voci sottovoci	in valuta o con rischio di cambio	in euro	31.12.2002 totale	in valuta o con rischio di cambio	in euro	31.12.2001 totale
2 Obligazioni convertibili	0	714.544	714.544		0	0
3 Debiti verso banche	139	834.268	834.408		1.147.714	1.147.714
4 Debiti verso altri finanziatori ⁰⁾	130.885	8.207	139.092		9.603	9.603
6 Debiti verso fornitori	67.830	347.204	415.034	82.588	235.702	318.290
7 Debiti rappresentati da titoli di credito		0	0	0	58.863	58.863
8 Debiti verso imprese controllate		131.433	131.433		404.980	404.980
9 Debiti verso imprese collegate		1.343	1.343		701	701
11 Debiti tributari		84.001	84.001		13.144	13.144
12 Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	610	41.355	41.964	72	14.804	14.876
13 Altri debiti						
a) Biglietti prepagati		213.241	213.241		204.425	204.425
b) Compagnie di navigazione aerea	120.578		120.578	112.622		112.622
c) Agenti di viaggio	31.239	17.963	49.202	24.807	33.440	58.247
d) Debiti diversi	10.181	175.467	185.648	16.432	71.712	88.144
Ratei passivi	361.462	2.569.026	2.930.488	236.521	2.195.088	2.431.609
Totale	361.462	2.593.669	2.955.131	236.521	2.209.826	2.446.347

⁰⁾ Importo non soggetto al rischio di cambio

GARANZIE REALI PRESTATE

Prospetto di dettaglio n° 27

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001
Garanzie reali per obbligazioni altrui	0	0
Garanzie reali per obbligazioni proprie, diverse da debiti	0	0
Garanzie reali per debiti iscritti in bilancio		
Beni dati in pegno o a cauzione	0	0
Ipoteche su:		
Terreni e fabbricati industriali	0	72.773
Flotta	935.878	824.114
Totale garanzie reali prestate	935.878	896.888

IMPEGNI DI ACQUISTO E DI VENDITA

Prospetto di dettaglio n° 28

(Euro migliaia)

	31.12.2002	31.12.2001
Impegni di acquisto		
Ordini a fornitori		
Aeromobili	472.873	1.076.027
Scorte	48.385	35.146
Ristrutturazione hangar	19.637	23.430
	540.895	1.134.602
Valuta a termine		
Cofiri Sim Yen 1.426 mil.	25.313	25.313
USD (155 mil.)	0	40.225
	25.313	65.538
Titoli		
Partecipazione BELAC	624	1.021
Partecipazione ATITECH	258	0
Partecipazione OPODO Ltd.	8.964	17.136
Partecipazione AIR FRANCE	3.068	0
	12.914	18.157
Totale impegni d'acquisto	579.122	1.218.297
Impegni di vendita		
Ordini da clienti	658.536	1.241.834
Valuta a termine:		
Royal Bank of Scotland	19.082	0
AKROS CHF (5 mil.)	0	6.924
	19.082	6.924
Totale impegni di vendita	677.618	1.248.758
Totale impegni di acquisto e di vendita	1.256.740	2.467.055

ALTRI CONTI D'ORDINE

Prospetto di dettaglio n°29

(Euro migliaia)

Voci Sottovoci	a fronte di		31.12.2002	31.12.2001
	Crediti	Altre obbli- gazioni altrui		
Garanzie personali ricevute				
Fideiussioni	19.348	10.028	29.375	23.015
			29.375	23.015
Beni ricevuti in locazione con opzione di riscatto				
Aeromobili			521.437	582.146
Immobili			10.506	11.327
			531.944	593.473
Beni di terzi in comodato, deposito a custodia, locazione o per moti simili				
Aeromobili:				
Società Controllate			0	0
Terzi			954.742	479.226
Altri beni:				
Società Controllate			1.273	2.023
Terzi			93.564	18.996
			1.049.580	500.246
Beni presso terzi in deposito a custodia, locazione o per motivi simili				
Altri beni:				
Società Controllate			1.799	2.795
Terzi			32.949	46.143
			34.748	48.939
Ramo d'azienda in affitto				
Beni del ramo d'azienda			0	1.464.833
Canone di affitto ramo d'azienda			0	316.531
			0	1.781.364
Garanzie altrui prestate per obbligazioni dell'azienda				
Fronte di debiti			121.842	159.411
Fronte di altre obbligazioni			68.475	49.604
			190.318	209.015
Operazioni finanziarie derivate				
Altre fattispecie eventuali			8.802	4.178
Totale altri conti d'ordine			2.967.697	3.902.941

Prospetto di dettaglio n° 30

RICAVI

(Euro migliaia)

Ricavi per prestazioni	2002						2001					
	Italia	Europa	Americhe	Estremo Oriente	Altre	Totale	Italia	Europa	Americhe	Estremo Oriente	Altre	Totale
Ricavi del traffico:												
Passeggeri	1.034.923	1.164.388	519.798	230.715	377.489	3.327.313	1.188.861	1.181.701	755.174	272.369	340.652	3.738.757
Merci	6.890	20.054	125.027	246.290	20.189	418.450	6.574	19.379	142.925	255.556	26.792	451.226
Posta	1.807	5.952	4.342	1.455	1.080	14.636	1.657	5.241	3.969	1.355	1.013	13.235
Altri						95.619						97.626
Totale ricavi del traffico	1.043.620	1.190.394	649.167	478.460	398.758	3.856.018	1.197.092	1.206.321	902.068	529.280	368.457	4.300.843
Altre prestazioni						738.429						1.576.606
Totale	1.043.620	1.190.394	649.167	478.460	398.758	4.594.447	1.197.092	1.206.321	902.068	529.280	368.457	5.877.449
Ricavi per vendite						19.098						28.282
Totale ricavi	1.043.620	1.190.394	649.167	478.460	398.758	4.613.546	1.197.092	1.206.321	902.068	529.280	368.457	5.905.731

I ricavi sono rappresentati per area geografica di destinazione.

INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI

Prospetto di dettaglio n°31

(Euro migliaia)

	Immobilizzazioni immateriali	Immobilizzazioni materiali	Totale 2002	2001
Oneri finanziaria	0	19.708	19.708	15.353
Altri costi	15.047	29.709	44.756	35.552
Totale	15.047	49.417	64.464	50.905

CONTRIBUTO IN CONTO ESERCIZIO

	2002	2001
E.N.AC	11.362	0
Fondo Sociale Europeo	325	0
Totale	11.687	0

PLUSVALENZE DA ALIENAZIONI

	2002	2001
Flotta	78	3.381
Altri	2.626	114
Totale	2.704	3.495

SVALUTAZIONE DEI CREDITI COMPRESI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE E DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE

*Prospetto di dettaglio n°32
(non obbligatorio)*

(Euro migliaia)

	2002	2001
Commerciali:		
Svalutazione crediti vs/ clienti	757	2.153
Svalutazione crediti compagnie navigazione aerea	17.679	5.000
Svalutazione crediti agenti	6.969	197
Svalutazione crediti diversi	3.499 *	2.024
Totale	28.905	9.374

* di cui 1.682 da fusione

PROVENTI FINANZIARI SU CREDITI DELLE IMMOBILIZZAZIONI

Prospetto di dettaglio n°33
(non obbligatorio)

(Euro migliaia)

	2002	2001
Altri:		
Diversi	6.812 *	1.188
Totale	6.812	1.188

* di cui 3.937 per interessi di mora

PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

Prospetto di dettaglio n°34
(non obbligatorio)

(Euro migliaia)

	2002	2001
Dividendi da:		
Società controllate e collegate	15.996	2.000
Altre imprese	655	262
Altri proventi da partecipazioni		
Crediti d'imposta su dividendi	9.008	1.132
	25.659	3.394

INTERESSI DI MORA SU CREDITI DEL CIRCOLANTE

	2002	2001
Altri:		
	325	0
	325	0

INTERESSI, COMMISSIONI E PROVENTI VARI

	2002	2001
Interessi e commissioni a controllate	440	894
Interessi su crediti verso banche	18.957	9.046
Interessi da clienti	83	3
Interessi su altri crediti	8.471	2.603
Proventi di cambio	0	1.073
Proventi operazioni finanziarie e derivate - tassi	10.610	7.494
Proventi da jet fuel	23.025	0
Proventi da acq/vend. valute a termine ed opzioni	0	18.246
Assorbimento f.do impegni acqval.term.	6.138	0
Altri proventi	0	250
Totale	67.725	39.609

INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI

Prospetto di dettaglio n°35

(Euro migliaia)

	2002	2001
Interessi e commissioni corrisposti a controllate	3.519	15.201
Interessi ed oneri su obbligazioni	9.197	0
Interessi e commissioni corrisposti a banche	42.852	52.717
Int. e comm. corrisposti ad altri finanz.	4.025	880
Interessi e commissioni corrisposti a fornitori	140	1
Interessi su debiti rappr. da titoli di credito	1.817	1.644
Interessi su altri debiti	3.758	512
Perdite di cambio	35.485	0
Oneri da acq/vend valuta a termine ed opzioni	33.915	0
Acc.to impegni acquisti/vendite a termine:		
Jet fuel - opzioni	0	17.349
Valute a termine - opzioni	33.422	0
Oneri da jet fuel	1.687	54.449
Oneri operazioni finanziarie e derivate - tassi	8.448	3.323
Acc.to f.do sv. crediti per int. di mora	4.262	0
Altri	805	423
Totale	183.333	146.499

ONERI FINANZIARI IMPUTATI ALLE VOCI DELL'ATTIVO

	2002	2001
Immobilizzazioni materiali		
Flotta	19.708	15.353
Totale	19.708	15.353

RIVALUTAZIONI

Prospetto di dettaglio n°36
(non obbligatorio)

(Euro migliaia)

	2002	2001
Di partecipazione		
Imprese controllate	1.432	14.924
Imprese collegate	155	134
Totale	1.587	15.058

SVALUTAZIONI

	2002	2001
Di partecipazione		
Imprese controllate	36.197	85.998
Imprese collegate	374	1.034
Di imm.ni finaz. che non costituiscono partecipazioni	17.405	0
Totale	53.977	87.032

PROVENTI STRAORDINARI

Prospetto di dettaglio n° 37

(Euro migliaia)

	2002	2001
Plusvalenze da alienazioni:		
Flotta	40.400	29.814
Partecipazioni	4.700	26
Conferimento teledata	76.175	
Immobili	43.120	0
	164.396	29.840
Sopravvenienze attive da:		
Debiti vs compagnie navigazione aerea	191	356
Debiti vs imprese controllate	211	222
Debiti vs fornitori	608	1.709
Per creditori diversi:		
Per recupero spese personale	3.350	592
Aeroporto di Roma	1.647	0
Lodo arbitrale a.r.	0	1.138
Variazioni tariffe voli postali	0	278
Altri	2.475	2.327
	8.482	6.622
Altri proventi		
Ass.to f.do controversie	28.289	0
Sentenza fokker	14.387	
Ass.to f.do canoni flotta	62.948	0
Ass.to f.do imposte e tasse	7.183	0
Lodo arbitrale klm	266.244	0
Altri	12.643	0
	391.694	0
Totale	564.571	36.463

ONERI STRAORDINARI

	2002	2001
Minusvalenze da alienazione	0	1.350
Imposte relative ad esercizi precedenti	25.857	397
Sopravvenienze passive da:		
Crediti vs compagnie navigazione aerea	3.280	3.410
Crediti vs imprese controllate	1.810	586
Creditori diversi:		
Per varie del personale	870	1.573
Riaccrediti da fornitori	2.509	2.101
Debitori diversi	4.053	0
Gemini	3.916	0
Bonifica terreni	0	1.034
Altri	1.716	4.300
	18.154	13.004
Oneri per prepensionamenti	958	1.287
Oneri diversi	663	1.952
Oneri futuri B767	0	194.183
Acc.to per controversie in corso	0	36.871
Oneri di ristrutturazione:		
Flotta	36.980	151.218
Immobilizzazioni immateriali	0	8.536
Incentivi agli esodi	0	88.978
	38.601	483.025
Totale	82.611	497.776

PARTE E - ALTRE INFORMAZIONI ALITALIA S.p.A.

NUMERO MEDIO DIPENDENTI A LIBRO MATRICOLA

Il personale medio impiegato dalla Società nel corso dell'esercizio 2002 è risultato il seguente:

	2002	2001	Δ
Dirigenti	177,5	194,6	-17,1
Quadri	702,1	698,8	3,3
Impiegati	6.236,3	6.331,7	-95,4
Operai	2.495,8	2.581,7	-85,9
Piloti	877,6	3,0	874,6
Tecnici di volo	37,1	2,6	34,5
Assistenti di Volo	1.951,5	67,1	1.884,4
Totale	12.477,9	9.879,5	2.598,4

L'incremento rispetto all'esercizio 2001 riflette gli effetti della fusione per incorporazione della controllata Alitalia Team S.p.A.

COMPENSI SPETTANTI AGLI AMMINISTRATORI ED AI SINDACI

Gli Amministratori della controllante Alitalia non ricoprono altre cariche in Società incluse nell'area di consolidamento.

L'ammontare dei compensi deliberati, spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci cumulativamente per ciascuna categoria, è stato, con riferimento all'intero esercizio 2002 il seguente:

Amministratori	€/mgl	704
Sindaci	€/mgl	202

In conformità a quanto stabilito dall'art. 78 del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, nella tabella seguente si indicano, secondo i criteri stabiliti sia nell'allegato 3C al citato Regolamento sia nell'indicazione al riguardo fornita dalla stessa Commissione, i compensi corrisposti agli Amministratori ed ai Sindaci.

COMPENSI CORRISPOSTI AGLI AMMINISTRATORI ED AI SINDACI

SOGGETTO

DESCRIZIONE CARICA

COMPENSI

Cognome e nome	Società	Carica ricoperta	Periodo di carica	Emolumenti per la carica	Benefici non monetari	Bonus e altri incentivi	Altri Compensi
CERETI Fausto	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione Presidente del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	51.058,48	=	=	108.455,95 (1)
MENGOZZI Francesco	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Delegato Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98 (2)	3.862,32	=	620.233,86 (3)
ACERNA Emilio	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
ANTONINI Fabrizio	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
BARBERINI Silvano	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
CICIA Michele	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	91.404,00 (3)
CIUCCI Pietro	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
CONSOLO Giuseppe	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	318.866,38 (4)
CORRIAS Alberto	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 08.05.2002	12.677,95	=	=	=
DETTORI Vincenzo	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
FRANCHI Mario	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
GATTI Serafino	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
MARESCA Maurizio	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	11.120,20 (4)
MILANESE Tommaso Vincenzo	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
PEDRINI Egidio Enrico	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
PRATO Maurizio	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98	=	=	=
SPINETTA Jean-Cyril	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	14.05.2002 - 31.12.2002	20.865,79	=	=	=
TAMBURI Carlo	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore Membro del Comitato Esecutivo	01.01.2002 - 31.12.2002	34.038,98 (5)	=	=	=

1) A titolo di remunerazione ex art. 2389, secondo comma, Cod. Civ.

2) Riversati all'ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.

3) A titolo di retribuzione da lavoro dipendente

4) A titolo di compenso per prestazioni professionali

5) Di cui Euro 18.323,54 riversati al Ministero dell'Economia e delle Finanze

COMPENSI CORRISPOSTI AGLI AMMINISTRATORI ED AI SINDACI

SOGGETTO	DESCRIZIONE CARICA				COMPENSI			
	Cognome e nome	Società	Carica ricoperta	Periodo di carica per la carica	Emolumenti monetari	Benefici non incentivi	Bonus e altri Compensi	Altri Compensi
STEVE Bruno	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 31.12.2002	54.689,07	=	=	=	
	Alitalia Airport S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	07.05.2002 - 31.12.2002	7.120,89	=	=	=	
	Atitech S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	08.05.2002 - 31.12.2002	13.204,11	=	=	=	
	Alitalia Express S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 08.05.2002	4.618,40	=	=	=	
	Alitalia Teledata S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 20.12.2002	11.270,08	=	=	=	
ARNABOLDI Luca	Sigma On Line S.r.l.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 28.06.2002	3.800,68	=	=	=	
	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	28.05.2002 - 31.12.2002	22.098,63	=	=	=	
BARBIERI Leone	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 31.12.2002	36.658,47	=	=	=	
	Eurofly S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 31.12.2002	9.296,22	=	=	=	
	Alitalia Express S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	08.05.2002 - 31.12.2002	8.607,12	=	=	=	
	Alitalia Team S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 31.07.2002	10.850,00	=	=	=	
BIANCHI Claudio	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	28.05.2002 - 31.12.2002	22.098,63	=	=	=	
	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 31.12.2002	36.658,47 (6)	=	=	=	
	Sisam S.p.A. in liquidazione	Presidente del Collegio Sindacale	08.05.2002 - 31.12.2002	2.543,01	=	=	=	
	Racom Teledata S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 31.07.2002	10.198,96	=	=	=	
SCIBETTA Sergio	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 28.05.2002	14.658,88	=	=	=	
	Alitalia Maintenance Systems S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 31.12.2002	3.900,00	=	=	=	
	Alinsurance S.r.l.	Presidente del Collegio Sindacale	01.01.2002 - 31.12.2002	7.781,64	=	=	=	
	Alitalia Express S.p.A.	Sindaco Effettivo	08.05.2002 - 31.12.2002	6.390,14	=	=	=	
	Racom Teledata S.p.A.	Presidente Collegio Sindacale	01.01.2002 - 31.07.2002	15.298,44	=	=	=	
TONUCCI Franco	ALITALIA - Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 28.05.2002	14.658,88	=	=	=	
	Alitalia Team S.p.A.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 31.07.2002	7.233,33	=	=	=	
	Sigma On Line S.r.l.	Sindaco Effettivo	01.01.2002 - 28.06.2002	2.532,97	=	=	=	

6) *Riversati al Ministero dell'Economia e delle Finanze*

BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

Al 31 dicembre 2002 i beni gratuitamente devolvibili hanno presentato un valore pari a €/mgl 24.087 di cui €/mgl 20.602 relativi a fabbricati e €/mgl 3.485 per la quasi totalità inerenti impianti.

Tali immobilizzazioni insistono prevalentemente su un'area dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma/Fiumicino di circa mq. 500.000.

Il titolo giuridico in base al quale la Società vanta il possesso delle opere realizzate sul sedime aeroportuale di Fiumicino trova origine nella Convenzione stipulata con Aeroporti di Roma in

data 26 febbraio 1982 e resa esecutiva dal Ministero dei Trasporti con provvedimento del 28 giugno 1982.

Tale convenzione disciplina i rapporti giuridico/amministrativi della "zona tecnica Alitalia" sull'aeroporto di Fiumicino per un periodo di trentacinque anni (dal 1° luglio 1974 al 30 giugno 2009) e prevede, tra l'altro, che i manufatti realizzati ed utilizzati dall'Alitalia dal 1° gennaio 1980 in poi, sia che si tratti di nuove opere che di ammodernamenti e/o ampliamenti di manufatti esistenti, saranno trasferiti gratuitamente al Demanio dello Stato alla scadenza della accennata Convenzione.

Beni Gratuitamente Devolvibili	31 dicembre 2002	(Euro migliaia)
		31 dicembre 2001
Fabbricati industriali	20.602	23.131
Impianti	3.485	3.091
Totale	24.087	26.222

LA POSIZIONE FISCALE DELLA SOCIETÀ ED IL RELATIVO CONTENZIOSO

Nel corso dell'esercizio 2002, la Compagnia è stata oggetto di verifica da parte dell'Amministrazione Finanziaria secondo quanto di seguito evidenziato.

- In data 6 settembre 2002, l'Ufficio delle Entrate di Roma 2 ha notificato un avviso di rettifica e liquidazione, con l'iscrizione di un importo pari a complessivi €/mln 0,7. Tale maggiore valore comprende l'ammontare complessivo della maggiore imposta dovuta, gli interessi, nonché la sanzione pecuniaria di registro. Detto avviso - su cui è stata coinvolta in solido anche la controllata Alitalia Airport - scaturisce dalla contestazione del valore dei beni e dei diritti oggetto dell'atto registrato il 7 settembre 2000. Tale atto concerne la cessione da parte di Alitalia ad Alitalia Airport del ramo d'azienda "handling" relativo all'attività sull'aeroporto di Fiumicino. Avverso l'avviso di rettifica e liquidazione, la Compagnia ha presentato istanza di annullamento il 27 settembre 2002, che l'Ufficio non ha accolto. A seguito del mancato accoglimento, la Compagnia ha proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale.
- In data 3 ottobre 2002 il servizio di riscossione dei tributi ha notificato una cartella esattoriale recante l'iscrizione a ruolo di un importo pari a complessivi €/mln 4,4 corrispondente alla somma dell'imposta, interessi e sanzioni riconosciuti dovuti alla luce della sentenza emessa dalla Commissione Tributaria Regionale del Lazio per la quale peraltro è stato già presentato ricorso in Cassazione. Detta cartella scaturisce dalla contestazione avanzata dall'Amministrazione Finanziaria alla controllata Alitalia Team S.p.A. (già

Avianova S.p.A., poi incorporata in Alitalia), per alcuni contratti di locazione di aeromobili sottoscritti con l'Aero Trasporti Italiani - ATI S.p.A. (ATI, anche quest'ultima incorporata in Alitalia) contenenti una clausola di trasferimento della proprietà vincolante per ambedue le parti.

Per effetto di tali negozi, l'ATI concedeva in locazione alla società Alitalia Team S.p.A. taluni aeromobili a fronte del pagamento di canoni semestrali, applicando l'IVA all'atto del pagamento dei canoni.

L'Amministrazione Finanziaria ha obiettato che l'imposta doveva essere applicata al momento della effettuazione dell'asserita cessione, dunque sull'ammontare complessivo dei "canoni-prezzo" pattuito fra le parti. Da quanto sopra deriverebbe, che l'IVA addebitata in via di rivalsa dall'ATI alla Alitalia Team S.p.A. (allora Avianova S.p.A.) avrebbe dovuto reputarsi indetraibile.

Avverso la cartella di cui sopra la Compagnia ha presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

- Nel corso del mese di ottobre 2002, l'Agenzia delle Dogane ha sottoposto la Società ad una verifica fiscale a campione tesa ad accertare la regolare applicazione dell'IVA e dei connessi adempimenti in relazione ad acquisti intracomunitari; dal processo verbale di constatazione redatto in data 18 ottobre 2002 non sono emerse irregolarità.

È stato valutato di definire il contenzioso in essere con l'Amministrazione Finanziaria ai sensi dell'art.16, Legge 27 dicembre 2002, n°289, come più innanzi specificato. Alcune delle controversie non rientrano, tuttavia, nelle fattispecie previste da detta normativa, quali gli avvisi di liquidazione ovvero i tributi comunali.

Tenuto conto di quanto sopra, il fondo imposte e

tasse si riduce a €/mln 0,4, ammontare che si ritiene prudentemente adeguato a fronteggiare le pretese fiscali dell'Amministrazione Finanziaria.

Il bilancio dell'esercizio registra un accantonamento pari a €/mln 8,5 a fronte di una "*indubbia incertezza*" interpretativa che si è manifestata in merito all'esclusione dall'applicazione dell'IVA dei diritti erariali d'imbarco riscossi dalla Compagnia attraverso l'emissione del biglietto.

Il risultato fiscale dell'esercizio evidenzia una perdita di €/mln 266 che andrà in scadenza nel 2007.

Il bilancio dell'esercizio presenta fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti che ammontano

a circa €/mln 300 (differenze temporali attive), del cui beneficio fiscale, ai fini IRPEG, la Società usufruirà nell'esercizio o negli esercizi in cui la previsione dei futuri imponibili diverrà ragionevolmente certa.

La Società ha iscritto in bilancio crediti per imposte anticipate relative all'IRAP pari ad un importo di €/mln 5, mentre sono venute meno imposte anticipate iscritte a bilancio dell'esercizio 2001 per un ammontare di €/mln 9.

Ai sensi della normativa di cui al D.Lgs. 466/97, la Società vanta redditi imponibili da assoggettare ad aliquota IRPEG ridotta al 19% per un ammontare pari a €/mln 257.

RICONCILIAZIONE TRA ONERE FISCALE DA BILANCIO ED ONERE FISCALE TEORICO (IRAP)

(Principio Contabile n° 25)

Differenza tra valore e costi della produzione	(222.390.252)
Costi non rilevanti ai fini IRAP	1.004.752.518
<i>Totale</i>	782.362.266
Onere fiscale teorico (aliquota 4,25%)	29.820.129
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	49.469.402
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	753.074
Differenze permanenti	(94.809.446)
Valore della produzione	737.775.296
Valore della produzione all'estero	(83.493.815)
Imponibile IRAP	654.281.482
IRAP corrente dell'esercizio	25.502.518

**OPERAZIONI DERIVATE IN ESSERE SU FINANZIAMENTI E MUTUI A M/L
SITUAZIONE AL 31.12.2002**

Controparte operazione originaria	Operazione originaria	Controparte operazione derivata	Strumento	Rischio coperto	Valuta e tasso finale	Data decorrenza	Data scadenza (2)	Importo al 31.12.2002 x1000	Note
Bei - ATI Il g	Bei - ATI mezzogiorno II	Cofiri SIM	IRS	Tasso	Euro	29-mag-1997	10-feb-2007	6.051	(1)
Bei - ATI Il e	Bei - ATI mezzogiorno II	Cofiri SIM	IRS	Tasso	Euro	16-giu-1997	15-dic-2005	5.249	(1)
Bei - ATI Il a	Bei - ATI mezzogiorno II	Cofiri SIM	IRS	Tasso	Euro	30-mag-1997	15-mar-2005	6.225	(1)
Bei - IRI Il h	Bei - ATI mezzogiorno II	Cofiri SIM	IRS	Tasso	Euro	29-mag-1997	10-feb-2007	8.141	(1)
Banca popolare di Milano	Fin.to ipotecario su MD-80 i-datj/k/1	C.S.FB.	IRS	Tasso	Euro	07-dic-2000	07-set-2008	38.734	(1)
Unicredito	Fin.to B-767 i-deil	C.S.FB.	IRS	Tasso	Euro	22-dic-2000	22-giu-2005	50.960	(1)
Banca di Roma	Fin.to B-767 i-deig	C.S.FB.	IRS	Tasso	Euro	11-gen-2001	11-apr-2005	53.935	(1)
P.K. Airfinance	Fin.to ipotecario in USD 4 A-321 e 1 A-320	R.B.S.	CCIS	Tasso & cambio		30-mag-2002	23-mag-2005	130.885	(1)

Note: allocazione poste in bilancio

Legenda

- (1) Conti d'ordine/altri conti d'ordine - operazioni finanziarie derivate
 (2) È indicata la data di scadenza più lontana laddove sono stati utilizzati due strumenti di copertura
- IRS Interest rate swap (scambio di flussi di interessi)
 CCIS Cross currency and interest swap (scambio di valute e di flussi di interesse)

OPERAZIONI DERIVATE DI COPERTURA IN ESSERE SU LEASING F./LOCAZIONI SITUAZIONE AL 31.12.2002

Controparte Operazione originaria	Operazione originaria	Controparte Op. Derivata	Strumento	Rischio Coperto	Valuta Finale	Decorrenza	Scadenza	Importo Al 31.12.2001 (x000)	Allocazione Poste di bilancio
Paynesfield 1996	Lf canoni yen A321 i-bixl	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1996	2005	7.372	Conti d'ordine/altri conti d'ordine beni ricevuti in leasing
Paynesfield 1996	Lf o.r. In yen A321 i-bixl	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	19.676	"
Paynesfield 1996	Lf o.r. In lit A321 i-bixl	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	3.431	"
Paynesfield 1996	Lf canoni yen A321 i-bixm	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1996	2005	7.442	Conti d'ordine/altri conti d'ordine beni ricevuti in leasing
Paynesfield 1996	Lf canoni yen A321 i-bixm	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1996	2005	2.401	"
Paynesfield 1996	Lf o.r. In yen A321 i-bixm	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	17.228	"
Paynesfield 1996	Lf o.r. In lit A321 i-bixm	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	4.170	"
Paynesfield 1996	Lf canoni yen A321 i-bixn	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1996	2006	10.969	Conti d'ordine/altri conti d'ordine beni ricevuti in leasing
Paynesfield 1996	Lf o.r. In yen A321 i-bixn	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	16.157	"
Paynesfield 1996	Lf o.r. In lit A321 i-bixn	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	5.419	"
Paynesfield 1996	Lf canoni yen A321 i-bixp	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1996	2006	14.706	Conti d'ordine/altri conti d'ordine beni ricevuti in leasing
Paynesfield 1996	Lf o.r. In yen A321 i-bixp	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	14.613	"
Paynesfield 1996	Lf o.r. In lit A321 i-bixp	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1996	2006	6.744	"
Paynesfield 1997	Lf o.r. In yen A321 i-bixq	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1997	2007	20.428	Conti d'ordine/altri conti d'ordine beni ricevuti in leasing
Paynesfield 1997	Lf o.r. In yen A321 i-bixr	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1997	2007	21.138	"
Paynesfield 1997	Lf o.r. In yen A321 i-bixs	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1997	2007	16.761	"
Paynesfield 1997	Lf o.r. In lit A321 i-bixs	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Usd	1997	2007	4.614	"
Tarquin (az team)	Lf o.r. In yen ATR-72 ei-clb	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1995	2005	5.618	Conti d'ordine/impegni d'acquisto valuta a term.
Tarquin (az team)	Lf o.r. In yen ATR-72 ei-clc	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1995	2005	5.723	"
Tarquin (az team)	Lf o.r. In yen ATR-72 ei-cld	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1995	2005	6.675	"
Tarquin (az team)	Lf o.r. In yen ATR-72 ei-cmj	Cofiri SIM	Fwd	Cambio	Euro	1995	2005	7.296	"
Paynesfield 1996	Lf canoni parte lire A321 i-bixl	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1996	2006	14.118	Conti d'ordine/altri conti d'ordine op. Finanz. Derivate
Paynesfield 1996	Lf canoni parte lire A321 i-bixm	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1996	2006	13.609	"
Paynesfield 1996	Lf canoni parte lire A321 i-bixn	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1996	2006	15.211	"
Paynesfield 1996	Lf canoni parte lire A321 i-bixp	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1996	2006	15.309	"
Paynesfield 1997	Lf canoni parte lire A321 i-bixq	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1997	2007	17.364	"
Paynesfield 1997	Lf canoni parte lire A321 i-bixr	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1997	2007	16.660	"
Paynesfield 1997	Lf canoni parte lire A321 i-bixs	Banque indosuez	Irs	Tasso	Euro	1997	2007	18.517	"

Legenda

Irs Interest rate swap (scambio di flussi di interessi)

Fwd Acquisto o vendita a termine di valuta

Lf Leasing finanziario

O.r. Opzione di riscatto

(1) È indicata la data di scadenza più lontana laddove sono stati utilizzati due strumenti di copertura

Informazioni richieste da norme di legge

LEGGE N° 72 DEL 19 MARZO 1983

In conformità a quanto stabilito dalla normativa in materia, si precisa che, la Società ha rivalutato in applicazione dell'art. 3 della legge n. 72 del 19.03.1983 e dell'art. 22 lettera b) della legge n. 576 del 2.12.1975 i seguenti beni, tuttora presenti in bilancio:

1. Beni immobili rivalutati per € 14.581.188.
La riserva per la rivalutazione operata ai sensi della legge 576/75, pari a € 12.875.696, è stata interamente utilizzata per coprire le perdite degli esercizi 1975 e 1976, mentre quella risultante dall'applicazione della legge n. 72/83, pari € 40.229.593 è stata utilizzata per € 24.170.183 per aumento gratuito del capitale sociale effettuato nel corso del 1988 e per € 16.059.410 al fine di coprire la perdita al 30.06.1989 a seguito della delibera assembleare del 14.12.1989.

LEGGE N. 413 DEL 30 DICEMBRE 1991 ART. 24

In applicazione di quanto stabilito dall'art. 24 della legge n. 413 del 30 dicembre 1991, si precisa che nel corso del 1991 la Società ha effettuato la rivalutazione dei fabbricati e delle aree edificabili acquisiti

entro la data di chiusura dell'esercizio 1990 e risultanti nel bilancio relativo a tale esercizio.

Detta rivalutazione, nei limiti fissati dalla legge, è stata imputata a ciascun bene comunque in misura non superiore al maggior valore effettivamente ad esso attribuibile, risultante da apposite perizie tecniche ed economiche debitamente asseverate.

L'ammontare è risultato pari a €/mgl 9.017 di cui €/mgl 1.189 su aree edificabili e €/mgl 7.828 su fabbricati; si è dismessa la palazzina del Gruppo Anziani rivalutata €/mgl 155 nonché a terreni liberi dismessi e rivalutati per €/mgl 639.

Per quanto sopra, si attesta che tale rivalutazione è stata effettuata nel rispetto di criteri di cui ai commi 1-2-3 dell'art. 25 della legge di cui sopra.

LEGGE N. 41 DEL 28 FEBBRAIO 1986 ART. 18, PUNTO 5

L'importo delle agevolazioni e riduzioni tariffarie praticate nel corso del 2002, 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 2.015.

Rapporti con società del Gruppo

RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO

I saldi esposti nel bilancio al 31 dicembre 2002 nei confronti delle società controllate, direttamente o indirettamente, e società collegate sono i seguenti:

Società	Saldo a credito Alitalia	Saldo a debito Alitalia
Società controllate direttamente		
Alitalia Airport		75.935
Alitalia Express	6.334	
Atitech		423
Eurofly	1.123	
Italiatour	3.832	
Aviofin		6.694
G.A. 2000	517	
Global Executive		407
Sisam		3.188
Alitalia Maintenance System		34
Società controllate indirettamente		
Alinsurance	476	
Società collegate		
7 C Italia		155
Ales		488

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 2002 con le Società del Gruppo, avvenute come di consueto a valore di mercato, sono sintetizzate come segue:

Alitalia Airport

Movimenti a credito Alitalia

Servizi informatici	€/mgl	7.599
Personale distaccato	"	1.751
Affitti immobili	"	834
Altre prestazioni	"	4.647

Movimenti a debito Alitalia

Assistenza di scalo	€/mgl	282.407
Spese di vendita	"	5.421
Altre prestazioni	"	1.611
Oneri Finanziari	"	2.294

Alitalia Express

Movimenti a credito Alitalia

Noleggi attivi aa/mm	€/mgl	38.995
Spese di vendita	"	4.860
Personale distaccato	"	895
Affitti immobili	"	1.189
Altre prestazioni	"	4.126

Movimenti a debito Alitalia

Noleggi passivi aa/mm	€/mgl	78.646
Altre prestazioni	"	57
Oneri finanziari	"	45

Atitech

Movimenti a credito Alitalia

Vendita materiali tecnici	€/mgl	1.566
Personale distaccato	"	1.131
Altre prestazioni	"	1.883

Movimenti a debito Alitalia

Manutenzione flotta	€/mgl	71.083
Acquisto materiali tecnici	"	636
Altre prestazioni	"	844
Oneri finanziari	"	186

Eurofly

Movimenti a credito Alitalia

Manutenzione ed assistenza	€/mgl	14.164
Noleggi attivi aa/mm	"	34.713
Spese di vendita	"	3.119
Personale distaccato	"	1.541
Altre prestazioni	"	2.468

Movimenti a debito Alitalia

Noleggi passivi aa/mm	€/mgl	907
Altre prestazioni	"	1.544
Oneri finanziari	"	635
Sopravvenienze passive		1.239

Italiatour

Movimenti a credito Alitalia

Personale distaccato	€/mgl	312
Altre prestazioni	"	764
Proventi finanziari	"	101

Movimenti a debito Alitalia

Spese di vendita	€/mgl	2.172
Altre prestazioni	"	208

Aviofin

Movimenti a credito Alitalia

Prestazioni diverse	€/mgl	129
---------------------	-------	-----

Movimenti a debito Alitalia

Oneri finanziari	€/mgl	232
------------------	-------	-----

G.A.2000 Travel Service

Movimenti a credito Alitalia

Affitti immobili	€/mgl	42
Altre prestazioni		7

Movimenti a debito Alitalia

Spese di vendita	€/mgl	1.333
------------------	-------	-------

Global Executive Travel Selections

Movimenti a credito Alitalia

Altre prestazioni	€/mgl	163
-------------------	-------	-----

Movimenti a debito Alitalia

Spese di vendita	€/mgl	163
------------------	-------	-----

Sisam

Movimenti a credito Alitalia

Proventi finanziari	€/mgl	33
---------------------	-------	----

Movimenti a debito Alitalia

Oneri finanziari	€/mgl	127
------------------	-------	-----

Alitalia Maintenance System

Movimenti a credito Alitalia

Altre prestazioni	€/mgl	5
-------------------	-------	---

Alinsurance

Movimenti a credito Alitalia

Personale distaccato	€/mgl	792
Altre prestazioni	"	136
Affitti immobili	"	120

Le suddette transazioni sono suddivise in movimenti a debito Alitalia, che individuano le prestazioni fornite dalle società alla Capogruppo, e movimenti a credito Alitalia, relativi alle prestazioni fornite dalla Capogruppo alle società.

Circa i movimenti a debito si segnalano, soprattutto le transazioni intercorse con le società Alitalia Airport, Alitalia Express ed Atitech, in quanto rappresentano il totale o una parte ampiamente maggioritaria del fatturato di tali Società (Alitalia Airport 96%, Alitalia Express 68%, Atitech 96%).

In particolare Atitech ed Alitalia Airport forniscono alla Capogruppo e ad altre società del Gruppo rispettivamente prestazioni di manutenzione e servizi di assistenza aeroportuale, in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

Alitalia Express fornisce alla Capogruppo prestazioni di noleggio aeromobili *wet lease*, inclusivo di equipaggio, costi di manutenzione, assicurazione e spese generali in base a contratti che prevedono tariffe per ora volo determinate secondo

il criterio del prezzo ad efficientamento programmato (*Price Cap*), limitatamente adeguabili al variare dell'attività.

Le prestazioni fornite dalle altre società, peraltro meno significative, avvengono in generale a valore di mercato se facenti parte dell'attività principale delle stesse ovvero al costo se relative ad attività occasionali.

Per i movimenti a credito Alitalia si segnalano le principali transazioni effettuate con Alitalia Express ed Eurofly, che avvengono a valore di mercato se relative a prestazioni ricorrenti e collegate ai principali processi produttivi della Capogruppo, (es.: manutenzione), mentre avvengono al costo se relativi a prestazioni occasionali o di supporto.

Più in dettaglio, dette transazioni sono rappresentate per entrambe le società dalla locazione di aeromobili e anche dalla manutenzione flotta per Eurofly.

Gli oneri e proventi finanziari vengono determinati in base ai tassi di mercato.

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.**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2002. 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.

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. I bilanci di alcune società controllate sono stati esaminati da altri revisori che ci hanno fornito le relative relazioni. Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, per quanto riguarda importi delle partecipazioni che rappresentano il 53% ed il 2% rispettivamente della voce partecipazioni e del totale attivo, è basato anche sulla revisione svolta da altri revisori. 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 relazione da noi emessa in data 23 aprile 2002.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2002 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 e il risultato economico della Società.

La Società detiene partecipazioni di controllo ed ha pertanto redatto il bilancio consolidato di Gruppo. Tale bilancio è stato da noi esaminato e la nostra relazione di revisione è stata emessa in data odierna.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Luca Petroni
Socio

Roma, 28 aprile 2003

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DELLA ALITALIA - LINEE AEREE ITALIANE S.P.A. AI SENSI DELL'ART. 153 D.LGS 58/98 E DELL'ART. 2429, COMMA 3, DEL CODICE CIVILE.

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2002, il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, facendo riferimento anche ai principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Al riguardo, anche nel tenere conto delle indicazioni fornite dalla CONSOB con comunicazione n. 1025564 del 6 aprile 2001, Vi rappresentiamo quanto segue.

Nel corso dell'esercizio, abbiamo partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione (undici) e del Comitato Esecutivo (cinque), nonché a quelle dei comitati consultivi costituiti in seno al Consiglio di Amministrazione. Il Collegio Sindacale si è riunito dodici volte.

Abbiamo ottenuto dagli Amministratori informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle società dalla stessa controllate riscontrando la conformità di tali operazioni alla legge ed all'atto costitutivo e che le stesse non fossero manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse, in contrasto con le delibere assembleari o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Tra i fatti di particolare rilievo si segnalano l'operazione di aumento del capitale sociale e l'emissione di un prestito obbligazionario convertibile, l'Intesa sottoscritta con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali sulle misure di contenimento del costo del lavoro, la realizzazione - nell'ottica di focalizzazione sul "core business" - di dismissioni di asset non strategici e - allo scopo di semplificare la struttura del Gruppo - le fusioni per incorporazione di società controllate.

In particolare, tra gli altri aspetti che concorrono alla determinazione del risultato di esercizio, Vi segnaliamo, per un verso, l'esito ampiamente positivo del procedimento arbitrale avviato nell'agosto del 2000 nei confronti della KLM e, per altro verso, l'adeguamento del valore della flotta MD11 a quello di mercato.

Tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali ed incontri con la società di revisione, abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, del suo sistema di controllo interno e di quello amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Relativamente all'attività di vigilanza sul sistema di controllo interno, abbiamo, altresì, partecipato alle riunioni del Comitato per il controllo interno e per la *corporate governance*, nonché effettuato specifici incontri con le funzioni preposte al controllo interno e, in particolare, con quella di *internal auditing* in ordine alla quale abbiamo preso atto che la Società ha ultimato un importante progetto di "Risk Assessment" per la "mappatura" e valutazione dei rischi aziendali e conseguente pianificazione delle attività di audit.

Nell'ambito della descritta attività, il Collegio ha analizzato - riscontrandone l'adeguatezza - le principali procedure aziendali effettuando, tra l'altro, verifiche in ordine agli aspetti applicativi del processo di ciclo passivo e di quelli di valorizzazione

del provento derivante dal traffico passeggeri.

Il Collegio non ha riscontrato l'effettuazione di operazioni atipiche o inusuali con terzi, con parti correlate o infragruppo e dà atto che le operazioni con parti correlate e infragruppo - secondo quanto adeguatamente illustrato nella Relazione degli Amministratori - hanno tutte natura ordinaria o ricorrente, sono di carattere commerciale o finanziario e sono congrue e rispondenti all'interesse della Società.

Gli incontri con la Società di revisione al fine del reciproco scambio di dati ed informazioni rilevanti ai sensi dell'art. 150, comma 2, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, si sono svolti con regolarità e continuità. Nel corso degli stessi, non sono emersi aspetti rilevanti ai fini della presente relazione e la Deloitte & Touche S.p.A. ha confermato la corretta rilevazione dei fatti di gestione e la regolare tenuta della contabilità sociale, nonché l'affidabilità dei sistemi di controllo delle procedure rilevate ai fini della revisione dei bilanci.

La Società di revisione ha rilasciato in data 28 aprile 2003 le proprie relazioni sui bilanci al 31 dicembre 2002 dalle quali non risultano rilievi o richiami d'informativa.

Il Collegio Sindacale non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile né esposti.

Nel corso dell'esercizio 2002, ALITALIA ha conferito alla Deloitte & Touche S.p.A. incarichi diversi dalla revisione contabile (per un ammontare complessivo di Euro 137.290 oltre al rimborso delle spese vive) così classificabili:

- attività connesse all'operazione sul capitale sociale	Euro	58.690
- traduzione in lingua inglese del bilancio consolidato, della relazione consolidata semestrale e delle relazioni trimestrali	Euro	12.500
- assistenza nei procedimenti contro la Commissione Europea	Euro	66.100

E' stato, inoltre, conferito, congiuntamente alla società Air France, un incarico per la certificazione dei dati economici del 2000 relativi al fascio di collegamenti Italia-Francia sostenendo un onere, per la quota di competenza, pari ad Euro 45.000.

Per quanto concerne le società legate al Revisore da rapporti continuativi, è stato affidato (per un onorario di Euro 40.000 oltre spese) un incarico avente ad oggetto una fairness opinion sul prezzo di cessione di una controllata.

Per completezza informativa si rappresenta che, sempre nel corso dell'esercizio 2002, oltre al conferimento dell'incarico di revisione contabile da parte delle principali società controllate, una società del Gruppo ha conferito alla Deloitte & Touche S.p.A. ed a società appartenente al network di quest'ultima due incarichi aventi ad oggetto, rispettivamente, la rilevazione di processi amministrativi con valutazione del sistema di controllo interno e la ridefinizione del sistema di controllo di gestione. Il tutto per un ammontare complessivo di Euro 220.000 oltre al rimborso delle spese vive sostenute.

Nel corso dell'esercizio 2002, il Collegio Sindacale ha rilasciato il proprio parere al Consiglio di Amministrazione, oltre che in occasione della cooptazione di un Amministratore, anche - secondo quanto raccomandato dalla CONSOB - per il conferimento di incarichi alla Deloitte & Touche S.p.A. diversi dalla revisione contabile.

Ha, inoltre, rilasciato il proprio parere, ai sensi dell'art. 159 del D. Lgs. 58/1998, in ordine al conferimento del predetto incarico di revisione contabile, per il triennio 2002-2004.

Si rammenta che la Società ha riconosciuto nel Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la *Corporate Governance* promosso da Borsa Italiana S.p.A. un modello di riferimento per l'elaborazione del proprio sistema di *corporate governance* e, al riguardo, ha adottato un proprio Codice di Autodisciplina. Gli Amministratori hanno fornito ampia informazione sugli specifici aspetti della struttura di *governance* dell'ALITALIA nella relazione annuale, a cui si fa rinvio.

La Società non ha modificato le disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del D. Lgs. 58/1998 in ordine alle quali il Collegio ha già espresso il proprio giudizio di adeguatezza nella relazione all'Assemblea formulata in data 24 aprile 2002.

Il Collegio Sindacale ha ricevuto dal Consiglio di Amministrazione, nei termini di legge, il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato al 31 dicembre 2002, corredati delle prescritte Relazioni sull'andamento della gestione, con riferimento ai quali ha accertato, tramite verifiche dirette ed informazioni assunte dalla società di revisione, l'osservanza delle disposizioni legislative, regolamentari e statutarie inerenti alla loro formazione. In particolare, Vi segnaliamo che nel bilancio è accantonato l'onere che la Società sosterrà per accedere alle opportunità offerte in materia di sanatoria fiscale dalla Legge 27 dicembre 2002, n. 289 e successive modificazioni, secondo quanto adeguatamente illustrato nella Relazione degli Amministratori.

Nell'ambito di quanto sopra si è verificata la rispondenza e la completezza delle informazioni fornite dagli Amministratori nella loro Relazione ai fatti di cui il Collegio stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli Organi Sociali, dell'esercizio dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e di controllo.

In definitiva, nel corso dell'attività svolta, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili, irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiedere segnalazioni agli Organi di controllo o menzione nella presente relazione.

Sulla base di quanto sin qui esposto, il Collegio Sindacale, per quanto di competenza, esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2002 ed alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione in ordine alla destinazione dell'utile dallo stesso emergente.

Signori Azionisti,

il Collegio ha, altresì, preso conoscenza della complessiva Relazione degli Amministratori all'Assemblea e delle ulteriori proposte in essa contenute, in ordine alle quali non ha rilievi da formulare. Al riguardo, Vi ricorda, in particolare, che viene a scadere, per decorso del termine di durata, il mandato conferito al Consiglio di Amministrazione e che si rende, conseguentemente, necessario procedere alla nomina di tale Organo.

Roma, 30 aprile 2003

IL COLLEGIO SINDACALE

