

Roma, 02/04/2001

Riunione del consiglio di amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione dell'ALITALIA Linee Aeree Italiane S.p.A. riunitosi in data odierna presso la sede della Società ha approvato il progetto di bilancio al 31 dicembre 2000 della Compagnia, quello consolidato di Gruppo e la relazione di gestione.

Gruppo ALITALIA

Il conto economico consolidato al 31 dicembre 2000 evidenzia un risultato netto negativo per 495 miliardi rispetto ad un utile di 12 miliardi dell'esercizio precedente.

Detto risultato ha beneficiato di componenti straordinarie per 66 miliardi (contro i 206 del precedente esercizio), di cui 36 miliardi relativi soprattutto a plusvalenze da alienazioni di cespiti e 28 quale effetto di imposte anticipate relative a precedenti esercizio.

L'andamento dell'esercizio, come ampiamente già commentato nella Relazione Semestrale al 30 giugno 2000, è risultato contrassegnato da una serie di eventi che hanno negativamente inciso sulla gestione del Gruppo; si fa in particolare riferimento:

- al repentino fallimento della joint - venture Az - Klm;
- al perdurare delle problematiche connesse all'avvio di Malpensa;
- al persistere dei vincoli operativi legati all'iter comunitario dell'aumento di capitale sociale effettuato nel 1997;
- all'andamento pesantemente sfavorevole del costo del carburante e del cambio dollaro/euro.

Nella situazione sopra delineata, il Valore della Produzione del Gruppo è ammontato a 10.575 miliardi (+12,1% rispetto al 1999, che però includeva anche i 100 milioni di euro versati dalla Klm; in termini omogenei l'incremento risulterebbe del 14,5%).

Il Margine Operativo Lordo, dopo aver assorbito maggiori oneri per il carburante per 736 miliardi, ha presentato un valore negativo per 50 miliardi (con un peggioramento di 394 miliardi rispetto all'anno precedente, che si ridurrebbe a 200 miliardi escludendo il versamento della Klm).

Il Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte è stato negativo per 483 miliardi con un peggioramento di 310 miliardi rispetto al 1999 (da ricordare che nel precedente esercizio l'effetto dell'importo versato da Klm, a livello del risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte, era stato prudenzialmente neutralizzato attraverso la costituzione di un apposito stanziamento).

Le partite straordinarie, peraltro, hanno contribuito solo limitatamente a formare il risultato di esercizio, considerato che la plusvalenza di 317 miliardi derivante dall'avvenuta cessione e retrolocazione dei 20 aeromobili MD-80 è stata, per 304 miliardi prudentemente differita agli esercizi futuri proporzionalmente al valore dei canoni derivanti dalla ripresa in locazione degli aeromobili.

Per quanto concerne la struttura patrimoniale, il capitale proprio si riduce da 3.393 miliardi a 2.897 miliardi essenzialmente a seguito del risultato di esercizio.

Relativamente all'indebitamento di medio - lungo termine, si registra un incremento di circa 688 miliardi (da 836 a 1524 miliardi) da riferirsi all'accensione di nuovi finanziamenti parzialmente

compensata dai rimborsi effettuati nel periodo, mentre le disponibilità finanziarie risultano ridotte di 600 miliardi (da 657 a 57 miliardi). L'indebitamento netto di fine anno, pertanto è risultato pari a 1.467 miliardi contro i 179 dell'esercizio 1999.

Con riferimento all'evoluzione registrata dalla gestione nell'ambito dell'esercizio, la Relazione evidenzia un graduale miglioramento ascrivibile alla ripresa commerciale dell'attività di trasporto aereo che, avvalendosi degli effetti della migliorata stabilità e qualità dei servizi e della revisione dei livelli tariffari, si è riflessa in una più accentuata dinamica del fatturato nella seconda parte dell'anno. Ciò è confermato dall'andamento del Margine Operativo Lordo che, dopo aver subito una flessione di 205 miliardi nei primi sei mesi, a fronte di un aumento di 338 miliardi del costo del carburante, è migliorato - sia pure di soli 5 miliardi - nei secondi sei mesi, nonostante l'incremento del carburante sia stato ancor più gravoso (398 miliardi).

Anche la perdita a livello di Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte si è concentrata per oltre due terzi nel primo semestre, mentre nel secondo si riscontra un risultato molto più prossimo a quello del precedente esercizio (-141 miliardi rispetto ai -64 miliardi del 1999).

Il miglioramento è stato comunque inferiore alle aspettative ed ha determinato - rispetto alla previsione formulata in sede di Relazione sull'andamento del 3° Trimestre - uno scostamento che ha risentito anche, ed in maniera più ampia, del diverso apporto delle componenti straordinarie.

Più in particolare, lo scostamento è ascrivibile:

- per circa il 15% ad elementi operativi e finanziari tra i quali emergono minori ricavi, a seguito della crisi del Medio Oriente e delle difficoltà operative di Malpensa nel periodo natalizio, ed una lievitazione dei costi dovuta sostanzialmente ad effetti delle componenti valutarie che hanno trovato compensazione in maggiori utili su cambi;
- per la parte restante al minore apporto delle componenti straordinarie soprattutto a seguito del già citato differimento di plusvalenze per 304 miliardi e dello slittamento della cessione della partecipazione nell'Equant e di alcuni aeromobili Atr.

Relativamente alla prevedibile evoluzione della gestione la relazione evidenzia il permanere di forti squilibri negli andamenti stagionali unitamente alle difficoltà legate all'affermazione di una più valida presenza commerciale nel nord - Italia e ad un efficace presidio degli aeroporti milanesi anche a seguito delle modifiche recentemente apportate all'assetto di Linate. Lo slittamento dei tempi d'ingresso della Compagnia in un'alleanza competitiva, poi, rende maggiormente problematico fronteggiare una concorrenza sempre più organizzata ed agguerrita. Va infine evidenziata la difficoltà di intervenire in modo strutturale sull'assetto operativo, almeno sino a quando non sarà stata effettuata un'approfondita revisione del Piano recentemente formulato, con l'individuazione delle eventuali modifiche da apportare.

Nella situazione determinatasi, pur essendo il Gruppo impegnato nella realizzazione di misure di contenimento delle perdite, quali la valorizzazione commerciale della rete ed il contenimento dei costi, è da ipotizzare anche per il 2001, un risultato gestionale negativo seppure in misura più contenuta, rispetto a quello consuntivato nel 2000.

Nel corso dell'anno il Gruppo ha effettuato investimenti, soprattutto riferiti alla flotta, per oltre 2.000 miliardi (contro i circa 900 dell'anno precedente), in parte coperti da alienazioni e rimborsi di anticipi.

Al 31 dicembre la flotta complessiva di Gruppo risulta composta di 166 aeromobili di cui circa il 65% di proprietà.

ALITALIA Linee Aeree Italiane S.p.A.

Per quanto attiene alla capogruppo, l'esercizio 2000 evidenzia una perdita di 480 miliardi (contro un

utile di 32 dell'analogo periodo del 1999), riflettendo sostanzialmente gli eventi già descritti per il Gruppo.

Tra i fatti di maggior rilievo accaduti nell'esercizio si segnalano:

- in data 1° aprile, il trasferimento dell'attività di volo di linea, in precedenza svolta dalla capogruppo, all'Alitalia Team, con l'esclusione delle sole operazioni "all cargo";
- in data 1° luglio, hanno avuto inizio le operazioni della controllata Alitalia Airport che ha come missione la produzione e commercializzazione di servizi di assistenza aeroportuale. Nel corso dell'ultimo trimestre è stata definita la cessione alla società, da parte della controllante Alitalia, sia del ramo d'azienda "assistenza passeggeri aeroporto di Fiumicino", sia del ramo d'azienda "Scali Italia" completando così l'organizzazione per l'esercizio delle attività di handling sull'intero territorio nazionale;
- nell'ambito delle iniziative commerciali (settore e-business), l'Alitalia ha aderito, insieme con le maggiori compagnie di trasporto aereo europee, al capitale della società Online Travel Portal Limited il cui obiettivo è sviluppare il business viaggi in Europa attraverso innovativi e avanzati canali di vendita;
- lo scorso 12 dicembre, il Tribunale di Primo Grado della Comunità Europea ha accolto il ricorso dell'Alitalia avverso la decisione della Commissione Europea del 15 luglio 1997, che aveva qualificato l'operazione di ricapitalizzazione della Compagnia come "Aiuto di Stato compatibile con le regole del mercato comune", invalidando tale decisione e conseguentemente le condizioni imposte all'Alitalia. La Commissione ha recentemente annunciato che riformulerà la propria decisione senza ricorrere contro la sentenza del Tribunale;
- relativamente alla flotta, lo scorso 8 novembre è stato raggiunto un accordo con la Boeing per l'acquisizione di 6 aeromobili B 777-200ER oltre a sei opzioni della nuova versione 300ER e altre sei opzioni rolling;
- nella parte finale dell'esercizio 2000 è stata effettuata la cessione con contestuale ripresa in locazione di 20 aeromobili MD 80 - 82 fino alla data di definitiva sostituzione (mediamente 5 anni).

Si rappresenta, inoltre, che in data 22 dicembre 2000, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) S.p.A. in liquidazione ha trasferito al Ministero del Tesoro le n. 820.880.682 azioni ordinarie Alitalia in sua proprietà, pari complessivamente al 53,01% del capitale sociale della Compagnia.

Tra i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio occorre segnalare che:

- il 9 febbraio il Consiglio di Amministrazione dell'Alitalia, dopo aver preso atto delle dimissioni rassegnate dal Dott. Domenico Cempella, ha nominato Amministratore della società il Dott. Francesco Mengozzi, conferendogli la carica di amministratore delegato;
- il 9 marzo 2001, e' stato sottoscritto dall'Alitalia e da tutte le OO.SS. il rinnovo del contratto di lavoro del personale di terra dipendente delle società Alitalia, Alitalia Team ed Atitech.

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea Ordinaria degli Azionisti - che sarà convocata per il 23 maggio 2001, in prima convocazione, e per il 30 maggio 2001, in seconda convocazione - di coprire integralmente la perdita di esercizio di lire 480.142.584.082 mediante:

- l'utilizzo degli utili portati a nuovo da precedenti esercizi, per un importo di lire 340.383.601.653;

- l'utilizzo di parte non equiparata a riserva legale della Riserva da sovrapprezzo delle azioni, per un importo di lire 139.758.982.429.

Il Consiglio di Amministrazione nell'odierna seduta ha, altresì, riconosciuto nel **Codice di Autodisciplina** elaborato dal Comitato per la Corporate Governance promosso dalla Borsa Italiana S.p.A. un modello di riferimento per l'implementazione del proprio sistema di *Corporate Governance* la cui attuazione era stata già avviata dalla Compagnia attraverso il recepimento di molti principi ed istituti enunciati dallo stesso **Codice** nell'ambito dell'attività di autoregolamentazione favorita dal legislatore.

In tale quadro, il Consiglio di Amministrazione ha avviato l'adozione da parte della Società di un proprio Codice di Autodisciplina che prevede, fra l'altro:

- l'allineamento della composizione del Comitato Esecutivo a quanto previsto per il Consiglio di Amministrazione, chiamandone a far parte, oltre che i membri statutariamente previsti, Presidente ed Amministratore Delegato, i consiglieri di espressione dell'Azionista di controllo e un consigliere di espressione degli Azionisti di minoranza;
- la costituzione di tre Comitati consultivi in seno al Consiglio di Amministrazione nei quali sono presenti anche consiglieri espressione degli Azionisti di minoranza:
 - **Comitato per le strategie**, che analizza e monitorizza lo scenario macro e industriale nonché, in sede di elaborazione dei piani industriali pluriennali, analizza e valuta ipotesi e progetti relativi a: posizionamento competitivo, alleanze, flotta, assetti industriali, acquisizioni e dismissioni di partecipazioni, joint venture, partnership, sviluppo business complementari
 - **Comitato per il controllo interno e per la corporate governance** che, in particolare, valuta l'adeguatezza del sistema di controllo interno, vigila sull'osservanza e sul periodico aggiornamento delle regole di corporate governance e della carta di valori che sarà adottata per esplicitare le regole di comportamento nelle svolgimento delle attività aziendali per far sì che questo sia sempre ispirato a valori di correttezza, onestà ed impegno professionale;
 - **Comitato per la remunerazione degli amministratori e per il piano di incentivazione a lungo termine** che formula proposte al consiglio per la remunerazione degli amministratori che ricoprono particolari cariche e per la determinazione dei criteri per la remunerazione dell'alta direzione della società, e definisce, sulla base delle proposte dell'amministratore delegato, l'elenco dei membri degli *executive* da comprendere nel piano di incentivazione a lungo termine.

Nel quadro di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione:

- nel prendere atto delle dimissioni rassegnate dal dott. Tommaso Vincenzo Milanese da membro del Comitato Esecutivo, ha deliberato di chiamarne a far parte il com.te Augusto Angioletti, consigliere di espressione degli Azionisti di minoranza;
- ha nominato, quali membri del Comitato delle strategie, oltre all'Amministratore Delegato con funzioni di Presidente, i consiglieri dott. Pietro Ciucci, dott. Maurizio Prato, dott. Carlo Tamburi e il consigliere dott. Mario Franchi di espressione degli Azionisti di minoranza;
- ha nominato, quali membri del Comitato per il controllo interno e per la *corporate governance*, oltre al consigliere prof. avv. Serafino Gatti con funzioni di Presidente, i consiglieri dott. Fabrizio Antonini, dott. Alberto Corrias, prof. avv. Maurizio Maresca e il consigliere Silvano Barberini di espressione degli Azionisti di minoranza;

- ha nominato, quali membri del Comitato per la remunerazione degli amministratori e per il piano di incentivazione a lungo termine, oltre al consigliere dott. Vincenzo Dettori con funzioni di Presidente, il consigliere dott. Carlo Tamburi e il consigliere dott. Mario Franchi di espressione degli Azionisti di minoranza.

Il Consiglio di Amministrazione, nell'ambito di quanto delineato, svilupperà l'adozione:

- di una *Carta dei Valori* che espliciti le regole di comportamento nello svolgimento delle attività aziendali per far sì che questo sia sempre ispirato a valori di correttezza, onestà ed impegno professionale;
- di una procedura per la comunicazione all'esterno di documenti ed informazioni riguardanti la Società, con particolare riferimento alle informazioni *price sensitive*.

Il Consiglio di Amministrazione, infine, ha preso atto ed approvato l'avvio della riorganizzazione della Compagnia proposta dall'Amministratore Delegato finalizzata al recupero della redditività ed alla focalizzazione della struttura sul *business* e basata sulle seguenti assunzioni:

- strutturazione del gruppo per aree di responsabilità omogenee su base divisionale con rapida revisione dei livelli di autonomia decisionale, secondo un'articolazione sostanzialmente in linea con le previsioni di piano: **(i) Trasporto aereo (Area Passeggeri, Alitalia Team, Alitalia Express)**, la cui responsabilità è affidata al dott. Mario Pascucci; **(ii) Engineering and Maintenance** (Area operazioni tecniche, Atitech), la cui responsabilità è affidata al dott. Ugo Cucciniello; **(iii) Cargo**, la cui responsabilità è affidata al dott. Massimo Panagia; **(iv) Airport** (Alitalia Airport) la cui responsabilità è affidata al dott. Nicola Schiavone; **(v) Leisure & Diversified** (Eurofly, Italiatour e Sigma), la cui responsabilità è affidata all'ing. Mario Rosso;
- rafforzamento dei ruoli centrali di *Corporate* nel controllo strategico ed operativo e mantenimento di un forte grado di accentramento di alcune funzioni orizzontali di presidio delle strategie di alleanza, delle relazioni industriali, della finanza, delle relazioni istituzionali, di politica della flotta;
- istituzione di alcuni comitati di vertice destinati ad assicurare la definizione ed approvazione delle strategie di lungo periodo (*Strategic Committee*), il coordinamento gestionale ed operativo di Gruppo e l'analisi delle tendenze gestionali (*Management and Performance Committee*) e la politica delle risorse umane (*People review Committee*);
- ampliamento delle responsabilità gestionali delle attuali seconde linee, secondo una filosofia mirante a sviluppare le potenzialità manageriali e ad autoprodurre una linea di sostituzioni al vertice delle diverse aree di responsabilità;
- sostituzione dei vertici delle società operative, ove necessario, per generare una autentica integrazione delle responsabilità all'interno di ciascuna area divisionale;
- revisione, integrazione e, ove occorra, sviluppo del processo di articolazione societaria del Gruppo.

Il Consiglio di Amministrazione, in ultimo, ha deliberato l'affidamento dell'incarico di segretario del Consiglio di Amministrazione al prof. Carlo Angelici, preside della facoltà di giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Roma La Sapienza e titolare della cattedra di Diritto Commerciale, che assumerà l'incarico fin dalla prossima riunione degli Organi Societari.

