



ALITALIA—LINEE AEREE ITALIANE S.p.A.
Sede legale Roma, Viale Alessandro Marchetti n. 111
Capitale sociale Euro 291.241.790,89 interamente versato
Codice fiscale e numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di Roma 00476680582
Partita IVA n. 00903301000

NOTA INFORMATIVA SINTETICA

DEL PROSPETTO INFORMATIVO

Relativa alla

OFFERTA IN OPZIONE

AI SOCI E AI TITOLARI DI OBBLIGAZIONI CONVERTIBILI

di

**n. 1.257.562.072 azioni ordinarie ALITALIA—Linee Aeree Italiane S.p.A.
di nuova emissione ad un prezzo unitario pari ad Euro 0,80**

La presente nota informativa contiene un'esposizione sintetica dei dati e delle notizie dettagliatamente riportate nel prospetto informativo, unico documento cui fare riferimento per una completa informazione sulla sollecitazione, depositato presso la Consob in data 11 novembre 2005 e che sarà a disposizione del pubblico entro tre giorni dalla pubblicazione della nota stessa presso la sede legale dell'Emittente in Roma, Viale Alessandro Marchetti 111, la Borsa Italiana S.p.A. nonché sul sito web www.alitalia.com

INDICE

FATTORI DI RISCHIO	1
A. STORIA E ATTIVITA' DELL'EMITTENTE	17
B. OFFERTA	19
C. DATI FINANZIARI DI SINTESI	20

FATTORI DI RISCHIO

L'OPERAZIONE OGGETTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO PRESENTA I RISCHI TIPICI DI UN INVESTIMENTO IN TITOLI AZIONARI QUOTATI.

SI INVITANO PERTANTO GLI INVESTITORI A TENERE ATTENTAMENTE IN CONSIDERAZIONE LE INFORMAZIONI DI SEGUITO RIPORTATE, IN AGGIUNTA A QUELLE CONTENUTE NELLE ALTRE PARTI DEL PROSPETTO INFORMATIVO, AI FINI DI UN MIGLIORE APPREZZAMENTO DELL'INVESTIMENTO. SI INDICANO DI SEGUITO I FATTORI DI RISCHIO E/O CRITICITÀ, SIA GENERICI CHE SPECIFICI, CHE DEVONO ESSERE VALUTATI DAGLI INVESTITORI PRIMA DI QUALSIASI DECISIONE DI ADESIONE ALL'OFFERTA. IN PARTICOLARE VENGONO EVIDENZIATI I FATTORI DI RISCHIO RELATIVI AD ALITALIA, AI SETTORI DI ATTIVITA' IN CUI ESSA OPERA, INSIEME ALLE SOCIETÀ APPARTENENTI AL GRUPPO ALITALIA, NONCHÉ AGLI STRUMENTI FINANZIARI OGGETTO DELL'OFFERTA.

I FATTORI DI RISCHIO DI SEGUITO DESCRITTI DEVONO ESSERE LETTI CONGIUNTAMENTE ALLE INFORMAZIONI CONTENUTE NEL PROSPETTO INFORMATIVO. I RINVII A SEZIONI, CAPITOLI E PARAGRAFI SI RIFERISCONO ALLE SEZIONI, CAPITOLI E PARAGRAFI DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

FATTORI DI RISCHIO

A. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'EMITTENTE

A.1 *RISCHI CONNESSI AI RISULTATI FINANZIARI, ECONOMICI E PATRIMONIALI NEGATIVI E ALL'ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE*

I BILANCI DEL GRUPPO ALITALIA DEGLI ULTIMI DIECI ANNI, AD ECCEZIONE DI DUE DI ESSI HANNO EVIDENZIATO UN RISULTATO NETTO NEGATIVO. NEL BILANCIO CONSOLIDATO RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2003 LE PERDITE SONO AMMONTATE A EURO 519,8 MILIONI, NEL BILANCIO CONSOLIDATO RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2004 LE PERDITE SONO STATE PARI AD EURO 812,0 MILIONI, E EURO 122,4 MILIONI, SEMPRE A LIVELLO CONSOLIDATO, NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ESERCIZIO 2005. LE PERDITE DEGLI ANNI RECENTI POSSONO ESSERE ATTRIBUITE ALL'INEFFICIENZA DEL NETWORK, ALL'INSUFFICIENTE LIVELLO DI PRODUTTIVITÀ DEI FATTORI DI PRODUZIONE—E, IN PARTICOLARE, DEL FATTORE LAVORO—E ALL'INCAPACITÀ DI PERSEGUIRE UN LIVELLO DI COSTI UNITARI COERENTE CON LA DINAMICA DISCENDENTE DEI RICAVI UNITARI CHE HA CARATTERIZZATO E CARATTERIZZA IL SETTORE IN CUI OPERA L'EMITTENTE.”

LA FUTURA GESTIONE OPERATIVA E FINANZIARIA DEL GRUPPO DIPENDERÀ IN LARGA PARTE DAL SUCCESSO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE, IL QUALE SI FOCALIZZA PREVALENTEMENTE SUL MIGLIORAMENTO IN TRE SETTORI FONDAMENTALI: QUELLO INDUSTRIALE E COMMERCIALE, LA PRODUTTIVITÀ DEL FATTORE LAVORO ED IL RISANAMENTO DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA ANCHE ATTRAVERSO IL COMPLETAMENTO CON SUCCESSO DELL' AUMENTO DI CAPITALE. LA CAPACITÀ DI ALITALIA DI ATTUARE CON SUCCESSO IL PIANO INDUSTRIALE COSTITUISCE ELEMENTO CRUCIALE AL FINE DI CONSENTIRE ALLA STESSA ALITALIA DI CONSEGUIRE LA CONTINUITÀ AZIENDALE. IN PARTICOLARE,

- NEL CASO IN CUI ALITALIA NON RIUSCISSE AD ATTUARE LA STRATEGIA INDUSTRIALE E COMMERCIALE INDICATA NEL PIANO INDUSTRIALE;
- NEL CASO IN CUI I NUOVI CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO TRA ALITALIA E LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI NON PRODUCERSSERO LA PREVISTA RIDUZIONE DEI COSTI E L'ATTESO AUMENTO DI PRODUTTIVITÀ DEL FATTORE LAVORO;
- NEL CASO IN CUI ALITALIA NON RIUSCISSE AD OTTENERE LE RISORSE FINANZIARIE NECESSARIE A SUPPORTARE LE STRATEGIE PREVISTE NEL PIANO INDUSTRIALE;

TALI CIRCOSTANZE POTREBBERO AVERE UN EFFETTO NEGATIVO RILEVANTE SULLA SITUAZIONE FINANZIARIA, ECONOMICA E PATRIMONIALE DI ALITALIA. PER ULTERIORI APPROFONDIMENTI RELATIVI AL PIANO INDUSTRIALE SI RINVIA AL CAPITOLO 4, PARAGRAFO 4.1.5 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

IL PIANO INDUSTRIALE È STATO, INOLTRE, FORMULATO SULLA BASE DI ACCREDITATE PREVISIONI DI SVILUPPO DELLO SCENARIO MACROECONOMICO E DI SETTORE E CONSIDERANDO—PUR IPOTIZZANDO UNA SOSTANZIALE STABILITÀ DEL QUADRO REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO—I BENEFICI ATTESI DALLA NORMATIVA RECENTEMENTE VARATA DAL GOVERNO ITALIANO (DECRETO LEGGE 17 OTTOBRE 2005, N. 211 PUBBLICATO SULLA G. U. N. 243 DEL 18 OTTOBRE 2005) ALLO SCOPO DI RIEQUILIBRARE LA DISTRIBUZIONE DEI MARGINI FRA LE IMPRESE CHE OPERANO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO ITALIANO, RIDUCENDO GLI ONERI SOPPORTATI DAI VETTORI PER I SERVIZI INFRASTRUTTURALI AEROPORTUALI E PER QUELLI DI ASSISTENZA AL TRAFFICO AEREO. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA A QUANTO PREVISTO AL CAPITOLO 8, PARAGRAFO 8.2.3 DEL PROSPETTO INFORMATIVO. NELL'EVENTUALITÀ CHE IL PARLAMENTO ITALIANO NON CONVERTA IN LEGGE IL DECRETO O LO CONVERTA CON MISURE DIVERSE DA QUELLE NELLO STESSO INDICATE, O NEL CASO IN CUI L'AUTORITÀ REGOLAMENTARE DIA ATTUAZIONE ALLE DISPOSIZIONI DEL DECRETO SECONDO TERMINI E MODALITÀ DIVERSI RISPETTO A QUELLI ATTESI, O SE TERZI PROMUOVESSERO CON SUCCESSO UN GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE O DI NON CONFORMITÀ ALLA NORMATIVA COMUNITARIA DI TUTTE O DI ALCUNE DELLE STATUZIONI DEL DECRETO O IMPUGNASSERO CON SUCCESSO GLI ATTI REGOLAMENTARI ATTUATIVI DEL DECRETO, O ANCORA NEL CASO IN CUI IL DECRETO NON VENISSE ATTUATO SECONDO LE SCADENZE E I TERMINI PREVISTI, TALI CIRCOSTANZE POTREBBERO COMPORTARE UN SIGNIFICATIVO EFFETTO NEGATIVO SULLA SITUAZIONE FINANZIARIA, ECONOMICA E PATRIMONIALE DI ALITALIA.

A.2 DATI PREVISIONALI

IL PRESENTE PROSPETTO INFORMATIVO CONTIENE ALCUNI DATI PREVISIONALI SULLE ATTIVITÀ E SUI RISULTATI ATTESI DELLA SOCIETÀ CONTENUTI NEL PIANO INDUSTRIALE. TALI DATI PREVISIONALI SONO BASATI SU VALUTAZIONI AZIENDALI CONCERNENTI EVENTI FUTURI, SOGGETTI A RISCHI IL CUI VERIFICARSI POTREBBE COMPORTARE SCOSTAMENTI SIGNIFICATIVI RISPETTO ALLE PREVISIONI FORMULATE. TALI RISCHI COMPRENDONO, TRA L'ALTRO, LA CAPACITÀ DI ALITALIA DI CRESCERE IN TERMINI DI PASSEGGERI, DI RICAVI E DI RISULTATO OPERATIVO E DI EFFETTUARE GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI. A CAUSA DELL'INCERTEZZA CHE CARATTERIZZA I CITATI DATI PREVISIONALI, GLI INVESTITORI SONO INVITATI A NON FARE AFFIDAMENTO SUGLI STESSI NELL'ASSUMERE LE PROPRIE DECISIONI DI INVESTIMENTO NEL QUADRO E NEI LIMITI DI QUANTO SOPRA.

A.3 RISCHI CONNESSI AI MANCATI GIUDIZI ED AI RICHIAMI D'INFORMATIVA DA PARTE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I BILANCI ALITALIA E CONSOLIDATI DEL GRUPPO ALITALIA PER GLI ESERCIZI CHIUSI AL 31 DICEMBRE 2004 E AL 31 DICEMBRE 2003 E LE RELAZIONI SEMESTRALI ALITALIA E CONSOLIDATE DEL GRUPPO ALITALIA DEGLI ESERCIZI 2004 E 2005 SONO STATI PREDISPOSTI PRESUMENDO CHE ALITALIA E LE SOCIETÀ APPARTENENTI AL GRUPPO ALITALIA SEGUITINO AD OPERARE IN REGIME DI CONTINUITÀ AZIENDALE. IN RELAZIONE ALLE INCERTEZZE CONNESSE ALLE SIGNIFICATIVE PERDITE REGISTRATE DAL GRUPPO ALITALIA ED ALLA DETERIORATA SITUAZIONE FINANZIARIA, NELLA SUA RELAZIONE, DEL 10 GIUGNO 2004, LA SOCIETÀ DI REVISIONE DELOITTE & TOUCHE S.P.A. HA DICHIARATO DI NON ESSERE IN GRADO DI ESPRIMERE UN GIUDIZIO IN MERITO AL BILANCIO ALITALIA ED AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ALITALIA DELL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2003. INOLTRE, LA RELAZIONE DELLA DELOITTE & TOUCHE S.P.A., DEL 10 GIUGNO 2005, RELATIVA AL BILANCIO ALITALIA ED AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ALITALIA PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2004, COMPRENDE UN SIGNIFICATIVO RICHIAMO DI INFORMATIVA NEL QUALE SONO EVIDENZIATE ALCUNE INCERTEZZE RELATIVE ALLA CAPACITÀ DI ALITALIA DI PROSEGUIRE LA PROPRIA ATTIVITÀ SENZA LA PIENA E PUNTUALE ATTUAZIONE DELLE MISURE CONTENUTE NEL PIANO INDUSTRIALE ED, IN PARTICOLARE, SENZA L'ATTUAZIONE DELL'OPERAZIONE DI RICAPITALIZZAZIONE OGGETTO DELL'OFFERTA. LA DELOITTE

5 TOUCHE SPA CON LETTERA DEL 31 OTTOBRE 2005 HA COMUNICATO DI NON POTERSI ESPRIMERE SULLA CONFORMITA' DEI PROSPETTI CONTABILI E DELLE RELATIVE NOTE ESPLICATIVE ED INTEGRATIVE DELLA SOCIETA' E CONSOLIDATI CONTENUTI NELLA RELAZIONE SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2005. GLI INVESTITORI SONO INVITATI A LEGGERE LE RELAZIONI DELLA DELOITTE & TOUCHE S.P.A. ALLEGATE AI BILANCI MESSI A DISPOSIZIONE DEL PUBBLICO E LA COMUNICAZIONE INVIATA CON LETTERA DEL 31 OTTOBRE RIPRODOTTA NELLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 19, PARAGRAFO 19.6 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

A.4 RISCHI CONNESSI AGLI ELEVATI LIVELLI D'INDEBITAMENTO

ALITALIA ALLO STATO NON E' IN GRADO CON I PROPRI FLUSSI DI CASSA OPERATIVI DI FAR FRONTE AGLI IMPEGNI FINANZIARI DA ASSolvere NEI PROSSIMI 12 MESI. PER FRONTEGGIARE TALI IMPEGNI FINANZIARI, ALITALIA HA AVVIATO UNA SERIE DI INIZIATIVE TRA LE QUALI, L'AUMENTO DI CAPITALE, L'ACCENSIONE DI UN NUOVO FINANZIAMENTO DI 485 MILIONI DI DOLLARI STATUNITENSI GARANTITO DA AEROMOBILI E UNA STRATEGIA VOLTA A MIGLIORARE I FLUSSI DI CASSA OPERATIVI. AL 30 GIUGNO 2005, LA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA TO CONSOLIDATA DEL GRUPPO ALITALIA, CALCOLATO IN APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI ITALIANI, ERA PARI A CIRCA EURO 1.757 MILIONI. AL 30 SETTEMBRE 2005, IL DEBITO FINANZIARIO RISULTANTE IN BASE ALL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI IAS, E' STATO PARI A CIRCA EURO 1.667 MILIONI, DI CUI EURO 12.6 MILIONI DI PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE.

INOLTRE, DALL'ELEVATO LIVELLO DI INDEBITAMENTO POTREBBERO DERIVARE AD ALITALIA GRAVI CONSEGUENZE, TRA LE QUALI:

- RIDUZIONE DELLA POSSIBILITÀ DI OTTENERE ULTERIORI FINANZIAMENTI NEL FUTURO PER CAPITALE OPERATIVO, SPESE DI CAPITALE E PER ALTRI SCOPI SOCIETARI;
- MAGGIORE VULNERABILITÀ AL PEGGIORAMENTO DELLE CONDIZIONI ECONOMICHE GENERALI; E
- LIMITAZIONE NELLA CAPACITÀ DI PROGRAMMARE E REAGIRE ALLE MODIFICAZIONI NELL'AMBITO DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE E DEL SETTORE INDUSTRIALE NEL QUALE LA SOCIETÀ OPERA.

TUTTI GLI INDEBITAMENTI BANCARI DI ALITALIA PREVEDONO INTERESSI A TASSO VARIABILE. IL RIALZO DEI TASSI DI INTERESSE POTREBBE INFLUIRE NEGATIVAMENTE SUI RISULTATI DI ALITALIA.

I PROVENTI NETTI DELL'AUMENTO DI CAPITALE SARANNO DESTINATI PRINCIPALMENTE A:

- BILANCIARE LA STRUTTURA FINANZIARIA DELLA SOCIETÀ;
- GARANTIRE LIVELLI DI LIQUIDITÀ ADEGUATI IN LINEA CON LA PRASSI DEL SETTORE;
- FINANZIARE L'AUMENTO DI CAPACITÀ OFFERTA PREVISTO NEL PIANO INDUSTRIALE A PARTIRE DAL 2007 ATTRAVERSO L'ESPANSIONE DELLA FLOTTA;
- RESTITUZIONE DELLE QUOTE DI DEBITO IN SCADENZA.

NON SI PREVEDE L'UTILIZZO DEI PROVENTI NETTI DELL'AUMENTO DI CAPITALE PER LA RISTRUTTURAZIONE DELL'INDEBITAMENTO.

A.5 RISCHI CONNESSI ALLE RELAZIONI INDUSTRIALI

NEL CORSO DELL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2004, ALITALIA HA AVUTO UNA MEDIA DI 20.498 DIPENDENTI, DEI QUALI 2.314 PILOTI, 4.491 ASSISTENTI DI VOLO E 13.693 FACENTI PARTE DEL PERSONALE DI TERRA. I DIPENDENTI DEL GRUPPO ALITALIA SONO RAPPRESENTATI DA NOVE ORGANIZZAZIONI SINDACALI ALCUNE DELLE QUALI RAPPRESENTANO PIÙ DI UNA CATEGORIA DI LAVORATORI.

NEL CORSO DEGLI ANNI ALITALIA HA SUBITO UN CERTO NUMERO DI SCIOPERI ED INTERRUZIONI DELL'ATTIVITÀ LAVORATIVA. NEL 2004, SONO STATI INDETTI SCIOPERI CHE HANNO PROVOCATO LA CANCELLAZIONE DI 2.848 VOLI, DI CUI 2.451 A PROGRAMMA E 397 IN OPERATIVO. DALL'INIZIO DEL 2005 FINO ALLA DATA DI PUBBLICAZIONE DEL PRESENTE PROSPETTO INFORMATIVO, IL GRUPPO ALITALIA HA SUBITO 13 SCIOPERI (5 DA PARTE DELLA CATEGORIA DEGLI ASSISTENTI DI VOLO, 1 DA PARTE DEL PERSONALE DI TERRA E DA PARTE DEGLI ASSISTENTI DI VOLO E 7 DA PARTE DELLA SOLA CATEGORIA DEL PERSONALE DI TERRA). LA RIDUZIONE DEL NUMERO DI SCIOPERI È STATA PRINCIPALMENTE ASCRIVIBILE AL RISULTATO DI UN ACCORDO SOTTOSCRITTO CON OTTO DELLE NOVE ORGANIZZAZIONI SINDACALI (L'“ACCORDO”). UNA SOLA ORGANIZZAZIONE SINDACALE RAPPRESENTATIVA DI CIRCA IL 7% DEL PERSONALE DI TERRA E DI CIRCA IL 20% DEL PERSONALE DI VOLO, NON HA SOTTOSCRITTO L'ACCORDO. LA SOCIETÀ HA SUCCESSIVAMENTE SOTTOSCRITTO ALTRE INTESA SINDACALI VOLTE A DARE ATTUAZIONE ALL'ACCORDO (GLI “ACCORDI ATTUATIVI”). GLI ACCORDI ATTUATIVI RELATIVI AGLI ASSISTENTI DI VOLO NON SONO STATI SOTTOSCRITTI DALLA STESSA ORGANIZZAZIONE SINDACALE CHE NON AVEVA SOTTOSCRITTO IN PRECEDENZA L'ACCORDO.

ALITALIA HA TUTTORA IN CORSO DELLE TRATTATIVE CON LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI RELATIVAMENTE ALL'ATTUAZIONE DEGLI ACCORDI ATTUATIVI DEL 12 OTTOBRE 2005 CHE HANNO COME OBIETTIVO IL RAGGIUNGIMENTO DI MAGGIORI EFFICIENZE PER UN VALORE COMPLESSIVO PER ALITALIA ED ALITALIA SERVIZI DI EURO 65 MILIONI A PARTIRE DALL'ANNO 2006, DA OTTENERE MEDIANTE RECUPERI DI FLESSIBILITÀ, RAZIONALIZZAZIONI, ED UN PIÙ COMPLETO UTILIZZO DEGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI. CON TALE ACCORDO LE PARTI SI SONO IMPEGNATE A DEFINIRE ENTRO IL 28 OTTOBRE 2005 LE NECESSARIE MISURE APPLICATIVE ATTRAVERSO SPECIFICHE INTESA PER CIASCUNA CATEGORIA PROFESSIONALE DI LAVORATORI. LA DEFINIZIONE DI TALI MISURE NON È AL MOMENTO ANCORA STATA RAGGIUNTA E SONO ATTUALMENTE IN CORSO TRATTATIVE CHE ALITALIA SI ASPETTA DI CONCLUDERE POSITIVAMENTE A BREVE, FERMO RESTANDO LA CONFERMA DEL GIÀ CONCORDATO VALORE DI RECUPERO. INOLTRE, PER QUANTO RIGUARDA L'ACCORDO SINDACALE STIPULATO IN DATA 12 SETTEMBRE 2005, CON IL QUALE È STATO DEFINITO IL PIANO DI COLLOCAZIONE IN CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI STRAORDINARIA DEL PERSONALE DI TERRA DI ALITALIA ED ALITALIA SERVIZI, LA SOCIETÀ È ALLO STATO IN ATTESA DEL RELATIVO DECRETO MINISTERIALE E DELL'ATTIVAZIONE DEL “FONDO DI SOLIDARIETÀ PER IL SOSTEGNO DEL REDDITO, DELL'OCCUPAZIONE E DELLA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE PROFESSIONALE DEL PERSONALE DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO”. L'INPS HA DATO ISTRUZIONI ALLE AZIENDE DEL SETTORE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE PRESTAZIONI PREVISTE DALLA LEGGE 3 DICEMBRE 2004 N. 291 AL FINE DI RENDERE PIENAMENTE OPERATIVO IL FONDO IN OGGETTO. LE SOCIETÀ, NEL FRATTEMPO SI SONO RESE DISPONIBILI AD ANTICIPARE MENSILMENTE SIA IL TRATTAMENTO DI INTEGRAZIONE SALARIALE SIA IL RELATIVO TRATTAMENTO INTEGRATIVO A CARICO DEL FONDO SPECIALE DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO CHE INTERVIENE ANCHE NEI CASI DI SOLIDARIETÀ E DI MOBILITÀ, ALITALIA POTREBBE ESSERE SOGGETTA IN FUTURO A SCIOPERI OD ALTRE INIZIATIVE SINDACALI. ALCUNI DEI SUDETTI EVENTI POTREBBERO AVERE UN RILEVANTE EFFETTO NEGATIVO SULLA ATTIVITÀ E SUI RISULTATI ECONOMICI E FINANZIARI DI ALITALIA. QUALORA DOVESSE VERIFICARSI UN DETERIORAMENTO DEI RAPPORTI CON LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI, TALE CIRCOSTANZA POTREBBE AVERE UN IMPATTO NEGATIVO SULL'ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI VEDA LA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 8, PARAGRAFO 8.2.1 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

A.6 RISCHIO CONNESSO ALLA PROCEDURA SUGLI AIUTI DI STATO

A NORMA DELL' ARTICOLO 87, COMMA 1, DEL TRATTATO ISTITUTIVO DELLA COMUNITÀ EUROPEA ("IL TRATTATO"), SONO INCOMPATIBILI CON IL MERCATO COMUNE, NELLA MISURA IN CUI INCIDANO SUL COMMERCIO TRA STATI MEMBRI, GLI AIUTI CONCESSI DAGLI STATI, OVVERO MEDIANTE RISORSE STATALI, SOTTO QUALSIASI FORMA, SE QUESTI, FAVORENDO ALCUNE IMPRESE, RECHINO UN PREGIUDIZIO ATTUALE O POTENZIALE ALLA CONCORRENZA.

TALE DIVIETO GENERALE NEI CONFRONTI DEGLI STATI MEMBRI, DI CONCEDERE AIUTI ALLE IMPRESE, TUTTAVIA, NON È NÉ ASSOLUTO NÉ INCONDIZIONATO. ALLA LUCE DEI COMMI 2 E 3 DELL'ART. 87 DEL TRATTATO, INFATTI, LA COMMISSIONE EUROPEA (LA "COMMISSIONE") DISPONE DI UN AMPIO POTERE DISCREZIONALE NEL DICHIARARE DETERMINATI AIUTI COMPATIBILI CON IL MERCATO COMUNE, EVENTUALMENTE SUBORDINANDO TALE DICHIARAZIONE AL RISPETTO DI ALCUNE CONDIZIONI. QUALORA SI RITENGA CHE UNA MISURA COSTITUISCA UN AIUTO DI STATO INCOMPATIBILE CON IL MERCATO COMUNE, LO STATO HA L'OBBLIGO DI PROCEDERE AL RECUPERO DELLA SOMMA ATTRIBUITA AL BENEFICIARIO.

ALITALIA HA GIÀ BENEFICIATO DI UN AIUTO ALLA RISTRUTTURAZIONE NEL LUGLIO 1997 E DI UN AIUTO AL SALVATAGGIO NEL LUGLIO 2004, ENTRAMBI DICHIARATI COMPATIBILI DALLA COMMISSIONE.

NEL PRIMO CASO, LA COMMISSIONE HA DICHIARATO COMPATIBILE CON IL MERCATO COMUNE L'AIUTO CORRISPOSTO AD ALITALIA E CONSISTENTE IN UN CONFERIMENTO IN CAPITALE DI EURO 1.42 MILIARDI. A SEGUITO DEL RICORSO DI ALITALIA IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO DELLE COMUNITÀ EUROPEE (IL "TPG"), HA ANNULLATO LA DECISIONE DEL 1997. IL 18 LUGLIO 2001, TUTTAVIA, LA COMMISSIONE HA ADOTTATO UNA NUOVA DECISIONE CON CUI HA CONFERMATO LA QUALIFICAZIONE DI AIUTO EFFETTUATA NEL 1997. ATTUALMENTE PENDE DAVANTI AL TPG UN RICORSO DI ALITALIA CONTRO LA NUOVA DECISIONE DEL 2001. UN CONCORRENTE HA INOLTRE IMPUGNATO LA DECISIONE DEL 19 GIUGNO 2002, CON CUI LA COMMISSIONE NON SOLLEVAVA OBIEZIONI AL VERSAMENTO DI UNA PARTE DELL'AIUTO DEL 1997 E DICHIARAVA CHE L'AUMENTO DI CAPITALE PARI A EURO 1.43 MILIARDI, NON COSTITUIVA AIUTO DI STATO. NELL'EVENTUALITÀ IN CUI IL RICORSO DEL CONCORRENTE FOSSE ACCOLTO DAL TPG, E LA SENTENZA, EVENTUALMENTE IMPUGNATA, FOSSE CONFERMATO DALLA CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE (LA "CORTE"), LA COMMISSIONE SAREBBE TENUTA AD AVVIARE UN PROCEDIMENTO DI (RI)ESAME AL FINE DI VALUTARE SE L'OPERAZIONE NOTIFICATA FOSSE QUALIFICABILE COME AIUTO DI STATO E, IN TALE IPOTESI, SE FOSSE COMPATIBILE CON LE NORME DEL TRATTATO. QUALORA ALL'ESITO DI TALE RIESAME LA COMMISSIONE CONCLUDESSE PER LA SUSSISTENZA DI UN AIUTO DI STATO, LO STATO AVREBBE L'OBBLIGO DI RECUPERARLO.

NEL CASO DELL'AIUTO AL SALVATAGGIO DEL 20 LUGLIO 2004, LA COMMISSIONE HA DICHIARATO COMPATIBILE CON IL MERCATO COMUNE L'AIUTO CONSISTENTE NELLA GARANZIA DELLO STATO RELATIVA AL C.D. PRESTITO-PONTE IN FAVORE DI ALITALIA, PER UN IMPORTO COMPLESSIVO DI EURO 400 MILIONI. NELLA DECISIONE, LA COMMISSIONE HA RICHIAMATO L'IMPEGNO ASSUNTO DAL GOVERNO ITALIANO A NON CONCEDERE ALTRI AIUTI AD ALITALIA, SOTTO NESSUNA FORMA. ALLA LUCE DEGLI ORIENTAMENTI DELLA COMMISSIONE PUBBLICATI NEL DICEMBRE 1994, INFATTI, LA POSSIBILITÀ DI ACCORDARE UN SECONDO AIUTO ALLA RISTRUTTURAZIONE AD UNA COMPAGNIA AEREA, SALVO IL RICORSO DI CIRCOSTANZE ECCEZIONALI, IMPREVEDIBILI E INDIPENDENTI DALLA VOLONTÀ DELL'IMPRESA, È CATEGORICAMENTE ESCLUSA.

INFINE, IL 7 GIUGNO 2005 LA COMMISSIONE HA AUTORIZZATO LA RICAPITALIZZAZIONE DI ALITALIA E L'INVESTIMENTO DI FINTECNA IN ALITALIA SERVIZI, DICHIARANDO CHE DETTE OPERAZIONI NON COSTITUISCONO AIUTO DI STATO E SUBORDINANDO LA STESSA AUTORIZZAZIONE AD UNA SERIE DI CONDIZIONI, TRA CUI, IL RIMBORSO DEL PRESTITO PONTE DA PARTE DI ALITALIA

ENTRO GLI OTTO GIORNI SUCCESSIVI AL COMPLETAMENTO DELL'AUMENTO DI CAPITALE ED IN OGNI CASO ENTRO IL 31 DICEMBRE 2005.

QUALORA FOSSERO PROPOSTI UNO O PIÙ RICORSI PER L'ANNULLAMENTO DELLA DECISIONE DEL 7 GIUGNO 2005, E IL TRIBUNALE, O LA CORTE NELL'EVENTUALE GIUDIZIO DI APPELLO, ANNULLASSE LA DECISIONE, LA COMMISSIONE SAREBBE TENUTA AD ADOTTARE UNA NUOVA DECISIONE.

ALLO STESSO MODO, QUALORA SUSSISTESSERO DUBBI CIRCA IL COMPLETO E PUNTUALE RISPETTO, DA PARTE DI ALITALIA E/O DEL GOVERNO ITALIANO, DELLE CONDIZIONI AL CUI RISPETTO È STATA SUBORDINATA LA DECISIONE DEL 7 GIUGNO 2005, LA COMMISSIONE SAREBBE PROBABILMENTE TENUTA AD AVVIARE UN NUOVO PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE. IN TAL CASO, POICHÉ IN PASSATO ALITALIA HA GIÀ BENEFICIATO DI INTERVENTI FINANZIARI DA PARTE DELLO STATO, RISPETTIVAMENTE QUALIFICATI COME AIUTO ALLA RISTRUTTURAZIONE (1997/2001) E AIUTO AL SALVATAGGIO (2004), LA CONCESSIONE DI UN NUOVO AIUTO NON SAREBBE CONSENTITA.

QUALORA, IN ESITO ALL'ISTRUTTORIA IPOTIZZATA, LA COMMISSIONE CONSTATASSE L'INESATTO O INCOMPLETO ADEMPIMENTO DI UNA O PIÙ DELLE CONDIZIONI DA ESSA IMPOSTE NELLA DECISIONE, E CONCLUDESSE CHE PERTANTO LE OPERAZIONI DI RICAPITALIZZAZIONE, IN IPOTESI GIÀ COMPLETATE, SONO STATE ATTUATE CON MODALITÀ TALI DA ESCLUDERNE LA CONFORMITÀ AL PRINCIPIO DELL'INVESTITORE PRIVATO OPERANTE IN UN'ECONOMIA DI MERCATO (MEIP), ESSA DOVREBBE ADOTTARE UNA NUOVA DECISIONE DICHIARATIVA DELL'ABUSIVA ATTUAZIONE DELLE MISURE NOTIFICATE. IN UN TALE SCENARIO, L'IPOTIZZATA DECISIONE DELLA COMMISSIONE CONTERREBBE L'OBBLIGO, PER LE AUTORITÀ ITALIANE, DI PROCEDERE SENZA RITARDO AL RECUPERO DI OGNI ELEMENTO D'AIUTO DI STATO INDEBITAMENTE CONCESSO AD ALITALIA, CON EVIDENTI CONSEGUENZE ECONOMICHE E FINANZIARIE GRAVEMENTE PREGIUDIZIEVOLI PER IL GRUPPO.

A.7 ALITALIA AFFRONTA RISCHI DERIVANTI DALLE ALLEANZE STRATEGICHE E DAGLI ACCORDI DI COOPERAZIONE

IL SUCCESSO DELLA STRATEGIA DEL GRUPPO ALITALIA DIPENDE IN PARTE DALLE CAPACITÀ DI ALITALIA DI STIPULARE E MANTENERE ALLEANZE STRATEGICHE. IN TERMINI GENERALI, UN'ALLEANZA STRATEGICA TRA COMPAGNIE AEREE, PER GARANTIRE GLI OBIETTIVI DI SINERGIE DI COSTO E PROVENTI ADDIZIONALI COMPORTA UN GRADO DI INTEGRAZIONE DEI SISTEMI, DELLE POLITICHE DI MARKETING E COMMERCIALI E DEL PERSONALE CHE VANNO OLTRE QUANTO PREVISTO DA PIÙ SEMPLICI ACCORDI GENERALMENTE BILATERALI QUALI IL CODE SHARING. LE ALLEANZE STRATEGICHE HANNO RAPIDAMENTE GUADAGNATO IMPORTANZA NELL'INDUSTRIA DEL TRASPORTO AEREO, COME DIMOSTRA L'AUMENTO DEI VETTORI CHE VI ADERISCONO E LA CRESCITA DEI VANTAGGI CHE VENGONO OFFERTI AI PASSEGGERI. LE ALLEANZE COSTITUISCONO IL CONTESTO NEL QUALE AVVENGONO ULTERIORI FENOMENI DI CONSOLIDAMENTO (LUFTHANSA-SAS-BRITISH MIDLAND, LUFTHANSA—SWISS, US AIR—AMERICA WEST AIRLINE, AIR FRANCE—KLM, BRITISH AIRWAYS—IBERIA).

ALITALIA RITIENE CHE LA PROPRIA PARTECIPAZIONE ALL'ALLEANZA SKYTEAM (L'"ALLEANZA") RAPPRESENTI UN SIGNIFICATIVO VANTAGGIO CONCORRENZIALE. L'ATTUALE COMPOSIZIONE DELL'ALLEANZA CUI VANNO AGGIUNTI I PROSSIMI POSSIBILI INGRESSI DI AEROFLOT E CHINA SOUTHERN E DI UN GRUPPO DI VETTORI REGIONALI (I C.D. ASSOCIATES) PUO' EVOLVERE ANCHE IN CONSIDERAZIONE DEL FATTO CHE ALCUNI MEMBRI DELLA STESSA, SEGNOTAMENTE DELTA AIRLINES E NORTHWEST AIRLINES, SONO TUTTORA SOTTOPOSTE A PROCEDURA CONCORSALE. SE L'ALLEANZA PERDESSE IL SUO INTERESSE STRATEGICO, FOSSE SCIOLTA, O IN PARTICOLARE SE PERDESSE ALCUNI DEI SUOI MEMBRI, CIÒ POTREBBE INFLUIRE NEGATIVAMENTE SULL'AMPIEZZA E LA QUALITÀ DEL NETWORK CHE ATTUALMENTE ALITALIA È IN GRADO DI OFFRIRE AI PROPRI CLIENTI E POTREBBE AVERE UN

SIGNIFICATIVO EFFETTO NEGATIVO SULLA CONDIZIONE FINANZIARIA E SUGLI UTILI DI ESERCIZIO DI ALITALIA.

LA COMMISSIONE, CHE GIÀ NELL'OTTOBRE DEL 2000 AVEVA AVVIATO UN'ISTRUTTORIA SULLE POSSIBILI CONSEGUENZE PRO E ANTI-CONCORRENZIALI DELL'ALLEANZA SULLE ROTTE TRANSATLANTICHE, STA TUTTORA VALUTANDO AI SENSI DELL'ART. 81 DEL TRATTATO, CHE VIETA LE INTESE RESTRITTIVE DELLA CONCORRENZA, L'IMPATTO CONCORRENZIALE CHE L'ALLEANZA PUÒ AVERE ALL'INTERNO DEL MERCATO COMUNE, ESTENDENDO LE PROPRIE INDAGINI A TUTTE LE ROTTE INTERESSATE DALL'ALLEANZA, TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E I PAESI TERZI. LA COMMISSIONE NON HA ANCORA ADOTTATO NESSUNA DECISIONE IN TAL SENSO. A SEGUITO DELL'ENTRATA IN VIGORE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 411/2004, LA COMMISSIONE HA INOLTRE ACQUISITO PIENA COMPETENZA AD APPLICARE GLI ARTT. 81 E 82 DEL TRATTATO ANCHE NEL SETTORE DEI TRASPORTI AEREI TRA LA COMUNITÀ E I PAESI TERZI.

L'ALLEANZA SKYTEAM È, INOLTRE, OGGETTO DI INDAGINI E VALUTAZIONI CONCORRENZIALI ANCHE DA PARTE DEL DEPARTMENT OF TRANSPORTATION DEGLI STATI UNITI D'AMERICA: INFATTI AIR FRANCE, ALITALIA, CZECH AIRLINES, DELTA AIRLINES, KLM E NORTHWEST AIRLINES HANNO DECISO DI PROCEDERE CON LA RICHIESTA DI ANTITRUST IMMUNITY IN PRECEDENZA CONCESSA DALL'AUTORITÀ STATUNITENSE AD AIR FRANCE-ALITALIA-CZECH AIRLINES-DELTA AIRLINES-KOREAN AIRLINES. IL PRINCIPALE MOTIVO PER CUI NÉ LA COMMISSIONE, NÉ IL DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (RELATIVAMENTE ALL'ALLARGAMENTO A 6 DELL'ALLEANZA) SI SONO ANCORA PRONUNCIATI VA RICERCATO NELLA COMPLESSITÀ DELLE VALUTAZIONI DI POTENZIALE RESTRIZIONE ALLA COMPETIZIONE RAPPRESENTATA DALLE ALLENZE, DALLE EVOLUZIONI DEL QUADRO REGOLAMENTARE (LIBERALIZZAZIONE DEGLI ACCORDI DI TRAFFICO AEREO EUROPA STATI UNITI) E DAL PROGRESSIVO MUTARE DEL NUMERO DEI MEMBRI DELL'ALLEANZA.

IL 12 NOVEMBRE 2001, ALITALIA HA NOTIFICATO ALLA COMMISSIONE UN ACCORDO DI COOPERAZIONE CON AIR FRANCE VOLTO A CREARE UN SISTEMA EUROPEO MULTI-HUB BASATO SUGLI AEROPORTI DI PARIGI CHARLES DE GAULLE, ROMA FIUMICINO E MILANO MALPENSA. IL 7 APRILE 2004 LA COMMISSIONE HA AUTORIZZATO L'ACCORDO AI SENSI DELL'ART. 81.3 DEL TRATTATO, PER UN PERIODO DI 6 ANNI, IN VIA SUBORDINATA AL RISPETTO DI UNA SERIE DI IMPEGNI NEGOZIATI CON LE STESSE PARTI. CONTRO LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE PENDE DAVANTI AL TPG UN RICORSO PROPOSTO IL 15 LUGLIO 2004 DA EASYJET AIRLINE COMPANY LIMITED ("EASYJET"), VETTORE AEREO CONCORRENTE QUALORA DETTO RICORSO DOVESSE ESSERE ACCOLTO DAL TRIBUNALE E LA SENTENZA EVENTUALMENTE IMPUGNATA, CONFERMATA DALLA CORTE, ALITALIA E/O AIR FRANCE POTREBBERO ESSERE OBBLIGATE DALLA COMMISSIONE, MEDIANTE UNA NON DECISIONE, AL RILASCIO DI UN NUMERO DI SLOT MAGGIORE E/O DIVERSI DA QUELLI CHE GIÀ SONO OBBLIGATE A RILASCIARE IN OTTEMPERANZA AGLI IMPEGNI ASSUNTI IN RELAZIONE ALL'AUTORIZZAZIONE IN DEROGA. TUTTO CIÒ SI POTREBBE TRADURRE IN UN AUMENTO DELLA PRESSIONE COMPETITIVA SU ALCUNE ROTTE DELLA RELAZIONE ITALIA FRANCIA.

INFINE, ALITALIA HA CONCLUSO E CONTINUA A CONCLUDERE UNA SERIE DI ACCORDI C.D. DI CODE SHARING CON UN ELEVATO NUMERO DI VETTORI AEREI, DI CUI SOLO ALCUNI SONO MEMBRI DELL'ALLEANZA. GRAN PARTE DEGLI ACCORDI DI CODE SHARING HA LO SCOPO DI RAZIONALIZZARE LA CAPACITÀ E I COSTI DELLA COMPAGNIA AEREA, CHE IN TAL MODO RIESCE A SERVIRE UN MAGGIOR NUMERO DI MERCATI E QUINDI DI UTENTI. ALTRA PARTE DI TALI ACCORDI, INVECE, RIENTRA NELLA LOGICA ED È FUNZIONALE ALL'INGRESSO DI ALITALIA NELL'ALLEANZA.

ANCHE PRIMA DELL'ENTRATA IN VIGORE DEL REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO N. 1/2003, LA PRASSI DI ALITALIA IN MATERIA DI ACCORDI DI CODE SHARING È SEMPRE STATA QUELLA DI NON NOTIFICARE DETTI ACCORDI ALLE AUTORITÀ AMMINISTRATIVE DI CONTROLLO ANTITRUST, SE NON NEI CASI IN CUI VI FOSSE IL CONCRETO RISCHIO CHE L'ACCORDO IN QUESTIONE POTESSE DARE ADITO

A PROBLEMI CONCORRENZIALI. COME NOTO, CON L'ENTRATA IN VIGORE DEL REGOLAMENTO 1/2003, DAL 1° MAGGIO 2004 NON È PIÙ POSSIBILE NOTIFICARE GLI ACCORDI ALLA COMMISSIONE AL FINE DI AVERE CERTEZZA GIURIDICA. ANALOGA, SE NON PROPRIO IDENTICA, SITUAZIONE SI HA CON RIFERIMENTO ALLA POSSIBILITÀ DI COMUNICARE ACCORDI QUALI QUELLI DI CODE SHARING ALL'AGCM. TUTTO CIÒ COMPORTA UN MAGGIORE CARICO DI RESPONSABILITÀ DI ALITALIA NELLA VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELLE SCELTE STRATEGICHE CON LE NORME IN MATERIA DI CONCORRENZA. QUALORA, INFATTI, LA COMMISSIONE EUROPEA O L'AUTORITÀ GARANTE ITALIANA DOVESSERO RITENERE CHE UN ACCORDO GIÀ CONCLUSO E OPERATIVO VIOLI LE NORME DEL TRATTATO O DELLA LEGGE NAZIONALE, ALITALIA SAREBBE ESPOSTA AL RISCHIO DI IMPORTANTI MODIFICHE DELLE PROPRIE STRATEGIE INDUSTRIALI NONCHÉ DI SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE POTENZIALMENTE SIGNIFICATIVE.

A.8 RISCHI CONNESSI ALLO SVILUPPO DELL'HUB DI ALITALIA PRESSO L'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

IL SUCCESSO DELLA STRATEGIA ADOTTATA DA ALITALIA DIPENDE, TRA L'ALTRO, DALLO SVILUPPO DELL'HUB DELLA SOCIETÀ PRESSO L'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA, SIA IN TERMINI DI OPERATIVITÀ, SIA IN TERMINI DI VANTAGGI CHE ALITALIA POTRÀ OFFRIRE AI PROPRI POTENZIALI *PARTNER* STRATEGICI. TUTTAVIA, LA CAPACITÀ DELLA SOCIETÀ DI ESPANDERE LA PROPRIA OPERATIVITÀ E DI AMPLIARE LA PROPRIA ATTIVITÀ PRESSO TALE AEROPORTO COSÌ COME PREVISTO NEL PIANO INDUSTRIALE POTREBBE ESSERE LIMITATA DA RESTRIZIONI DI NATURA REGOLAMENTARE E INFRASTRUTTURALE, QUALI, AD ESEMPIO, LA DIMENSIONE DEGLI AEROPORTI, LA DISPONIBILITÀ DI INFRASTRUTTURE DI ACCESSO INTERMODALI, LE LIMITAZIONI SULLE EMISSIONI SONORE.

A.9 RISCHI CONNESSI ALL'ETÀ ED ALLA COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA ALITALIA

L'ETÀ MEDIA DEGLI AEROMOBILI DI ALITALIA SI ATTESTA AL 30 SETTEMBRE 2005 SUI 10,3 ANNI, SOSTANZIALMENTE IN LINEA CON I PRINCIPALI OPERATORI EUROPEI. TUTTAVIA, UN NUMERO DI AEROMOBILI DELLA SOCIETÀ, ED IN PARTICOLARE GLI MD80 CHE RAPPRESENTANO IL 40,5% DELLA FLOTTA ALITALIA E CHE VENGONO UTILIZZATI SIA SULLE TRATTE NAZIONALI CHE SU QUELLE INTERNAZIONALI, HANNO UN'ETÀ MEDIA DI CIRCA 15 ANNI. AL MOMENTO, ALITALIA NON HA IN PROGETTO DI ACQUISIRE ULTERIORI AEROMOBILI NELLA PROPRIA FLOTTA PRIMA DELL'ANNO 2007. GLI AEROMOBILI MENO RECENTI RICHIEDONO GENERALMENTE COSTI DI MANUTENZIONE PIÙ ALTI RISPETTO AGLI AEROMOBILI PIÙ RECENTI, REGISTRANO MAGGIORI CONSUMI DI CARBURANTE E POTREBBERO RICHIEDERE INVESTIMENTI CONNESSI AL LORO ECCESSIVO LIVELLO DI RUMOROSITÀ IN CONSEGUENZA DELL'EVENTUALE EMANAZIONE DI PROVVEDIMENTI DA PARTE DELLE AUTORITÀ AEROPORTUALI IN APPLICAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA. UN NUMERO DI CONCORRENTI ATTUALI O POTENZIALI DI ALITALIA POSSIEDE UNA FLOTTA DI AEROMOBILI CON UN'ETÀ MEDIA INFERIORE. OLTRE A CIÒ, LA FLOTTA DI ALITALIA INCLUDE AL MOMENTO 13 MODELLI DI AEROMOBILE PRODOTTI DA 5 DIFFERENTI PRODUTTORI. ALCUNI CONCORRENTI DELLA SOCIETÀ POSSIEDONO FLOTTE COMPOSTE DI AEROMOBILI DI UN SOLO PRODUTTORE, OVVERO DI UN SOLO MODELLO, AL FINE DI MINIMIZZARE I COSTI ASSOCIATI ALL'UTILIZZO ED ALLA MANUTENZIONE DEGLI AEROMOBILI, INCLUSI I COSTI DI FORMAZIONE DEL PERSONALE, DELLA MANUTENZIONE E DELL'ACQUISTO E STOCCAGGIO DELLE PARTI DI RICAMBIO. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 5, PARAGRAFO 5.1.1 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

A.10 RISCHI CONNESSI AI PROCEDIMENTI NAZIONALI E COMUNITARI PENDENTI DI FRONTE ALLE COMPETENTI AUTORITÀ AMMINISTRATIVE

ALITALIA È PARTE DI ALCUNI PROCEDIMENTI DAVANTI AI GIUDICI NAZIONALI E COMUNITARI PROPOSTI PER OTTENERE L'ANNULLAMENTO DI PROVVEDIMENTI

DELL'AGCM O DELLA COMMISSIONE DI APPLICAZIONE DELLE REGOLE DI CONCORRENZA E SUL CONTROLLO DEGLI AIUTI DI STATO.

IL 27 GIUGNO 2001, SULLA BASE DELL'ART. 82 TCE, L'AGCM HA INFLITTO AD ALITALIA UNA SANZIONE PARI A CIRCA EURO 27 MILIONI PER UN PRESUNTO ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE CONSISTENTE NELL'APPLICAZIONE DI SCHEMI DI INCENTIVAZIONE IDONEI A LIMITARE L'ACCESSO AI MERCATI DEL TRASPORTO AEREO DI LINEA DI PASSEGGERI AI VETTORI CONCORRENTI E A FIDELIZZARE LE AGENZIE DI VIAGGI, DISCRIMINANDO TRA LE STESSE AGENZIE. IN ACCOGLIMENTO DEL RICORSO PRESENTATO DA ALITALIA, IL TAR LAZIO HA POI ANNULLATO LA SANZIONE. AL MOMENTO PENDE UN RICORSO IN APPELLO DAVANTI AL CONSIGLIO DI STATO.

A.11 RISCHI CONNESSI AGLI OBBLIGHI DI INDENNIZZO NEI CONFRONTI DI FINTECNA

NEL MAGGIO 2005, È STATO STIPULATO UN CONTRATTO CON FINTECNA, RELATIVO ALLA CESSIONE, IN FASI SUCCESSIVE, IN FAVORE DI QUEST'ULTIMA DI UNA PARTECIPAZIONE DI CONTROLLO IN ALITALIA SERVIZI. IN BASE A TALE CONTRATTO, AL VERIFICARSI DI DETERMINATE CONDIZIONI, ALITALIA SI È IMPEGNATA AD INDENNIZZARE FINTECNA DA QUALSIASI DANNO SUBITO DA QUEST'ULTIMA, OVVERO DA ALITALIA SERVIZI E/O SUE PARTECIPATE, IN CONSEGUENZA DI UNA VIOLAZIONE DA PARTE DI ALITALIA DELLE OBBLIGAZIONI CONTRATTUALI DALLA STESSA ASSUNTE, IVI COMPRESI OBBLIGHI LEGATI ALLE DICHIARAZIONI DI GARANZIA RELATIVE, TRA L'ALTRO, ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE DI CONFERIMENTO DI ALITALIA SERVIZI E ALLA CONSISTENZA DELLE SUE ATTIVITÀ. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 21.

A.12 RISCHI CONNESSI ALL'INTRODUZIONE DEGLI INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS)

SECONDO IL REGOLAMENTO EC 1606/2002 DELLA COMUNITÀ EUROPEA, A TUTTE LE SOCIETÀ QUOTATE NEI MERCATI AZIONARI DELL'UNIONE EUROPEA, INCLUSA ALITALIA, È RICHIESTA LA PREPARAZIONE DEI BILANCI CONSOLIDATI IN CONFORMITÀ CON I CRITERI INTERNAZIONALI DI REGISTRAZIONE FINANZIARI ("IFRS"), INIZIANDO CON I BILANCI PER L'ANNO FINANZIARIO TERMINATO IL 31 DICEMBRE 2005. LA PRIMA RELAZIONE TRIMESTRALE REDATTA SECONDO I PRINCIPI IFRS DI ALITALIA È STATA PUBBLICATA IL 7 NOVEMBRE 2005, RELATIVA AL TRIMESTRE TERMINATO IL 30 SETTEMBRE 2005.

CONFORMEMENTE, I DATI FINANZIARI CONSOLIDATI PROVVISORI NON SOTTOPOSTI A REVISIONE PER IL PERIODO TERMINATO IL 30 SETTEMBRE 2005, INCLUSI NEL PRESENTE PROSPETTO INFORMATIVO, SONO STATI PREPARATI SECONDO GLI IFRS, NONCHÉ IN CONFORMITÀ CON LE DISPOSIZIONI RELATIVE AI REQUISITI DI DIVULGAZIONE DI INFORMAZIONI, ATTUALMENTE IN VIGORE IN ITALIA COME STABILITO DALLA CONSOB. TALI REQUISITI DI DIVULGAZIONE DI INFORMAZIONI POSSONO NON CORRISPONDERE A QUELLI ATTUALMENTE IN VIGORE IN ALTRE GIURISDIZIONI CHE APPLICANO GLI IFRS.

INOLTRE, NELLA PREPARAZIONE DELLA RELAZIONE SEMESTRALE PER IL SEMESTRE CHIUSO IL 30 GIUGNO 2005, ALITALIA HA PROVVEDUTO A UNA RICLASSIFICAZIONE SECONDO I CRITERI IFRS DI ALCUNI DATI FINANZIARI RELATIVI ALL'ESERCIZIO TERMINATO IL 31 DICEMBRE 2004, E PER I SEI MESI TERMINATI IL 30 GIUGNO 2004, A SCOPI COMPARATIVI. TUTTI I DATI ALITALIA REDATTI SECONDO I PRINCIPI IFRS SONO ANCORA PRELIMINARI. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SULLA TRANSIZIONE DI ALITALIA AI PRINCIPI IFRS, IVI COMPRESO LA RICLASSIFICAZIONE DEI DATI FINANZIARI CONSOLIDATI MENZIONATI QUI SOPRA SI RINVIA AL CAPITOLO 19, PARAGRAFO 19.4 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

CON RIFERIMENTO AL PIANO INDUSTRIALE, SI PRECISA CHE LO STESSO È STATO REDATTO IN CONFORMITÀ AI PRINCIPI CONTABILI ITALIANI. QUALORA IL PIANO INDUSTRIALE FOSSE REDATTO IN CONFORMITÀ AGLI IAS/IFRS, I DATI

CONTENUTI NEL PIANO INDUSTRIALE POTREBBERO RISULTARE DIVERSI RISPETTO A QUANTO RIPORTATO NEL PROSPETTO INFORMATIVO.

B. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI AL MERCATO IN CUI OPERA L'EMITTENTE

B.1 CONCORRENZA

L'INDUSTRIA AERONAUTICA È ESTREMAMENTE COMPETITIVA. L'INTENSITÀ DELLA CONCORRENZA VARIA DA ROTTA A ROTTA, A SECONDA DEL NUMERO E DELLA NATURA DEI CONCORRENTI E DELLA NORMATIVA REGOLAMENTARE APPLICABILE. LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO EUROPEO E LA CONSEGUENTE CONCORRENZA TRA VETTORI HA CONDOTTO AD UNA GENERALE RIDUZIONE DEL LIVELLO DELLE TARIFFE AEREE IN ALCUNI SETTORI DI MERCATO. TRA I FATTORI CONCORRENZIALI SIGNIFICATIVI PER LE COMPAGNIE AEREE CI SONO I LIVELLI DI PREZZO O DI TARIFFE, LA FREQUENZA E L'AFFIDABILITÀ DEL SERVIZIO, LA RICONOSCIBILITÀ DEL NOME, ORARI, SERVIZI AGGIUNTIVI PER I PASSEGGERI, QUALI PROGRAMMI *FREQUENT FLYER* E LA DISPONIBILITÀ E CONVENIENZA DEGLI ALTRI SERVIZI DESTINATI AI PASSEGGERI.

TRA I CONCORRENTI DEL GRUPPO ALITALIA VI SONO COMPAGNIE AEREE CON AMPI MERCATI DOMESTICI E *HUB* CON AMPIE AREE DI RACCOLTA. TALI COMPAGNIE AEREE POSSONO ESSERE DOTATE DI PIÙ AMPIE RISORSE FINANZIARE E MINORI COSTI RISPETTO AD ALITALIA, IN PARTICOLARE IN RELAZIONE AI VOLI *POINT-TO-POINT* IN EUROPA CONTINENTALE E AI VOLI IN ASIA E NORD AMERICA. SULLE PROPRIE ROTTE IN ITALIA ED EUROPA, ALITALIA AFFRONTA LA CONCORRENZA DELLE COMPAGNIE AEREE A BASSO COSTO, LOCALIZZATE SIA IN ITALIA CHE ALL'ESTERO, TRA CUI LA *EASYJET* E LA *RYANAIR*. QUEST'ULTIMA HA FISSATO UNA BASE A BERGAMO AEROPORTO ORIO AL SERIO ED UNA A ROMA AEROPORTO DI CIAMPINO. QUESTI VETTORI CONCORRENTI CONTINUANO AD ESPANDERE IL LORO SERVIZIO IN ITALIA SULLE ROTTE DOMESTICHE ED INTERNAZIONALI. QUESTI VETTORI HANNO GENERALMENTE COSTI DI MOLTO INFERIORI RISPETTO AD ALITALIA E SONO FREQUENTEMENTE IN GRADO DI OFFRIRE VOLI A PREZZI SENSIBILMENTE INFERIORI. SU ALCUNE DELLE PROPRIE TRATTE, ALITALIA HA RISPOSTO A TALE CONCORRENZA RIDUCENDO LE PROPRIE TARIFFE. NON È POSSIBILE GARANTIRE CHE UN'ULTERIORE ESPANSIONE DI VETTORI DI TAL GENERE NON DANNEGGERÀ LO SVILUPPO FUTURO DI ALITALIA E NON COSTRINGERÀ LA SOCIETÀ A RIDURRE LE PROPRIE TARIFFE O NON NE DIMINUIRÀ LE PROPRIE QUOTE DI MERCATO. INOLTRE SULLE TRATTE NAZIONALI ALITALIA AFFRONTA LA CONCORRENZA DI COMPAGNIE AEREE NAZIONALI QUALI *MERIDIANA* ED *AIRONE*. PERALTRO, QUALORA LE COMPAGNIE AEREE, IN PARTICOLAR MODO AMERICANE, RIEMERGANO DA PROCEDURE CONCURSUALI, ESISTE IL RISCHIO CHE DIVENTINO CONCORRENTI PIÙ FORTI ED AGGUERRITI. CIÒ POTREBBE AIUTARLI A RIDURRE SOSTANZIALMENTE I LORO COSTI E DIVENIRE PIÙ COMPETITIVI, SIA DURANTE IL PERIODO DI PROTEZIONE DAI CREDITORI, SIA SUCCESSIVAMENTE.

ALITALIA AFFRONTA ALTRESÌ LA CONCORRENZA DEI FORNITORI DI SERVIZI DI TRASPORTO IN ALTRE FORME, COMPRESO IL TRASPORTO SU TERRA IN MACCHINA OD IN TRENO. IN PARTICOLARE, LO SVILUPPO DEL TRASPORTO SU ROTAIA AD ALTA VELOCITÀ FRA MILANO, ROMA E LE ALTRE PRINCIPALI CITTÀ ITALIANE POTREBBE RAPPRESENTARE UNA NOTEVOLE CONCORRENZA. ALITALIA POTREBBE, INOLTRE, ESSERE COLPITA DA NUOVE FORME DI CONCORRENZA QUALE LA VIDEO CONFERENZA E ALTRI METODI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA DAL MOMENTO CHE CHI VIAGGIA PER AFFARI O PER PIACERE RICERCA SOSTITUTI PIÙ ECONOMICI RISPETTO ALLA MODALITÀ AEREA.

B.2 RISCHI CORRELATI ALLE OSCILLAZIONI DEI PREZZI DEL CARBURANTE PER AEROMOBILI

I COSTI DI CARBURANTE COSTITUISCONO UNA NOTEVOLE PERCENTUALE DEI COSTI DI QUALSIASI COMPAGNIA AEREA. I PREZZI DEL CARBURANTE DEGLI AEROMOBILI VARIANO A SECONDA DI NUMEROSI FATTORI, TRA CUI EVENTI

POLITICI, OVVERO DECISIONI ASSUNTE COORDINATAMENTE DAI PRODUTTORI RIUNITI IN CARTELLI, COME L'ORGANIZZAZIONE DEI PAESI ESPORTATORI DI PETROLIO. GLI AUMENTI NEL PREZZO DEL CARBURANTE HANNO CONTRIBUITO ALLE PERDITE NETTE DEL GRUPPO ALITALIA NEL 2004 E NELLA PRIMA METÀ DEL 2005, E SONO STATI IL FATTORE PRINCIPALE CHE HA CONDOTTO IL GRUPPO ALITALIA HA RIVEDERE IL PIANO INDUSTRIALE NELL'OTTOBRE 2005. ALITALIA NON È IN GRADO DI PREVEDERE L'ANDAMENTO DEI PREZZI DEL CARBURANTE, NÉ A BREVE, NÉ A LUNGO TERMINE. NEL CASO DI UNA CARENZA NELLA FORNITURA DI CARBURANTE, POTREBBE VERIFICARSI UN AUMENTO DEL PREZZO DEL CARBURANTE OVVERO UNA RIDUZIONE DEI SERVIZI. AL FINE DI RIDURRE L'ESPOSIZIONE AGLI AUMENTI DEL PREZZO DEL CARBURANTE, ALITALIA HA ADOTTATO UNA STRATEGIA DI COPERTURA DEL RISCHIO FINO A CIRCA IL 50% DEI FUTURI COSTI DI CONSUMO (ESCLUSO IL SERVIZIO DI MESSA A BORDO) FINALIZZATA AD ASSICURARE PER IL TRIENNIO 2006-2008 IL MANTENIMENTO DI LIVELLI DI PREZZO IN LINEA CON QUELLI INDIVIDUATI NEL PIANO INDUSTRIALE. TALE STRATEGIA SARÀ ATTIVATA ATTRAVERSO IL RICORSO A STRUMENTI CONTRATTUALI (ALLO STATO, OPZIONI CON UN TETTO PREDETERMINATO) CHE—PUR MANTENENDO MARGINI DI RISCHIO—CONSENTANO DI BENEFICIARE DI EVENTUALI RIBASSI DOVUTI ALLA RIDUZIONE DEI PREZZI.

PERTANTO, I CONTRATTI DI COPERTURA STIPULATI POTREBBERO NON GARANTIRE UNA PIENA COPERTURA DI ALITALIA DA AUMENTI SIGNIFICATIVI DEL CARBURANTE OLTRE IL CITATO TETTO PREDETERMINATO. E' NECESSARIO CONSIDERARE CHE LE OPERAZIONI DI COPERTURA POSSONO ESSERE CONCLUSE SULLA BASE DEL PREZZO DEL PETROLIO GREZZO, CHE PUÒ MOSTRARE DIFFERENTI ANDAMENTI DAI PREZZI DEL CARBURANTE AERONAUTICO. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 8, PARAGRAFO 8.2.3 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

B.3 RISCHI CORRELATI ALL' ELEVATO LIVELLO DI COSTI FISSI

LA NATURA DELL'ATTIVITÀ AEREA È TALE CHE UNA GRAN PARTE DELLE SPESE OPERATIVE DI UN VETTORE È COSTITUITA DAI COSTI FISSI CHE NON VARIANO PROPORZIONALMENTE SULLA BASE DEI FATTORI DI CARICO, DEL NUMERO DEI PASSEGGERI TRASPORTATI, DEL NUMERO DEI VOLI O DELLE PERCENTUALI DI UTILIZZAZIONE DEI VELIVOLI. DI CONSEGUENZA, UNA PICCOLA VARIAZIONE DEL RENDIMENTO DI UN VETTORE O NEI FATTORI DI CARICO PUÒ AVERE UN GRANDE EFFETTO SUI RISULTATI DELLE OPERAZIONI DEL VETTORE, ED I RISULTATI OPERATIVI POSSONO ANCH'ESSI ESSERE SOSTANZIALMENTE INFLUENZATI DA PICCOLE MODIFICHE NELLE PERCENTUALI DI UTILIZZO DEI VELIVOLI. QUESTA ELEVATA LEVA OPERATIVA ACCENTUA MAGGIORMENTE LA CICLICITÀ PERSISTENTE NELL'INDUSTRIA AERONAUTICA. MENTRE ALITALIA È COSTANTEMENTE IMPEGNATA NELLA RIDUZIONE DEI COSTI, L'ALTO LIVELLO DEI COSTI FISSI TESTÉ DESCRITTO POTREBBE AVERE UN EFFETTO NEGATIVO SUI FUTURI UTILI DI ESERCIZIO.

B.4 RISCHI CONNESSI ALLA DIPENDENZA DA SOGGETTI TERZI

IL GRUPPO ALITALIA DIPENDE DAI SERVIZI FORNITI DA TERZI, QUALI I CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO, GLI ADDETTI AL CARBURANTE, E ALLE PISTE, NONCHÉ DAI SERVIZI FORNITI DAGLI ORGANI DI REGOLAMENTAZIONE QUALI L'ENAC. IN PASSATO, CI SONO STATI SCIOPERI INDETTI DAI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO ED ALTRE PARTI CHE HANNO RITARDATO O COMPORTATO LA CANCELLAZIONE DI VOLI. QUALORA UNO O PIÙ DEI SERVIZI FORNITI DA TALI PARTI SIANO TEMPORANEAMENTE INDISPONIBILI A CAUSA DI SCIOPERI OD ALTRI EVENTI, OVVERO DEFINITIVAMENTE INDISPONIBILI, OVVERO DISPONIBILI SOLO AD IRRAGIONEVOLI CONDIZIONI COMMERCIALI, CIÒ POTREBBE AVERE UN IMPATTO NEGATIVO SULL'ATTIVITÀ DI ALITALIA, LE CONDIZIONI FINANZIARIE E GLI UTILI DI ESERCIZIO.

INOLTRE, ALITALIA A SEGUITO DEL PERFEZIONAMENTO DEL CONTRATTO STIPULATO CON FINTECNA, CONTINUERÀ A DIPENDERE ATTRAVERSO I CONTRATTI

SOTTOSCRITTI CON QUEST'ULTIMA PER LA FORNITURA DI SERVIZI ESSENZIALI QUALI, TRA L'ALTRO, LA MANUTENZIONE, L'ASSISTENZA AEROPORTUALE IL TRATTAMENTO E LA GESTIONE DEI DATI INFORMATICI. NON È POSSIBILE GARANTIRE IL FATTO CHE ALITALIA SARÀ IN GRADO DI OTTENERE TALI SERVIZI DA ALTRI FORNITORI ED A QUALI CONDIZIONI. NEL CASO IN CUI ALITALIA SERVIZI NON FOSSE IN GRADO OVVERO MANCASSE DI ADEMPIERE PER QUALSIASI RAGIONE AGLI OBBLIGHI PREVISTI DAI CONTRATTI DI SERVIZIO SOTTOSCRITTI CON ALITALIA, POTREBBERO AVERSI EFFETTI SOSTANZIALMENTE NEGATIVI PER L'ATTIVITÀ DI ALITALIA. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 21 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

B.5 RISCHI CONNESSI ALLA CICLICITA' DELL' INDUSTRIA AERONAUTICA

L'INDUSTRIA AERONAUTICA RISULTA ESTREMAMENTE SENSIBILE ALLE CONDIZIONI ECONOMICHE GENERALI. DATO CHE UNA SIGNIFICATIVA PORZIONE DEI VIAGGI AEREI (SIA PER LAVORO CHE PER PIACERE) È DISCREZIONALE, L'INDUSTRIA TENDE A REGISTRARE RISULTATI ECONOMICI NEGATIVI DURANTE I PERIODI DI CRISI ECONOMICA. NEGLI ANNI PASSATI, LA DOMANDA DEI PASSEGGERI ED I RENDIMENTI SONO STATI NEGATIVAMENTE INFLUENZATI DALLA STAGNAZIONE GENERALE DEI PRINCIPALI MERCATI DI ALITALIA.

B.6 CRISI DEL TRASPORTO AEREO

L'11 SETTEMBRE 2001 GLI ATTACCHI TERRORISTICI, PORTATI A TERMINE PER MEZZO DI AEROMOBILI, ED I SUCCESSIVI ATTACCHI TERRORISTICI SU SCALA MONDIALE, INSIEME AI CONFLITTI IN AFGHANISTAN ED IRAQ, HANNO AVUTO UN EFFETTO NEGATIVO SULL'ATTIVITÀ DI ALITALIA. OLTRE A CIÒ, LA RECENTE ACCRESCIUTA MINACCIA DI ATTACCHI TERRORISTICI, INCLUSE GUERRE, TERRORISMO CON ARMI BATTERIOLOGICHE, SABOTAGGIO, OD ALTRI IMPREVEDIBILI ATTI DI TERRORE, HANNO AVUTO UN EFFETTO NEGATIVO SULL'ATTIVITÀ GLOBALE E SUL MONDO POLITICO. QUESTE MINACCE HANNO INFLUITO, IN PARTICOLARE, SULL'INDUSTRIA AEREA INTERNAZIONALE E SUL TURISMO. QUESTA ATMOSFERA DI INCERTEZZA POTREBBE PROTRARSI PREVEDIBILMENTE PER IL FUTURO E POTREBBE INTENSIFICARSI DRASTICAMENTE QUALORA VENISSERO CONDOTTE ALTRE AZIONI TERRORISTICHE, SOPRATTUTTO SE DIRETTE CONTRO AEROMOBILI O DESTINAZIONI TURISTICHE. TALI EVENTI POTREBBERO AVERE UN EFFETTO NEGATIVO DURATURO SULLE CONDIZIONI FINANZIARIE DI ALITALIA E SUI SUOI UTILI DI ESERCIZIO.

LE CONSEGUENZE NEGATIVE DEL PANORAMA MONDIALE COSÌ MODIFICATO DOPO L'11 SETTEMBRE 2001 INCLUDONO:

- UNA RIDOTTA DOMANDA PER I VIAGGI AEREI E SERVIZI CONNESSI;
- UNA LIMITAZIONE SULL'AMMONTARE DELLE COPERTURE ASSICURATIVE DISPONIBILI, LIMITI SUPERIORI SULLE PERDITE ASSICURABILI E COSTI DI COPERTURA SENSIBILMENTE PIÙ ALTI;
- COSTI PIÙ ELEVATI IN RELAZIONE ALLE PIÙ STRINGENTI MISURE DI SICUREZZA, SIA VOLONTARIE CHE IMPOSTE DA DISPOSIZIONI GOVERNATIVE; E
- RESTRIZIONI DEI VOLI SU REGIONI IN CONFLITTO.

ALCUNE DI QUESTE CONSEGUENZE HANNO AVUTO UN EFFETTO NEGATIVO SULLA CONDIZIONE FINANZIARIA DI ALITALIA E SUI SUOI UTILI DI ESERCIZIO NEGLI ANNI PASSATI. NON SI PUÒ ESCLUDERE CHE SIMILI EVENTI NON SI RIPETANO IN FUTURO.

B.7 RISCHI CONNESSI AGLI EFFETTI DI EPIDEMIE O DISASTRI NATURALI

L'EPIDEMIA DI SARS NEL SUD-EST ASIATICO NEL 2003 HA COMPORTATO SENSIBILI RIDUZIONI DELLE PRENOTAZIONI E DEI VIAGGI. SIMILI EPIDEMIE, COME L'INFLUENZA AVIARIA, I DISASTRI NATURALI ED ALTRI SIMILI EVENTI POTREBBERO

IN FUTURO RIDURRE LA DOMANDA DI SERVIZI PASSEGGERI E/O CARGO, COMPORTANDO UN EFFETTO NEGATIVO SULLE CONDIZIONI FINANZIARIE DI ALITALIA E SUI SUOI UTILI DI ESERCIZIO.

B.8 RISCHI CORRELATI ALLE TARIFFE RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI ED AGLI ONERI PER LA SICUREZZA

LE TARIFFE RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI, E GLI ONERI PER LA SICUREZZA RAPPRESENTANO UN COSTO OPERATIVO SIGNIFICATIVO PER ALITALIA. NESSUNA GARANZIA PUÒ ESSERE DATA CHE TALI VOCI NON AUMENTINO IN FUTURO IN ITALIA OD ALTROVE IN FUNZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO O SULLA BASE DI RAGIONI AMBIENTALI O COLLEGATE AI LIVELLI DI EMISSIONI. OLTRE A CIÒ, GLI ONERI PER LA SICUREZZA NEGLI AEROPORTI IN ITALIA O ALTROVE, PARTICOLARMENTE NEGLI STATI UNITI, POTREBBERO AUMENTARE ULTERIORMENTE, NEL CASO DI NUOVI ATTACCHI TERRORISTICI. CIÒ POTREBBE COMPORTARE PER ALITALIA UNA MAGGIORAZIONE DEI COSTI.

EVENTUALI MAGGIORAZIONI DEGLI ONERI, DELLE TARIFFE O DEGLI ALTRI COSTI CHE ALITALIA NON SIA IN GRADO DI TRASFERIRE SUL PREZZO DEL PROPRIO PRODOTTO, POTREBBERO AVERE UN EFFETTO NEGATIVO SULLE CONDIZIONI FINANZIARIE DI ALITALIA E SUI SUOI UTILI DI ESERCIZIO.

B.9 RISCHI DERIVANTI DA DISASTRI AEREI

ALITALIA, COME LE ALTRE COMPAGNIE AEREE, È ESPOSTA AL RISCHIO DI PERDITE POTENZIALI NEL CASO IN CUI UNO O PIÙ DEI SUOI VELIVOLI ABBA UN INCIDENTE, O SUBISCA UN ATTACCO TERRORISTICO, UN ATTO DI SABOTAGGIO OD ALTRO EVENTO. NESSUNA GARANZIA PUÒ ESSERE DATA IN MERITO AL FATTO CHE L'AMMONTARE DELLA COPERTURA ASSICURATIVA DISPONIBILE PER ALITALIA IN CASO DI ACCADIMENTO DI UN EVENTO SIFFATTO SIA SUFFICIENTE PER COPRIRE LE EVENTUALI PERDITE CHE NE DERIVEREBBERO QUALORA QUESTE FOSSERO SUPERIORI AI MASSIMALI ASSICURATIVI. TALI PERDITE POTREBBERO AVERE UN EFFETTO NEGATIVO SULLE CONDIZIONI FINANZIARIE DI ALITALIA O SUI SUOI UTILI DI ESERCIZIO. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA AL CAPITOLO 5, PARAGRAFO 5.1.1 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

B.10 ALITALIA DIPENDE DALL'ININTERROTTA OPERATIVITÀ DEI PROPRI SISTEMI DI ELABORAZIONE DATI OVVERO DI TERZI

LA CAPACITÀ DI ALITALIA DI GESTIRE LA VENDITA DEI PROPRI BIGLIETTI, LE PRENOTAZIONI, LA RETE DI TRAFFICO ED ESEGUIRE ALTRE ATTIVITÀ COMMERCIALI ESSENZIALI DIPENDE DALL'EFFICIENZA E DALLA ININTERROTTA OPERATIVITÀ DEI COMPUTER E DEI SISTEMI INFORMATICI E DI COMUNICAZIONE. DAL MOMENTO CHE I COMPUTER ED I SISTEMI INFORMATICI E DI COMUNICAZIONE SONO VULNERABILI A GUASTI, CALI DI CORRENTE, ATTI DI SABOTAGGIO, VIRUS, INCENDI ED ALTRI EVENTI, NESSUNA GARANZIA PUÒ ESSERE DATA SULL'EFFICIENZA E CONTINUITÀ DELL'OPERATIVITÀ DI TALI SISTEMI. QUALSIASI SIGNIFICATIVA INEFFICIENZA DI TALI SISTEMI POTREBBE SERIAMENTE IMPATTARE SULLA CAPACITÀ DI ALITALIA DI OPERARE EFFICIENTEMENTE E POTREBBE AVERE UN EFFETTO NEGATIVO SULLE CONDIZIONI FINANZIARIE DI ALITALIA O SUI SUOI UTILI DI ESERCIZIO.

B.11 RISCHI CONNESSI A FUTURE MODIFICHE DELLA REGOLAMENTAZIONE DEL SETTORE DI ATTIVITÀ'

L'OPERATIVITÀ DI UNA COMPAGNIA AEREA È REGOLAMENTATA DA LEGGI E NORMATIVE E TRATTATI BILATERALI E MULTILATERALI TRA IL PAESE A CUI APPARTIENE ED ALTRI STATI, CHE SONO SOGGETTI A MODIFICHE. NON È POSSIBILE PREVEDERE QUALI LEGGI E REGOLAMENTI SARANNO ADOTTATI IN FUTURO E QUALI CAMBIAMENTI AI TRATTATI INTERNAZIONALI DEL TRASPORTO AEREO VERRANNO IMPLEMENTATI OVVERO IN CHE MODO ESSI POTREBBERO RIFLETTERSÌ SU ALITALIA.

SI VEDA INOLTRE “FATTORI DI RISCHIO RELATIVI AGLI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI—LA NORMATIVA COMUNITARIA IMPONE RESTRIZIONI SUL CONTROLLO AZIONARIO ED EFFETTIVO DI ALITALIA DA PARTE DI SOGGETTI NON COMUNITARI. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 5, PARAGRAFO 5.2.3 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

B.12 RISCHI CONNESSI ALL'ESERCIZIO DI TRATTE INTERNAZIONALI

IN QUALITÀ DI COMPAGNIA AEREA INTERNAZIONALE, L'ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ È SOGGETTA A VARI RISCHI PER EVENTI CHE NON SONO SOTTO IL SUO DIRETTO CONTROLLO, QUALI L'INSTABILITÀ DELLE ECONOMIE STRANIERE E DEI GOVERNI, LE MODIFICHE DEGLI ORDINAMENTI GIURIDICI DELLE DESTINAZIONI SERVITE DAL PROPRIO NETWORK. QUALSIASI SIGNIFICATIVA RIDUZIONE DEL TRAFFICO PASSEGGERI IN CONSEGUENZA DI TALI RISCHI POTREBBE AVERE UN EFFETTO NEGATIVO SULL'ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ.

ALITALIA INOLTRE, DATA LA NATURA INTERNAZIONALE DI UNA PARTE SOSTANZIALE DELLA PROPRIA ATTIVITÀ, RICEVE LARGA PARTE DELLE PROPRIE ENTRATE ED EFFETTUA UNA NOTEVOLE PORZIONE DELLE PROPRIE SPESE DI GESTIONE, IN VALUTA STRANIERA, IN PARTICOLARE DOLLARI STATUNITENSIS, ESPONENDOSI PERTANTO ALLE FLUTTUAZIONI DEI CAMBI TRA TALI VALUTE E L'EURO.

PERALTRÒ, I PREZZI DEL CARBURANTE AEREO, DEI PEZZI DI RICAMBIO E (IN GRAN PARTE) DEI CANONI DI LEASING OPERATIVI DEGLI AEROMOBILI SONO FISSATI IN DOLLARI USA OVVERO SONO CORRELATI AL DOLLARO USA. LA SVALUTAZIONE DELL'EURO NEI CONFRONTI DEL DOLLARO USA PUÒ, DUNQUE, COMPORTARE UN EFFETTO SOSTANZIALMENTE NEGATIVO SULLE SPESE GESTIONALI DI ALITALIA. AL FINE DI RIDURRE TALI RISCHI ALITALIA HA ADOTTATO UNA POLITICA, SU BASE ANNUA, FINALIZZATA ALLA COPERTURA DI PARTE DELL'ESPOSIZIONE PREVISTA SULLE TRANSAZIONI EFFETTUATE NELLE PRINCIPALI VALUTE DIVERSE DALL'EURO.

B.13 PROCEDIMENTI GIUDIZIARI

ALITALIA È COINVOLTA IN ALCUNI PROCEDIMENTI GIUDIZIARI SIA IN ITALIA SIA ALL'ESTERO, TANTO IN QUALITÀ DI CONVENUTA QUANTO DI ATTRICE. UN'AMPIA PARTE DI QUESTE PENDENZE LEGALI SONO DOVUTE A DANNI PERSONALI CHE LA CLIENTELA SOSTIENE ESSERE STATI CAGIONATI DURANTE VOLI, INTERRUZIONI DI SERVIZIO O DI RITARDI DEI VOLI OVVERO A CAUSA DI BAGAGLI SMARRITI O DANNEGGIATI, AD INFORMAZIONI INADEGUATE RIGUARDO A VISTI E CONDIZIONI DI INGRESSO NEGLI STATI. INOLTRE, UN GRAN NUMERO DI CAUSE CONCERNONO CONTROVERSIE GIUSLAVORISTICHE E PREVIDENZIALI. IN GENERALE, NON È POSSIBILE PREVEDERE L'ESITO DEI PROCEDIMENTI PENDENTI.

NON È POSSIBILE GARANTIRE CHE ALITALIA NON RISULTI RESPONSABILE E CHE NON SIA CONDANNATA AL PAGAMENTO DI IMPORTANTI SOMME NELL'AMBITO DELLE CAUSE NELLE QUALI È O POTREBBE ESSERE COINVOLTA. L'ESITO NEGATIVO DI CAUSE PENDENTI O MINACCIATE POTREBBE INCIDERE IN MODO SOSTANZIALMENTE NEGATIVO SULLA CONDIZIONE FINANZIARIA DI ALITALIA E SUI SUOI UTILI DI GESTIONE. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 19, PARAGRAFO 19.8 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

C. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI AGLI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI

C.1 RISCHI CONNESSI ALLA NORMATIVA COMUNITARIA (REG (CEE) N. 2407/92 ED ALTRE REGOLAMENTAZIONI CHE IMPONGONO RESTRIZIONI SUL CONTROLLO DI ALITALIA DA PARTE DI SOGGETTI EXTRA-UE

AL FINE DI POTER MANTENERE LA LICENZA DI ESERCIZIO E, QUINDI, CONTINUARE A SVOLGERE LA PROPRIA ATTIVITÀ DI TRASPORTO AEREO DI LINEA, UN VETTORE COMUNITARIO CHE SVOLGE TALI ATTIVITÀ, PER SODDISFARE I REQUISITI DETTATI DALLA NORMATIVA COMUNITARIA APPLICABILE, DEVE ESSERE E

RIMANERE PARTECIPATO IN MISURA MAGGIORITARIA ED ESSERE CONTROLLATO DI FATTO DA SOGGETTI PROVENIENTI DAGLI STATI DELL'AE (AREA ECONOMICA EUROPEA). ALITALIA E LE SOCIETÀ DA QUEST'ULTIMA CONTROLLATE CHE SVOLGONO SERVIZI DI TRASPORTO AEREO DI LINEA DEVONO, INOLTRE, SODDISFARE I REQUISITI DI NAZIONALITÀ PREVISTI DAGLI ACCORDI BILATERALI CHE L'ITALIA HA SOTTOSCRITTO CON PAESI NON AEE (I "TRATTATI BILATERALI") PER LE ROTTE A CUI SONO DESIGNATE. TALI TRATTATI BILATERALI NORMALMENTE RICHIEDONO CHE I VETTORI DESIGNATI DA CIASCUNO STATO PER OPERARE SULLE ROTTE OGGETTO DEL RELATIVO TRATTATO BILATERALE SIANO SOSTANZIALMENTE DETENUTI ED EFFETTIVAMENTE CONTROLLATI DALLO STATO DESIGNANTE O DAI CITTADINI DI QUEST'ULTIMO. CIASCUNO STATO PUÒ RIFIUTARE L'ACCESSO ALLE ROTTE AL VETTORE DESIGNATO DALL'ALTRO STATO SE TALE VETTORE NON SODDISFI I REQUISITI DI PROPRIETÀ E DI CONTROLLO. NON È STATA COMPIUTAMENTE DEFINITA LA COMPETENZA TRA UNIONE EUROPEA E STATI MEMBRI IN MERITO ALLA CONCLUSIONE DI CONVENZIONI DI TRAFFICO AEREO CON PAESI TERZI ALL'UNIONE EUROPEA.

IL MINISTERO ITALIANO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE ATTUALMENTE DETIENE IL 62,3% DELLE AZIONI ORDINARIE, ED HA MANIFESTATO L'INTENZIONE DI SOTTOSCRIVERE UN NUMERO DI DIRITTI D'OPZIONE AD ESSO SPETTANTI NELL'AMBITO DELL'OFFERTA CHE LO ATTESTI AL 49,9% DEL CAPITALE SOCIALE. INOLTRE, AIR FRANCE DETIENE CIRCA IL 2% DELLE AZIONI ORDINARIE E UNA PARTE SIGNIFICATIVA DEL CAPITALE SOCIALE È DETENUTA DA SOGGETTI DI NAZIONALITÀ ITALIANA O AEE. E' PREVISTO CHE A SEGUITO DELL'OFFERTA, LA PARTECIPAZIONE DI MAGGIORANZA NEL CAPITALE SOCIALE DI ALITALIA RESTI IN CAPO A SOGGETTI DI NAZIONALITÀ ITALIANA O AEE.

IL GOVERNO ITALIANO HA CONFERMATO AD ALITALIA CHE, IN RELAZIONE ALLE FASI SUCCESSIVE DEL PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE DELLA STESSA, TERRÀ CONTO DELL'EFFETTO CHE IL PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE POSSA AVERE SULLE LICENZE OPERATIVE E SUI DIRITTI DI TRAFFICO DI ALITALIA NONCHÉ SULLE SOCIETÀ DALLA STESSA AEREE CONTROLLATE, PREVEDENDO ALTRESÌ L'ADOZIONE DI IDONEE MISURE VOLTE AD ASSICURARE IL RISPETTO DEI REQUISITI DI PROPRIETÀ E CONTROLLO PREVISTI DALLA NORMATIVA COMUNITARIA APPLICABILE E DAI REQUISITI PREVISTI DAI VARI ACCORDI BILATERALI DI SERVIZIO AEREO IN ESSERE CON STATI TERZI. L'EVENTUALE EMANAZIONE DI UNA LEGGE E/O L'INTRODUZIONE NELLO STATUTO DI ALITALIA DI UN MECCANISMO CHE PERMETTA, IN CASI ECCEZIONALI, LA POSSIBILITÀ DI IMPORRE AD AZIONISTI DI NAZIONALITÀ NON ITALIANA O AEE LA VENDITA DELLA PROPRIA PARTECIPAZIONE AL FINE DI RIPRISTINARE IL RISPETTO DEI REQUISITI DI PROPRIETÀ E CONTROLLO SOPRA DESCRITTI, OVVERO DI QUALSIASI ALTRO MECCANISMO CHE CONSENTA DI CONTROLLARE LA PROPRIETÀ DELLE AZIONI POTREBBERO, SE POSTI IN ESSERE, INCIDERE SULLA LIQUIDITÀ DEL TITOLO ED SULLA POSSIBILITÀ PER ALCUNI AZIONISTI DI ESERCITARE I DIRITTI CONNESSI ALLE AZIONI ORDINARIE DAGLI STESSI DETENUTI. NEL CASO IN CUI IL GOVERNO ITALIANO DOVESSE INVECE NON INTRODURRE TALI MISURE, LE FUTURE OPERAZIONI DI CESSIONE DI AZIONI ORDINARIE DA PARTE DEL MEF O DI ALTRI AZIONISTI ITALIANI O APPARTENENTI ALL'AREA AEE VERSO CITTADINI EXTRA AEE, POTREBBERO PREGIUDICARE LA CAPACITÀ DI ALITALIA DI ESERCITARE I DIRITTI DI TRAFFICO AI SENSI DEI TRATTATI BILATERALI, OVE QUESTI NON FOSSERO EMENDATI. A SECONDA DELLE DESTINAZIONI INTERESSATE DALLA PERDITA DI DIRITTI DI TRAFFICO, LA PERDITA DI TALI DIRITTI DI TRAFFICO E DI LICENZE OPERATIVE POTREBBE AVERE UN EFFETTO SIGNIFICATIVAMENTE NEGATIVO SULL'ATTIVITÀ DI ALITALIA NONCHÉ SULLE SUE CONDIZIONI FINANZIARIE E SUGLI UTILI DI GESTIONE. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SI RINVIA ALLA SEZIONE PRIMA, CAPITOLO 5, PARAGRAFO 5.2.3 DEL PROSPETTO INFORMATIVO.

C.2 LIQUIDITA' DEGLI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI ED EFFETTI DILUITIVI

I DIRITTI DI OPZIONE SULLE NUOVE AZIONI EMESSE IN OCCASIONE DELL'OFFERTA DOVREBBERO ESSERE NEGOZIATI SUL MTA PER UN PERIODO CHE VA DAL 14 NOVEMBRE 2005 AL 25 NOVEMBRE 2005 COMPRESO. ALITALIA NON PRESENTERÀ DOMANDA DI NEGOZIAZIONE PER I DIRITTI DI OPZIONE SU NESSUN ALTRO MERCATO REGOLAMENTATO. NON POSSONO ESSERE FORNITE GARANZIE SULLO SVILUPPO DELLE NEGOZIAZIONI SUI DIRITTI DI SOTTOSCRIZIONE DURANTE QUESTO PERIODO NÉ SULL'ESISTENZA DI UNA LIQUIDITÀ SUFFICIENTE. IL PREZZO DI NEGOZIAZIONE DEI DIRITTI DI SOTTOSCRIZIONE DIPENDERÀ, TRA L'ALTRO, DALLO SVILUPPO DEL PREZZO DELLE AZIONI IN CIRCOLAZIONE E POTREBBE ESSERE SOGGETTO A MAGGIORE VOLATILITÀ RISPETTO AL PREZZO NEGOZIALE DELLE AZIONI STESSE.

IN CASO DI SOTTOSCRIZIONE ANCHE PARZIALE DELL'OFFERTA DA PARTE DEI TITOLARI DI OBBLIGAZIONI CONVERTIBILI ALITALIA, SIA I TITOLARI DI AZIONI ALITALIA CHE ESERCITERANNO INTEGRALMENTE OVVERO ANCHE SOLO PARZIALMENTE I DIRITTI DI SOTTOSCRIZIONE AD ESSI SPETTANTI, SIA GLI AZIONISTI DI ALITALIA CHE NON ESERCITERANNO I LORO DIRITTI DI SOTTOSCRIZIONE, SUBIRANNO UNA DIMINUZIONE NELLA PERCENTUALE CHE DETENGONO NEL CAPITALE SOCIALE DI ALITALIA.

I TITOLARI DI TALI DIRITTI DI OPZIONE CHE NON ESERCITERANNO TALI DIRITTI ENTRO I TERMINI STABILITI PERDERANNO TALI DIRITTI SENZA RICEVERE ALCUN COMPENSO PER TALE PERDITA.

C.3 VOLATILITA' DEL PREZZO DELLE AZIONI ORDINARIE DI ALITALIA E DEI DIRITTI DI OPZIONE

FATTORI QUALI I CAMBIAMENTI NEGLI UTILI DI ESERCIZIO DELLA SOCIETÀ O DEI SUOI CONCORRENTI, MUTAMENTI NELLE CONDIZIONI GENERALI DELL'INDUSTRIA AEREA, NELL'ECONOMIA GENERALE E NEI MERCATI FINANZIARI, POTREBBERO PORTARE A SOSTANZIALI FLUTTUAZIONI DEL PREZZO DELLE AZIONI ORDINARIE. E DEI DIRITTI DI OPZIONE INOLTRE, I MERCATI AZIONARI HANNO FATTO RICONTRARE NOTEVOLI FLUTTUAZIONI DEI PREZZI E DEI VOLUMI NEGLI ULTIMI ANNI. TALI FLUTTUAZIONI POTREBBERO IN FUTURO INCIDERE NEGATIVAMENTE SUL PREZZO DI MERCATO DELLE AZIONI ORDINARIE, DI ALITALIA INDIPENDENTEMENTE DAGLI UTILI DI GESTIONE O DALLE CONDIZIONI FINANZIARIE DELLA SOCIETÀ.

C.4 RISCHI CONNESSI A FUTURE VENDITE DI AZIONI ALITALIA DA PARTE DEL MEF O DI ALTRI AZIONISTI

LE VENDITE DI IMPORTANTI QUANTITATIVI DI AZIONI DA PARTE DEL MEF O DI ALTRI AZIONISTI, OVVERO LA PERCEZIONE CHE DI TALI VENDITE SI POTREBBE AVERE, POTREBBERO NEGATIVAMENTE INCIDERE SUL PREZZO DI MERCATO DELLE AZIONI ORDINARIE DI ALITALIA.

C.5 RISCHI VALUTARI PER GLI AZIONISTI FUORI DALL'AEREA DELL'EURO

IL PREZZO DELLE AZIONI DI NUOVA EMISSIONE E DEI DIRITTI DI SOTTOSCRIZIONE PER LE NUOVE AZIONI SONO FISSATI IN EURO E LE AZIONI SONO QUOTATE E NEGOZiate IN EURO. ALITALIA PAGERÀ I DIVIDENDI IN EURO OVE NE SUSSISTANO I PRESUPPOSTI. PERTANTO, TUTTI GLI INVESTITORI ESTERNI ALL'AREA DELL'EURO SONO ESPOSTI A VARIAZIONI NEGATIVE DELLE PROPRIE VALUTE NEI CONFRONTI DELL'EURO CON L'EFFETTO DI RIDURRE IL VALORE DELLE AZIONI IN LORO TITOLARITÀ E DEI DIVIDENDI PAGATI PER CIASCUNA DI ESSE.

C.6 CONTRATTO DI GARANZIA

DEUTSCHE BANK AG, IN PROPRIO E A NOME DI ALTRI PRIMARI ISTITUTI FINANZIARI ITALIANI ED ESTERI, HA SOTTOSCRITTO IL CONTRATTO DI GARANZIA FINALIZZATO A GARANTIRE IL BUON ESITO DELL'OFFERTA AL NETTO DELLA PARTE

DI AUMENTO DI CAPITALE CHE IL MEF SI È IMPEGNATO A SOTTOSCRIVERE, QUALORA ALL'ESITO DELL'OFFERTA IN BORSA DEI DIRITTI INOPTATI, AI SENSI DELL'ART. 2441, COMMA 3, CODICE CIVILE, RISULTASSERO AZIONI NON SOTTOSCRITTE. IL CONTRATTO DI GARANZIA, PREVEDE CHE GLI OBBLIGHI DI GARANZIA DA PARTE DI DEUTSCHE BANK AG, IN PROPRIO E A NOME DI ALTRI PRIMARI ISTITUTI FINANZIARI ITALIANI ED ESTERI, VENGANO MENO QUALORA INTERVENGANO UNA SERIE DI EVENTI, CONTENUTI IN CLAUSOLE IN LINEA CON QUELLE USUALMENTE PRESENTI IN TALI CONTRATTI INTEGRATE DA PREVISIONI SPECIFICAMENTE RIFERIBILI ALLA SOCIETÀ. TALI CLAUSOLE PREVEDONO IPOTESI IN CUI SI VERIFICANO EVENTI STRAORDINARI IDONEI A MUTARE RADICALMENTE IL QUADRO ECONOMICO FINANZIARIO GENERALE OVVERO QUELLO SPECIFICO DI ALITALIA E DEL SETTORE IN CUI ESSA OPERA.

A. STORIA E ATTIVITA' DELL'EMITTENTE

Alitalia, fondata nel 1946, costituisce la società capogruppo del Gruppo Alitalia, effettua servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci su linee nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Alla data di pubblicazione del presente Prospetto Informativo, Alitalia serve 101 destinazioni mondiali in 49 paesi con una flotta di 184 aeromobili.

Nel corso del 2004, il numero di passeggeri trasportati dalla flotta di Alitalia è stato pari a 22,2 milioni mentre il numero di tonnellate trasportate con voli merci e postali è stato pari ad 1,42 milioni.

Nel 2004, i ricavi del Gruppo Alitalia sono stati pari a 4.075 milioni di Euro ed il numero di dipendenti è stato pari a 20.575 unità.

Al 30 giugno 2005, i ricavi del Gruppo Alitalia sono stati pari a 2.126 milioni di Euro ed il numero di dipendenti si è attestato a 20.037 unità.

Alitalia rappresenta il principale operatore sul mercato nazionale italiano ed occupa la quinta posizione tra i vettori europei aderenti alla AEA, per passeggeri chilometro trasportati (RPK) sui traffici internazionali nell'area Europa e la quarta posizione sulla relazione Europa-Nord Atlantico, fra le principali compagnie aeree europee.

Per ulteriori informazioni si rinvia al Capitolo 5, Paragrafo 5.1 del Prospetto Informativo.

Programmi futuri

Il Piano Industriale ha come obiettivi

- **Posizionamento di Alitalia come vettore a rete altamente efficiente (Highly Efficient Network Carrier);**
- **recupero della profittabilità, a partire dal 2006, con una drastica riduzione dei costi unitari;**
- **raggiungimento di un rapporto EBITDAR/VALORE DELLA PRODUZIONE pari a circa il 14% nell'arco di tempo coperto dal Piano Industriale (valore medio 2006–2008);**
- **Rapporto Indebitamento / Capitale Proprio pari a circa il 30% (valore medio 2007–2008).**

Strategie generali

- **Concentrazione di Alitalia sul Core Business, costituito dal trasporto aereo passeggeri e Cargo;**
- **recupero di quote sul mercato domestico e investimento sui mercati internazionali ed intercontinentali per il Business Passeggeri;**
- **significativa crescita dimensionale in termini di capacità offerta e di posizionamento commerciale sui mercati strategici per il Business Cargo;**
- **radicale efficientamento del sistema industriale complessivo, su tutte le variabili chiave (personale, flotta, approvvigionamenti);**
- **ruolo attivo nel sistema delle alleanze strategiche;**
- **rinnovamento e sviluppo della flotta, sia in termini dimensionali che sotto il profilo dello sviluppo tecnologico e del comfort a bordo.**

Percorso di realizzazione e principali azioni

Le linee strategiche sopra descritte perseguono il risanamento della Società entro il biennio 2005–2006 (prima fase) ed il rilancio della Società entro il biennio 2007–2008 (seconda fase). Nell’arco di tempo coperto dal Piano Industriale sono previsti investimenti per un ammontare complessivo pari a circa 1 miliardo di Euro. Tali investimenti tengono conto del pianificato rinnovamento della flotta, dell’attività di manutenzione sulla stessa nonché della possibilità per Alitalia di esercitare le opzioni di riscatto previste dai contratti di leasing relativi agli aeromobili.

Fase di risanamento (2005–2006)

La prima fase del Piano Industriale avverrà attraverso le seguenti linee di azione:

- **Deconsolidamento di Alitalia Servizi a seguito dell’acquisizione del controllo da parte di Fintecna.**
- **Significativa espansione della rete (*network*), con notevole incremento di capacità offerta a parità di dimensione della flotta attraverso un più elevato utilizzo della medesima.**
- **Incremento della produttività generale (flotta e personale) e riduzione del costo del lavoro.**
- **Azioni strutturali sugli approvvigionamenti.**
- **Azioni di efficientamento dei processi commerciali.**

Fase di rilancio (2007–2008)

La seconda fase del Piano Industriale avverrà attraverso le seguenti principali linee di azione:

Con riferimento al Business Passeggeri:

- **Crescita della dimensione della flotta.**
- **Espansione della rete dei collegamenti.**
- **Rafforzamento del Brand Alitalia e miglioramento della qualità del servizio.**

La crescita della capacità offerta nel Business passeggeri complessivamente prevista in termini di CAGR (tasso di crescita medio annuo composto) nel periodo 2005–2008 è dovuta a:

- un sostanziale mantenimento della capacità offerta pari al –0,9% in termini di ASK nel mercato domestico
- una crescita del 2,4% in termini di ASK nei mercati internazionali
- una significativa crescita del 9,1% in termini di ASK nei mercati intercontinentali

Il Load Factor nel periodo 2005–2008 è previsto in crescita di 6,9 punti nella rete nazionale, di 3,0 punti nella rete internazionale e di 4,1 punti nella rete intercontinentale.

I Ricavi per posto chilometro offerto (RASK) sono previsti in crescita in termini di CAGR (tasso di crescita medio annuo composto) del 4% nella rete nazionale, dello 0,2% nella rete internazionale e del 2,7% nella rete intercontinentale.

Per il Business Cargo

Attraverso la conversione di quattro MD11 Combi in *all cargo* ci si attende infatti una crescita di oltre il 15% in termini di CAGR 2005–2008 (tasso di crescita medio annuo composto) delle Tonnellate chilometro offerte (TKO), dell’8,4% delle Tonnellate trasportate per chilometri operati e un decremento di 2,2 punti in termini di *Load Factor*, nello stesso periodo.

Scenario internazionale

Nel presupposto che lo scenario macroeconomico di riferimento utilizzato nella definizione degli interventi di Piano Industriale non subisca mutamenti strutturali nel tempo (con particolare riferimento all’andamento del prezzo del petrolio ed alla situazione geopolitica dei principali mercati sui quali l’Emittente opera) la realizzazione degli obiettivi di Alitalia nell’arco di tempo coperto dal Piano Industriale rafforzerà il ruolo della Società anche nel sistema delle alleanze globali e nelle opportunità di partnership strategiche. Per maggiori informazioni in merito alle alleanze globali si rinvia al Capitolo 5, Paragrafo 5.1 del Prospetto Informativo.

Sintesi delle principali dinamiche afferenti il recupero di redditività del Piano Industriale

Dal 2004 al 2008 si prevede un significativo miglioramento dell'indicatore di redditività unitaria (Risultato Operativo per Tonnellate Chilometro Offerte), miglioramento prevalentemente riconducibile alla riduzione dei costi unitari (escluso il carburante e i costi afferenti attività non core rese a terzi) stimata in circa il 24%.

Fatta 100 tale riduzione dei costi unitari la riduzione dei costi di acquisto e commerciali pesa per circa il 40%, gli effetti derivanti dall'applicazione a regime dei contratti di servizio tra Alitalia e Alitalia Servizi per circa il 23% e le azioni volte alla riduzione del costo del lavoro per circa il 37%.

Il Piano Industriale ipotizza per il 2006 una quotazione del greggio per barile pari a 60 dollari, per il 2007 pari a 57 dollari e per il 2008 pari a 55 dollari.

Alitalia ha adottato una politica di protezione nei confronti delle fluttuazioni del prezzo del petrolio utilizzando una strategia di *hedging* coerente con le assunzioni del Piano Industriale. Per ulteriori informazioni sulla strategia di *hedging* si rinvia al Capitolo 8, Paragrafo 8.2.3 del Prospetto Informativo.

B. L'OFFERTA

L'Offerta descritta nel presente Prospetto Informativo ha per oggetto le Azioni da emettersi a servizio dell'Aumento di Capitale, aventi le stesse caratteristiche di quelle in circolazione (godimento 1° gennaio 2005), da offrire in opzione agli aventi diritto per un controvalore complessivo di massimi Euro 1,2 miliardi.

A valere sulla delega conferitagli dall'Assemblea Straordinaria del 29 luglio 2005 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato in data 7 novembre 2005 di aumentare il capitale sociale a pagamento ed in via scindibile per un importo massimo di nominali Euro 1,2 miliardi, mediante emissione di azioni ordinarie da offrire in opzione ai soci ed ai titolari di obbligazioni convertibili ai sensi dell'art. 2441 del codice civile.

In data 10 novembre 2005 il Consiglio di Amministrazione ha determinato (i) di aumentare a pagamento il capitale sociale in via scindibile dell'importo di Euro 1.006.049.657,60 (ii) il numero di azioni ordinarie in 1.257.562.072 azioni, (iii) il Prezzo di Offerta in Euro 0,80. Le Azioni saranno offerte ai titolari di azioni Alitalia ed ai possessori di obbligazioni convertibili Alitalia nel rapporto di n.13 Azioni per ogni 2 azioni ordinarie possedute e di 13 Azioni per ogni 60 obbligazioni convertibili possedute.

Finalità dell'Offerta

L'Offerta rappresenta una delle principali azioni volte a sostenere dal punto di vista delle fonti finanziarie l'implementazione del Piano Industriale illustrato nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.5. con particolare riferimento alla prima fase dello stesso, fase in cui i previsti flussi di cassa generati dalla sola gestione caratteristica della Società non permetterebbero la piena attuazione di tutte le azioni di Piano.

L'Offerta infatti permetterà il reperimento delle risorse finanziarie nei tempi e nei modi necessari per riequilibrare il rapporto tra fonti ed impieghi negli anni di Piano Industriale.

Calendario dell'Offerta

Il calendario previsto dell'Offerta è il seguente:

Deposito del Prospetto Informativo e pubblicazione della Nota Informativa Sintetica ai sensi dell'art. 8 del Regolamento Emittenti	11 novembre 2005
Inizio del periodo di Offerta	14 novembre 2005
Ultimo giorno di negoziazione dei diritti di opzione	25 novembre 2005
Termine del Periodo di Offerta e termine ultimo per il pagamento delle Azioni . .	2 dicembre 2005
Comunicato stampa con i risultati dell'Offerta al termine del periodo di opzione . .	6 dicembre 2005

L'Offerta diverrà irrevocabile dalla data del deposito presso il Registro delle Imprese di Roma del corrispondente avviso, ai sensi dell'art. 2441, comma secondo, del codice civile.

Qualora non si desse esecuzione all'Offerta nei termini previsti nel presente Prospetto Informativo, ne verrà data comunicazione al pubblico, entro il giorno di Borsa aperta antecedente quello previsto per l'inizio del periodo di adesione, mediante apposito avviso pubblicato sui quotidiani Il Sole 24 Ore e Corriere della Sera.

Consorzio di Garanzia

Deutsche Bank AG ha sottoscritto il Contratto di Garanzia finalizzato a garantire e/o far garantire il buon esito dell'Offerta, al netto della parte di Aumento di Capitale che l'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze si è impegnato a sottoscrivere e quindi per un ammontare complessivo pari ad Euro 516.863.973,60, qualora all'esito dell'offerta in Borsa dei diritti inoptati, ai sensi dell'art. 2441, comma 3, codice civile, risultassero Azioni non sottoscritte. Il Contratto di Garanzia ha un contenuto in linea con la miglior prassi di mercato nazionale ed internazionale.

Per ulteriori dettagli in merito al Contratto di Garanzia si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo 27, Paragrafo 27.4.3 del Prospetto Informativo.

Azionariato

Alla data del presente Prospetto Informativo nessun soggetto, ad eccezione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta detenere una partecipazione superiore al 2% del capitale sociale di Alitalia.

Alitalia è controllata ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che possiede il 62,3% del capitale sociale. Per maggiori informazioni si veda il Capitolo 17 paragrafi 17.1 e 17.3.

In data 10 novembre 2005, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha assunto l'impegno a sottoscrivere n 611.282.103 Azioni per un importo pari a 489.185.682,40 Euro.

L'impegno assunto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze decadrà qualora, antecedentemente alla data di sottoscrizione da parte del Ministero stesso delle n 611.482.103 Azioni Alitalia, il Contratto di Garanzia cessi di avere efficacia.

C. DATI FINANZIARI DI SINTESI

Si riportano qui di seguito i principali dati economici, patrimoniali e finanziari consolidati del Gruppo Alitalia relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, al 31 dicembre 2003 e 31 dicembre 2004 ed ai semestri chiusi al 30 giugno 2004 e 30 giugno 2005. La posizione finanziaria netta del Gruppo Alitalia al 30 settembre 2005 è stata pari ad Euro 1.709 milioni con una riduzione di 3 milioni di Euro rispetto all'analoga situazione al 31 agosto 2005. La posizione finanziaria netta di Alitalia al 30 settembre 2005 è stata pari ad Euro 1.760 milioni con una riduzione dell'indebitamento netto di 18 milioni di Euro rispetto all'analoga situazione al 31 agosto 2005

Principali dati del Gruppo Alitalia

	30 giu 05	30 giu 04	2004	2003	2002
			€ migliaia		
DATI PATRIMONIALI E FINANZIARI					
Immobilizzazioni:					
—immateriali	83.958	105.949	94.842	114.487	112.630
—materiali	2.891.299	3.260.589	3.126.662	3.354.478	3.337.136
—finanziarie	237.220	222.099	222.287	208.372	236.733
Totale immobilizzazioni	3.212.477	3.588.637	3.443.791	3.677.338	3.686.499
Capitale di esercizio	(812.861)	(907.462)	(878.591)	(594.903)	(628.736)
TFR	(312.141)	(376.575)	(349.031)	(378.066)	(381.460)
Capitale investito netto	2.087.476	2.304.600	2.216.168	2.704.368	2.676.303
Capitale proprio	329.937	644.624	452.373	1.264.402	1.768.724
Indebitamento netto:					
—m/l termine	1.461.673	1.837.331	1.624.242	1.788.903	1.545.816
—breve termine (disponibilità)	295.866	(177.354)	139.554	(348.936)	(683.238)
Totale indebitamento (disponibilità)	1.757.539	1.659.977	1.763.796	1.439.966	907.578
DATI ECONOMICI					
Ricavi	2.126.955	1.927.710	4.075.320	4.320.406	4.750.052
Valore della Produzione	2.156.823	1.948.018	4.119.215	4.384.309	4.844.358
Consumi di materie prime e servizi					
esterni	(1.599.581)	(1.451.438)	(3.036.734)	(3.269.224)	(3.514.306)
Valore Aggiunto	557.241	496.580	1.082.481	1.115.085	1.330.052
Costo del lavoro	(576.072)	(622.554)	(1.179.792)	(1.168.306)	(1.139.760)
Margine Operativo Lordo	(18.830)	(125.974)	(97.311)	(53.221)	190.292
Ammortamenti	(168.157)	(175.353)	(346.614)	(351.288)	(317.403)
Altri stanziamenti rettificativi ed					
A fondi rischi ed oneri	(30.749)	(29.111)	(94.130)	(82.615)	(112.956)
Proventi (oneri) diversi	68.382	31.618	125.653	102.972	121.587
Risultato operativo	(149.354)	(298.820)	(412.402)	(384.152)	(118.481)
Proventi (oneri) finanziari netti (*)	(18.912)	(30.541)	(56.930)	(131.349)	(141.997)
Proventi (oneri) straordinari netti	63.369	(272.779)	(308.605)	25.575	388.022
Imposte sul reddito	(17.513)	(17.558)	(34.090)	(29.889)	(34.422)
Risultato netto	(122.409)	(619.699)	(812.027)	(519.815)	93.122
Investimenti	99.893	121.878	202.149	463.534	1.101.096

La seguente tabella sintetizza la situazione del personale del Gruppo Alitalia nel primo semestre del 2005 e del 2004 e negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, al 31 dicembre 2003 e al 31 dicembre 2004.

Forza Puntuale	30/06/2005	30/06/2004	31/12/2004	31/12/2003	31/12/2002
Dirigenti	139	161	136	181	175
Quadri e Impiegati	8.571	9.785	9.204	9.926	10.224
Operai	4.347	4.602	4.413	4.906	4.781
totale TERRA	<u>13.057</u>	<u>14.548</u>	<u>13.753</u>	<u>15.013</u>	<u>15.180</u>
Piloti e Tecnici di Volo	2.170	2.345	2.185	2.400	2.491
Assistenti di Volo	4.810	4.958	4.637	4.787	4.865
totale VOLO	<u>6.980</u>	<u>7.303</u>	<u>6.822</u>	<u>7.187</u>	<u>7.356</u>
TOTALE	<u>20.037</u>	<u>21.851</u>	<u>20.575</u>	<u>22.200</u>	<u>22.536</u>

Conto Economico Consolidato

	1° luglio/30 settembre			1° gennaio/30 settembre		
	2005	2004	variazioni	2005	2004	variazioni
	euro migliaia					
A. RICAVI	1.226.476	1.120.619	105.856	3.353.423	3.048.480	304.943
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	350	(429)	779	446	(466)	912
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	12.935	10.007	2.927	42.706	30.353	12.354
B. VALORE DELLA PRODUZIONE "TIPICA"	1.239.761	1.130.198	109.563	3.396.575	3.078.367	318.208
Consumi di materie e servizi esterni	(899.538)	(792.942)	(106.595)	(2.509.037)	(2.257.311)	(251.726)
C. VALORE AGGIUNTO	340.223	337.256	2.967	887.538	821.056	66.482
Costo del lavoro	(263.614)	(293.691)	30.077	(831.890)	(1.087.116)	255.225
D. MARGINE OPERATIVO LORDO	76.609	43.565	33.044	55.648	(266.060)	321.707
Ammortamenti e svalutazioni	(78.042)	(95.421)	17.378	(226.192)	(274.905)	48.712
Altri stanziamenti rettificativi	(39)	(164)	124	(3.443)	(13.724)	10.281
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(8.043)	(7.753)	(290)	(35.241)	(144.998)	109.756
Saldo proventi e oneri diversi	53.835	36.283	17.553	169.733	79.623	90.110
E. RISULTATO OPERATIVO	44.319	(23.490)	67.809	(39.496)	(620.062)	580.567
Proventi e oneri finanziari	(28.896)	(14.119)	(14.777)	(67.296)	(38.329)	(28.967)
F. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	15.423	(37.609)	53.032	(106.792)	(658.392)	551.600
Imposte sul reddito di periodo	(9.934)	(8.796)	(1.138)	(12.022)	(27.039)	15.017
G. UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	5.489	(46.405)	51.894	(118.814)	(685.431)	566.617
di cui						
Quota Capogruppo	5.421	(46.694)	52.115	(118.623)	(685.811)	567.188
Quota terzi	68	289	(221)	(191)	380	(571)

Si segnala che, ove il conto economico 1° gennaio/30 settembre 2005 fosse stato redatto in applicazione dei previgenti principi contabili italiani, sarebbe stata registrata una perdita pari ad Euro 121 milioni. In parallelo, il terzo trimestre 2005 (1° luglio/30 settembre) si sarebbe chiuso con un utile di Euro 1 milione.

Principali dati di attività

Si riportano qui di seguito i principali dati di attività del Gruppo Alitalia relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, al 31 dicembre 2003 e 31 dicembre 2004 ed ai semestri chiusi al 30 giugno 2004 e 30 giugno 2005. I dati relativi a TKO, TKT e Load Factor si riferiscono al totale delle attività di trasporto passeggeri e merci.

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>Var. 04/03</u>	<u>Var. 04/02</u>
Passeggeri Trasportati (000)	22.178	22.482	22.205	-1,4%	-0,1%
Tonnellate kilometro offerte (000)	6.914.874	6.432.671	6.252.017	7,5%	10,6
Tonnellate kilometro trasportate (000)	4.855.041	4.504.396	4.350.722	7,8%	11,6%
Coefficiente di utilizzazione posti (%)	70,2	70	69,6	0,2pp	0,6pp
			<u>30.06.2005</u>	<u>30.06.2004</u>	<u>Var.% 05/04</u>
Passeggeri Trasportati (000)			11.336	10.072	13%
Tonnellate kilometro offerte (000)			3.693.769	3.270.313	13%
Tonnellate kilometro trasportate (000)			2.465.590	2.215.442	11%
Coefficiente di utilizzazione posti (%)			66,7%	67,7	-1pp

Principali investimenti effettuati dall'Emittente

I principali investimenti effettuati dal Gruppo Alitalia negli ultimi tre esercizi e nel primo semestre del 2005 sono riepilogati nella tabella che segue:

INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI

GRUPPO ALITALIA

	<u>30.06.2005</u>	<u>30.06.2004</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Immateriali	9.797	14.935	26.978	54.397	70.894
Materiali	67.902	93.525	140.900	394.056	877.548
Finanziarie	22.194	13.418	34.271	15.081	152.654
	<u>99.893</u>	<u>121.878</u>	<u>202.149</u>	<u>463.534</u>	<u>1.101.096</u>