

## COMUNICATO STAMPA

In ottemperanza allo specifico invito della CONSOB ai sensi dell'art. 114 del D. Lgs. 58/98, Alitalia fornisce le informazioni che seguono.

1. il Consiglio di Amministrazione della Compagnia del 20 settembre 2004 ha approvato il Piano Industriale Alitalia 2005-2008, redatto secondo le linee guida approvate sempre dal Consiglio di Amministrazione della Compagnia nelle riunioni del 13 e del 20 maggio u.s..

Nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione dello scorso 13 ottobre, si è, inoltre, deliberato in ordine al riassetto societario di Alitalia, ponendo in essere un'evoluzione del Piano Industriale, approvato nella citata riunione del 20 settembre u.s., riarticolandolo in due società principali: una, di prossima costituzione (c.d. "AZ Servizi"), in cui conferire i rami di azienda e le partecipazioni operanti nel campo dei servizi agli operatori di trasporto aereo, e, l'altra, che sarà costituita dall'attuale società (c.d. "AZ Fly") incentrata sull'attività di volo.

Più in particolare:

- "AZ Fly" si occuperà della parte *core* del *business* Alitalia, ovvero delle seguenti attività: *Marketing and network; Flight operations, Sales and Distribution; Product Integration and delivery; Cargo*; attività di *Corporate* e presidio di *governance* delle attività oggetto di separazione in "AZ Servizi";
- "AZ Servizi" si occuperà delle seguenti attività: manutenzione, ovvero *Engineering and Maintenance (Line, Light, Heavy, Motori, componenti e Servizi di Ingegneria)*, anche attraverso due società controllate, Alitalia Maintenance Systems (partecipata al 40% da Lufthansa) e Atitech; *Ground Handling*, attraverso la società Alitalia Airport; *Information Technology*, con oggetto le attività di sviluppo, rilascio, operatività e manutenzione dei sistemi informativi e delle linee di telecomunicazione, architetture ed infrastrutture di supporto, vendite di servizi e prodotti a terzi e *Shared Services*, con oggetto attività di *Administration, Planning & Control, Human Resources, Centralized Business Services (Facility Management) e Call Center*.

Nel contesto del conferimento, l'indebitamento finanziario a medio-lungo termine di Alitalia (ivi incluso il prestito-ponte autorizzato dalla Commissione) resterà in capo ad "AZ Fly".

Il Progetto prevede che i rami d'Azienda e le funzioni ricomprese nel perimetro "AZ Servizi" siano conferiti da Alitalia con propria partecipazione al 100% alla nuova Società.

Successivamente in tale Società farà il proprio ingresso un Socio a capitale pubblico, mediante conferimenti in denaro pari al 49% del capitale ordinario ed al 100% del capitale privilegiato, le cui capacità distintive consentiranno di condurre, insieme ad Alitalia, il processo di valorizzazione dei servizi, concorrendo alla copertura dei fabbisogni derivanti dall'implementazione degli interventi previsti nel Piano Industriale di "AZ Servizi".

In proposito, si rappresenta che il socio Alitalia – con cui la nuova Società rimarrà interdipendente sotto il profilo industriale - è previsto sia esonerato, ai sensi del combinato disposto degli articoli 25 e 26 del Decreto Legislativo 9 aprile 1991, n. 127, dall'obbligo di consolidamento bilancistico, in quanto, attraverso idonee intese, verrà attribuita in capo all'altro Socio la maggioranza dei voti nell'assemblea ordinaria.

2. Per quanto riguarda gli elementi di sviluppo del *core business* relativi al Piano Industriale 2005-2008, si informa che Alitalia ha studiato una serie di interventi radicali a tutti i livelli per un sostanziale recupero di redditività attraverso misure volte a ridurre strutturalmente la base costi e aumentare l'efficacia commerciale.

Detto Piano prevede di conseguire l'equilibrio economico entro la fine del 2006 e raggiungere un EBITDAR<sup>1</sup> allineato a quello oggi riscontrabile nei migliori operatori di riferimento dell'Industria.

Gli interventi disegnati permetteranno di ridurre la struttura dei costi in maniera progressiva su tutto l'arco di Piano (circa 750 milioni di Euro nel 2006 e circa 1.000 milioni di Euro nel 2008). Questo forte recupero di efficienza sui costi è accompagnato da un incremento dei proventi passeggeri e cargo, grazie al forte aumento della capacità offerta e a nuove strategie di *network* e di prodotto.

Alitalia punta, così, a posizionarsi come un "Vettore a rete altamente efficiente" con una flotta in grado di competere su tutti i principali mercati di riferimento. Tale modello di *business* non potrà prescindere dal perseguimento di una posizione di costo radicalmente più bassa di quella attuale e da un utilizzo degli attuali fattori produttivi molto più efficace.

---

<sup>1</sup> EBITDAR (Earning Before Interests Depreciation, Amortization and Rentals): Tipico indicatore di performance della gestione caratteristica di un operatore del settore del trasporto aereo pari alla somma tra il costo dei noleggi di aeromobili e il Margine Operativo Lordo (anche indicato percentualmente sul Valore della Produzione).

Il nuovo posizionamento dovrà anche essere accompagnato da un radicale cambiamento dell'organizzazione aziendale, che dovrà essere più snella ed efficace nei processi. Oltre ad un ridisegno organizzativo sarà necessario un forte riorientamento della cultura aziendale ad una "cultura della *performance*".

Il Piano prevede una prima fase di risanamento fino al 2006 che ha l'obiettivo primario di garantire il riequilibrio operativo e finanziario. In questa fase non ci saranno investimenti in nuova flotta e ci si focalizzerà su azioni strutturali sull'acquisto di beni e servizi, sull'aumento di capacità offerta tramite un migliore utilizzo degli aeromobili e dell'efficacia commerciale, sul recupero di produttività nelle aree operative e sulla separazione tra le attività di volo e di terra.

Tutte le azioni previste in questa fase contribuiranno al recupero di redditività, in particolare:

- le azioni mirate al risparmio sui costi dell'acquisizione di beni e servizi, già avviate, porteranno a benefici economici in linea con quanto ottenuto dalle diverse compagnie europee che hanno intrapreso programmi simili;
- lo sforzo di incrementare l'efficacia commerciale coinvolgerà le aree del *network*, del *pricing* e del *revenue management*, dell'utilizzazione degli aerei e delle vendite. Senza investire in nuova flotta, il miglioramento dell'efficacia commerciale ed il miglior utilizzo degli aeromobili comporterà già da subito l'apertura di nuove rotte e l'incremento delle attività di volo.

Per quanto riguarda le operazioni di volo, con la firma dei nuovi accordi per il personale navigante, si raggiungeranno livelli di impiego in linea con quelli dei migliori vettori europei.

L'operazione di separazione societaria accelera il processo di efficientamento, in particolare:

- la manutenzione sarà soggetta ad un processo di rivisitazione delle attività attraverso l'applicazione sistematica e pervasiva delle metodologie di "*lean manufacturing*", ovvero di semplificazione dei processi;
- le attività di *ground handling* aeroportuale saranno soggette ad una profonda rivisitazione dei processi operativi e di riorganizzazione del lavoro al fine di conseguire un rilevante recupero di produttività;
- tutte le altre aree aziendali (es: *corporate center*, Alitalia Express, etc.) contribuiranno al conseguimento dei nuovi livelli di efficienza.

Tramite l'adozione di adeguati *Service Level Agreements*, Alitalia potrà fin dal 2005 beneficiare di tali efficientamenti anche da "AZ Servizi".

Molti degli interventi previsti comporteranno un drastico recupero di produttività del personale, con un risparmio complessivo annuo a regime dell'ordine di 280 milioni di Euro.

Terminata la fase di risanamento con il raggiungimento dell'equilibrio economico a fine 2006, sarà possibile avviare una fase di rilancio vero e proprio (2007-2008) attraverso l'acquisizione di nuova flotta sia di lungo raggio sia di breve-medio raggio. La disponibilità di nuove macchine permetterà di dare un ulteriore impulso all'incremento di capacità offerta e all'ottimizzazione dell'utilizzo dei fattori produttivi.

Dal punto di vista delle "sfide di business" Alitalia si troverà ad affrontare dinamiche di mercato molto differenti tra di loro. Sul mercato intercontinentale sarà necessario sfruttare al massimo i fattori produttivi (connettività, equipaggi e flotta di lungo raggio), ampliare il portafoglio di destinazioni servite nonché puntare sul concetto di "*carrier for Italy*", il tutto al fine di ottenere un presidio profittevole di questi mercati.

Per quanto riguarda i mercati domestici ed internazionale, il perseguimento di una base di costo radicalmente più bassa dell'attuale permetterà di riguadagnare competitività e di riconquistare quote di mercato specialmente sul domestico.

3. In relazione all'utilizzo dell'apertura di credito, garantita dalla Repubblica Italiana ed il cui contratto è stato stipulato tra Alitalia e Dresdner Kleinwort Wasserstein lo scorso 11 ottobre (c.d. "prestito ponte"), si segnala quanto segue:
  - l'apertura di credito è finalizzata alla copertura dei fabbisogni di cassa previsti nel periodo di bassa stagione (ottobre 2004 - marzo 2005 circa) e nelle more dell'annunciata operazione di ricapitalizzazione della Società;
  - il contratto prevede la possibilità, con limitati tempi di preavviso (2-3 giorni lavorativi), di richiedere, anche in più *tranche*, erogazioni per importi minimi di Euro 10 milioni fino ad un massimo di Euro 400 milioni;
  - in ordine agli utilizzi, si prevede di richiedere una prima erogazione entro la fine del corrente mese di ottobre.
4. Relativamente alla sintesi dei principali risultati economico-finanziari consolidati dei primi sei mesi del 2004, si rappresenta quanto segue.

Nella tabella allegata vengono riportate le principali grandezze economiche del primo semestre 2004 ed il relativo raffronto tra quanto consuntivato nella Relazione Semestrale approvata dal Consiglio di Amministrazione il 13 ottobre u.s. e quanto rappresentato nella relazione ai sensi dell'articolo 2446 cod. civ. prospettata dal

Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti lo scorso 8 settembre. Da tali evidenze emerge che l'unica differenza riguarda la partita straordinaria derivante dall'appostazione per 289 milioni di Euro degli oneri connessi alla gestione degli esuberi previsti dal Piano Industriale 2005-2008 (167 milioni di Euro, di cui 88 milioni riferibili alla c.d. "AZ Servizi") ed ai differenziali di valore connessi all'operazione "AZ Servizi" (122 milioni di Euro).

Con riferimento a questi ultimi, si evidenzia che gli stessi rappresentano il differenziale tra il valore economico emerso dalla valutazione per l'investitore in "AZ Servizi" ed il relativo valore contabile, avendo tenuto adeguatamente conto anche degli oneri correlati alla gestione degli esuberi di pertinenza delle attività oggetto del programmato conferimento. Si specifica al riguardo che non sono previste rettifiche di valore degli elementi dell'attivo patrimoniale afferente "AZ Servizi". La metodologia utilizzata per la determinazione del valore economico delle attività di "AZ Servizi" e condivisa con Fintecna si è basata sull'attualizzazione dei flussi di cassa operativi prospettici generabili dall'attività della stessa "AZ Servizi".

**Il Valore della Produzione tipica** nel primo semestre del 2004 è stato pari ad Euro 1.948 milioni con un decremento di circa l'11% rispetto al medesimo periodo dello scorso anno. Tale decremento si riduce al 2% sterilizzando la rettifica contabile effettuata a partire dal corrente esercizio relativamente ai diritti di imbarco (corrispettivi riscossi per conto delle società aeroportuali e ad esse riversate, che vengono fatti transitare direttamente nel conto patrimoniale, non più interessando, per pari importi, ricavi e costi a conto economico) ed i riflessi del diverso perimetro di consolidamento (cessione Eurofly avvenuta nel settembre 2003).

**Il risultato operativo** del semestre ha evidenziato una perdita di 299 milioni di Euro, peggiorando il risultato del primo semestre dello scorso anno che aveva registrato una perdita di 266 milioni di Euro.

**Il risultato netto consolidato** del semestre ha rilevato una perdita di 620 milioni di Euro peggiorando di 305 milioni di Euro rispetto al risultato negativo di 315 milioni di Euro dello scorso anno. Tale variazione è principalmente imputabile ad un incremento degli oneri straordinari generato dal citato appostamento di 289 milioni di Euro.

**La posizione finanziaria netta** è aumentata dal 31 dicembre 2003 di 220 milioni di Euro attestandosi a 1.660 milioni di Euro al 30 giugno 2004 (**Le disponibilità e crediti finanziari a breve del Gruppo** sono peggiorate passando da 549 milioni di Euro a 183 milioni di Euro).

**Il totale degli investimenti** nei primi sei mesi del 2004 è stato pari a 122 milioni di Euro.

**La forza media retribuita del Gruppo** per i primi sei mesi è stata pari a 20.662 unità, con una riduzione di 225 unità rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

Per quanto concerne **l'evoluzione del traffico e del *network* nel settore passeggeri**, comparto dal quale trae sostanzialmente origine il risultato gestionale della Compagnia, da gennaio a giugno, è stata immessa sul mercato, complessivamente, capacità aggiuntiva pari ad un incremento del 6,9% nei confronti del corrispondente semestre dello scorso esercizio.

Pur con sensibili variazioni tra i vari settori di rete, a tale introduzione di capacità addizionale ha fatto riscontro una crescita del trasportato (espresso in tonnellate chilometro) del 6,2%.

In parallelo, tuttavia, il fenomeno, ormai da tempo in corso, rappresentato dall'erosione dei proventi unitari ha fatto registrare un calo degli stessi del 5,5% nei confronti del primo semestre dello scorso esercizio.

Relativamente alla **prevedibile evoluzione della gestione** la Relazione Semestrale ha dato indicazione che, nel contestuale presupposto di un ritrovato quadro di certezze in ordine al futuro dell'Alitalia in grado di ristabilire un solido clima di fiducia, il Gruppo dovrebbe trovarsi nella condizione di cogliere i primi benefici scaturenti dalla generalizzata ripresa del traffico a livello internazionale.

Tale aspettativa (peraltro non compiutamente confermata dalle prime evidenze riferite ai dati dei mesi di luglio, agosto e settembre), continuando ad essere significativamente condizionata dagli elevati livelli della pressione competitiva che, in particolare sui mercati domestico ed europeo, si riflette in valori dello *yield* particolarmente depressi, non risulta assolutamente sufficiente ad invertire il trend di strutturale negatività dei risultati reddituali del Gruppo se non associata a drastiche misure di ristrutturazione ed efficientamento dei costi la cui attuazione è programmata nell'ambito del nuovo Piano Industriale 2005-2008.

Atteso pertanto che tali misure potranno manifestare i primi effetti solo nella parte conclusiva del 2004, e tenuto altresì conto delle ampiamente penalizzanti quotazioni raggiunte nel frattempo dal greggio, è prevedibile che l'intero esercizio in corso si chiuderà con una perdita ante imposte e partite straordinarie non dissimile nella sostanza da quella registrata nel 2003 (circa 515 milioni di Euro), nel mentre l'appostazione degli accantonamenti emersi dalla definizione del Piano Industriale

2005-2008, i riflessi dei quali sono stati accolti, come menzionato, nella situazione semestrale, produrrà un peggioramento a livello di risultato netto.

<b>Dati economici gestionali Gruppo Alitalia (€/mln)</b>	<b>Relazione ex art. 2446 c.c.</b>	<b>Relazione Semestrale</b>	<b>Δ ass.to</b>
Ricavi da trasporto passeggeri	1.478	1.478	0
Ricavi da trasporto merci	214	214	0
Altri ricavi	256	256	0
<b>Valore della produzione</b>	<b>1.948</b>	<b>1.948</b>	<b>0</b>
Consumi materiali e servizi	(1.451)	(1.451)	0
Costo del lavoro	(623)	(623)	0
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>(126)</b>	<b>(126)</b>	<b>0</b>
Ammortamenti	(175)	(175)	0
Proventi (oneri) diversi di gestione e stanziamenti	3	3	0
<b>Risultato Operativo</b>	<b>(299)</b>	<b>(299)</b>	<b>0</b>
Proventi / (Oneri finanziari)	(31)	(31)	0
<b>Risultato ante imposte e partite straordinarie</b>	<b>(329)</b>	<b>(329)</b>	<b>0</b>
Partite straordinarie	16	(273)	(289)
Imposte	(18)	(18)	
<b>Risultato Netto</b>	<b>(331)</b>	<b>(620)</b>	<b>(289)</b>

16 ottobre 2004