

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DEL 30 AGOSTO 2007

Il Consiglio di Amministrazione di ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A., riunitosi in data odierna sotto la presidenza del dott. Maurizio Prato, ha, tra l'altro, approvato le Linee Guida del Piano Industriale 2008-2010, di cui, qui di seguito, si rappresentano, sinteticamente, i presupposti, la caratterizzazione, i macro-obiettivi e le principali azioni prospettate, che, sotto il profilo operativo, non avrà ricadute significative nel 2007.

A. PRESUPPOSTI

Contesto esterno

Nel gennaio 2007, la Società ha comunicato al mercato che il Piano Industriale a suo tempo approvato dal Consiglio di Amministrazione era da considerarsi superato nei suoi *target* e, quindi, non attuabile. Lo scorso 27 febbraio il nuovo Consiglio di Amministrazione, appena nominato, considerata la procedura di vendita in corso da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, non aveva ritenuto di effettuare la revisione del Piano Industriale, rinviando ogni ulteriore valutazione a data successiva all'acquisizione di tutti gli elementi necessari. Successivamente, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha invitato la Società, in una logica di salvaguardia della continuità aziendale, a prescindere dall'operazione di privatizzazione all'epoca in corso, a voler considerare l'opportunità di intraprendere iniziative volte a definire le linee guida che siano alla base di un piano industriale sostenibile per la Società per il prossimo triennio.

Alla fine dello scorso mese di luglio, la Compagnia ha preso atto della conclusione senza esito della procedura competitiva a trattativa diretta avviata nel dicembre scorso dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per la vendita di una quota azionaria non inferiore al 39,9% del capitale della Società, e della conseguente necessità per Alitalia di dotarsi di un autonomo Piano Industriale, così come già deliberato dal Consiglio di Amministrazione dell'11 giugno scorso.

Successivamente, è intervenuta la conferma da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, anche a valle della conclusione senza esito della procedura avviata lo scorso dicembre, dell'intendimento dello Stato di cedere il controllo di Alitalia con modalità da definire.

Presupposti economico-patrimoniali, gestionali ed operativi

- *trend* di perdite accumulate e prospettiche nell'attuale assetto e insostenibilità di tale *trend* per la Compagnia;

- impossibilità, per la Compagnia nell'attuale stato, sotto il profilo competitivo ed economico, di alimentare in modo efficiente e produttivo due *hub*;
- conseguente indifferibile esigenza di ridimensionamento del posizionamento della Compagnia e di modifica del suo assetto industriale, attraverso interventi sulla rete, sulla qualità del prodotto, sui costi operativi, sulle condizioni di impiego e sull'organizzazione del personale (con le connesse implicazioni in termini di esuberi, che dovranno essere gestiti d'intesa con le organizzazioni sindacali e con l'utilizzo di ammortizzatori sociali).

Scenario industriale e posizionamento

Lo scenario ed il contesto competitivo del trasporto aereo sono sempre più velocemente orientati verso forme di integrazione e concentrazione in un ridottissimo numero di *hub carrier*, che consentono il raggiungimento di economie di scala e la generazione di sinergie di rilevante entità.

In tale contesto, l'Industria del trasporto aereo sempre di più lascia spazi solo di "nicchia" a vettori tradizionali che, ancorché efficienti, siano di dimensioni limitate ed operino su base "stand alone".

La Compagnia ha accumulato un *gap* molto significativo nei confronti dei principali *competitor* derivante da una serie di concause (quali, tra l'altro, l'elevata frammentazione della domanda su più bacini di traffico, un posizionamento geografico del Paese decentrato rispetto alle grandi rotte internazionali, le forti carenze infrastrutturali e l'eccessiva frammentazione del sistema aeroportuale nazionale, in primis la co-presenza dei due aeroporti di Linate e di Malpensa sullo stesso bacino di traffico milanese, il mancato sostegno di un sistema ordinato di regole di settore che ha penalizzato e continua a penalizzare la Compagnia di bandiera, il complesso sistema di vincoli esterni di varia natura).

E' necessario prendere atto dell'estrema difficoltà di recuperare il *gap* accumulato attraverso un nuovo tentativo di "posizionamento autonomo" della Compagnia a livello dei principali *hub carrier* europei, che avrebbe quale unica conseguenza quella di confermare l'attuale ruolo marginale e "regionale" della Società.

B. LA CARATTERIZZAZIONE DEL PIANO

Nel quadro di quanto sopra, le Linee Guida approvate dal Consiglio di Amministrazione caratterizzano il Piano quale "Piano di sopravvivenza/transizione", finalizzato a perseguire condizioni di sostenibilità e continuità dell'attività aziendale nel breve-medio termine, nell'attesa di decisioni definitive in ordine al futuro assetto proprietario della Compagnia ed al conseguente assetto industriale definitivo.

Tale Piano è, dunque, caratterizzato da un'esigenza prioritaria di ridurre sensibilmente e rapidamente le perdite della Società e l'erosione dei suoi mezzi propri e contiene scelte strategiche di forte discontinuità.

C. MACRO-OBIETTIVI DI PIANO

- modificare e ridimensionare, nel periodo transitorio, l'assetto di *business* della Compagnia, in modo da renderlo più sostenibile da un punto di vista economico in un contesto di migliore efficienza operativa;
- preservare il valore del *brand* Alitalia, attraverso la ridefinizione della missione industriale e di un profilo competitivo distintivo;
- realizzare un miglior posizionamento industriale in grado di favorire l'ingresso di soggetti terzi in possesso di competenze specifiche e risorse finanziarie da destinare allo sviluppo della Compagnia.

D. PRINCIPALI AZIONI DI PIANO

- Riposizionamento delle attività sull'aeroporto di Milano Malpensa con focalizzazione su specifici segmenti di business:
 - lancio di attività "punto-punto" con aeromobili dedicati per servire il mercato milanese su rotte non operabili da Milano Linate;
 - sviluppo di attività *low-cost* tramite *Volare Web* su grandi mercati *leisure*;
 - sviluppo dell'attività *charter* sul lungo raggio tramite *Air Europe*;
 - consolidamento su Milano Malpensa del business cargo, con base equipaggi e manutenzione.

Disponibilità a riconsiderare detto riposizionamento delle attività sull'aeroporto di Milano Malpensa nel momento in cui venisse modificata la regolamentazione di accesso all'aeroporto di Milano Linate, concentrando su Milano Malpensa la gran parte del traffico aereo da/per la Lombardia e venissero ridotti i costi aeroportuali.

- Incremento delle attività sull'aeroporto di Roma Fiumicino per sfruttare al massimo le caratteristiche del suo mercato naturale. La concreta implementazione da parte del gestore aeroportuale di un piano di sviluppo infrastrutturale e di miglioramento gestionale dell'aeroporto, unita ad una riduzione dei costi aeroportuali, costituisce prerequisito per il citato incremento dell'attività su Roma Fiumicino.
- Sospensione dei voli con risultati economici fortemente negativi e senza prospettive di recupero a breve termine
- Recupero di efficienza e produttività delle risorse umane e della flotta
- Azioni di miglioramento della qualità del prodotto
- Riduzione del numero degli aeromobili di breve-medio raggio
- Limitata contrazione del numero degli aeromobili di lungo raggio a breve termine e ipotesi di crescita nel medio termine
- Efficientamento della struttura organizzativa attraverso la riduzione degli organici e la modifica delle regole di impiego del personale
- Per quanto concerne Alitalia Servizi:
 - rafforzamento della *leadership* operativa e manageriale di Alitalia;
 - ingresso nei diversi segmenti di business, d'intesa con Fintecna e con le organizzazioni sindacali, di qualificati partner industriali cui affidare, in posizione minoritaria, la responsabilità gestionale degli stessi segmenti di business;
 - possibile opzione di reinternalizzazione dell'attività di *line maintenance*.

Al termine del suddetto processo, definizione di intese con Fintecna per il mantenimento in capo ad Alitalia dell'attuale quota di azioni di Alitalia Servizi di cui è titolare.

* * * *

Il Consiglio ha altresì preso atto dell'esigenza di un apporto di nuove risorse finanziarie mediante un consistente aumento di capitale, da attuarsi nei prossimi mesi in connessione con il progetto di cessione del controllo della Compagnia. L'elaborazione quantitativa e finanziaria del Piano, che verrà completata e discussa in Consiglio di Amministrazione il prossimo 7 settembre, non terrà ancora conto di tale apporto di nuove risorse finanziarie, che potranno dunque essere destinate ad un miglioramento e consolidamento degli stessi obiettivi di Piano, in un'ottica di un forte ridimensionamento del debito e di prime azioni di recupero dello sviluppo.

* * * *

Avuto riguardo alla riconfermata decisione del Governo di cedere il controllo della Società (così come dichiarato nel comunicato del 31 luglio scorso) ed in coerenza con l'obiettivo, assunto dalla Compagnia, di individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della stessa, la Società ha selezionato *Citi* quale *financial advisor* per l'attuazione di tale progetto.

Il Consiglio di Amministrazione ha conferito mandato al Presidente di avviare rapidamente una prima individuazione di potenziali investitori e dei relativi progetti industriali/finanziari da completare nei tempi più brevi possibili.

* * * *

Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, sempre nella riunione tenutasi in data odierna, ha nominato Vittorio Mazza "Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari", ai sensi dell'articolo 154-bis del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modificazioni e dell'articolo 24 dello Statuto Sociale.

La sua nomina è avvenuta previo parere favorevole del Collegio Sindacale e nel rispetto dei requisiti di professionalità e di onorabilità previsti dallo Statuto Sociale. Il Consiglio di Amministrazione ha verificato l'adeguatezza dei poteri e mezzi a disposizione del Dirigente preposto per l'esercizio dei suoi compiti.

Vittorio Mazza è il *Chief Financial Officer* della Società dal 24 aprile 2007.

30 agosto 2007

Per informazioni:

Simone Cantagallo

Responsabile Relazioni con i Media

Telefono: 06-65627431

E-mail: cantagallo.simone@alitalia.it

Sito internet della Società: www.alitalia.com