

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. XXVII
n. 15

RELAZIONE

RECANTE I DATI RELATIVI ALLA SITUAZIONE
ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE SOCIETÀ
ALITALIA-SOCIETÀ AEREA ITALIANA Spa
E ALITALIA CITYLINER Spa

(Aggiornata al 30 giugno 2020)

*(Articolo 1, comma 2-bis, del decreto-legge 2 dicembre 2019 n. 137,
convertito, con modificazioni, dalla legge 30 gennaio 2020, n. 2)*

Presentata dal Commissario straordinario

(LEOGRANDE)

—————
Comunicata alla Presidenza il 6 agosto 2020
—————

PAGINA BIANCA



Alitalia S.p.A in Amministrazione Straordinaria
Alitalia CityLiner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

Relazione ai sensi dell'articolo 1, comma 2-*bis* del decreto-legge 2 dicembre 2019 n. 137, convertito con modificazioni in legge 30 gennaio 2020, n. 2.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Avv. Giuseppe Leogrande

Indice:

1	PREMESSA.....	4
2	LA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	6
2.1	IL GRUPPO ALITALIA.....	6
2.2	L'AMMISSIONE ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA.....	8
2.3	DOCUMENTI PUBBLICI E INFORMATIVI.....	12
3	SCENARI DEL MERCATO DI RIFERIMENTO.....	13
3.1	IL MERCATO DEL TRASPORTO AEREO.....	13
3.2	GLI IMPATTI DEL COVID-19 SULLE SOCIETÀ IN A.S.	20
3.3	IL SISTEMA DEL TRASPORTO AEREO NAZIONALE.....	22
4	INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ' IN A.S.....	25
4.1	FLOTTA	25
4.2	PERSONALE	29
5	SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA.....	36
5.1	PREMESSA METODOLOGICA	36
5.2	GRUPPO ALITALIA – CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO.....	37
5.3	NOTE ESPLICATIVE.....	39

1 PREMESSA

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico in data 2 maggio 2017, la società Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. (di seguito, “**Alitalia**”) è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto legge 23 dicembre 2003, n. 347 convertito, con modificazioni, in legge 18 febbraio 2004, n. 39 (di seguito, “**D.L. 347/2003**”). Con il medesimo decreto sono stati nominati Commissari Straordinari di Alitalia il dott. Luigi Gubitosi, il prof. Enrico Laghi ed il prof. Stefano Paleari (di seguito, i “**Commissari Straordinari**”). Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 17/2017 del 11 maggio 2017, ha dichiarato l’insolvenza di Alitalia ai sensi dell’articolo 4 del D.L. 347/2003.

Con successivo decreto del Ministro dello Sviluppo Economico in data 12 maggio 2017, Alitalia Cityliner S.p.A. (d’ora innanzi, “**Cityliner**” e, unitamente ad Alitalia, le “**Società in A.S.**”) è stata anch’essa ammessa, su istanza di Alitalia, alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell’art. 3, comma 3, del D.L. 347/2003, e sono stati nominati i medesimi Commissari. Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 18/2017 del 26 maggio 2017, ha dichiarato l’insolvenza di Cityliner ai sensi dell’articolo 4 del D.L. 347/2003.

In data 12 maggio 2017 è stato nominato il Comitato di Sorveglianza nelle persone del Dott. G. Carlotti (presidente – esperto), Dott. A. Celotto (esperto), Dott. S. Firpo (esperto), Avv. R. Quagliana (rappresentante dei creditori), Dott. A. Simoni (rappresentante dei creditori).

Con decreto del 23 marzo 2018, il Ministero dello Sviluppo Economico (di seguito, “**MISE**”) ha autorizzato l’esecuzione del programma della procedura di amministrazione straordinaria delle Società in A.S. (di seguito, il “**Programma**”), redatto secondo l’indirizzo della cessione dei complessi aziendali di cui all’articolo 27, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 (di seguito, “**D.Lgs. 270/1999**”).

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 5 dicembre 2018, l’Avv. Daniele Discepolo è stato nominato Commissario Straordinario delle Società in A.S. in sostituzione del Dott. Luigi Gubitosi, che ha rassegnato le proprie dimissioni in data 20 novembre 2018.

A seguito delle dimissioni dei Commissari Straordinari Avv. Daniele Discepolo, Prof. Enrico Laghi e Prof. Stefano Paleari, rassegnate in data 10 dicembre 2019, con decreto del 12 dicembre 2019 il Ministro dello Sviluppo Economico ha nominato Commissario Straordinario l'Avv. Giuseppe Leogrande.

In tale contesto, l'articolo 1, comma 2-*bis* del decreto-legge 2 dicembre 2019 n. 137, convertito con modificazioni in legge 30 gennaio 2020, n. 2 (di seguito, “**D.L. 137/2019**”) ha disposto che l'organo commissariale invii alle competenti Commissioni parlamentari Camere “*entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del [...] decreto, tutti i dati aggiornati relativi alla situazione economico-finanziaria*” delle società Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. ed Alitalia CityLiner S.p.A., entrambe in amministrazione straordinaria “[...]e, con cadenza semestrale per l'intera durata dell'amministrazione straordinaria, tutti i dati rilevanti relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società.”.

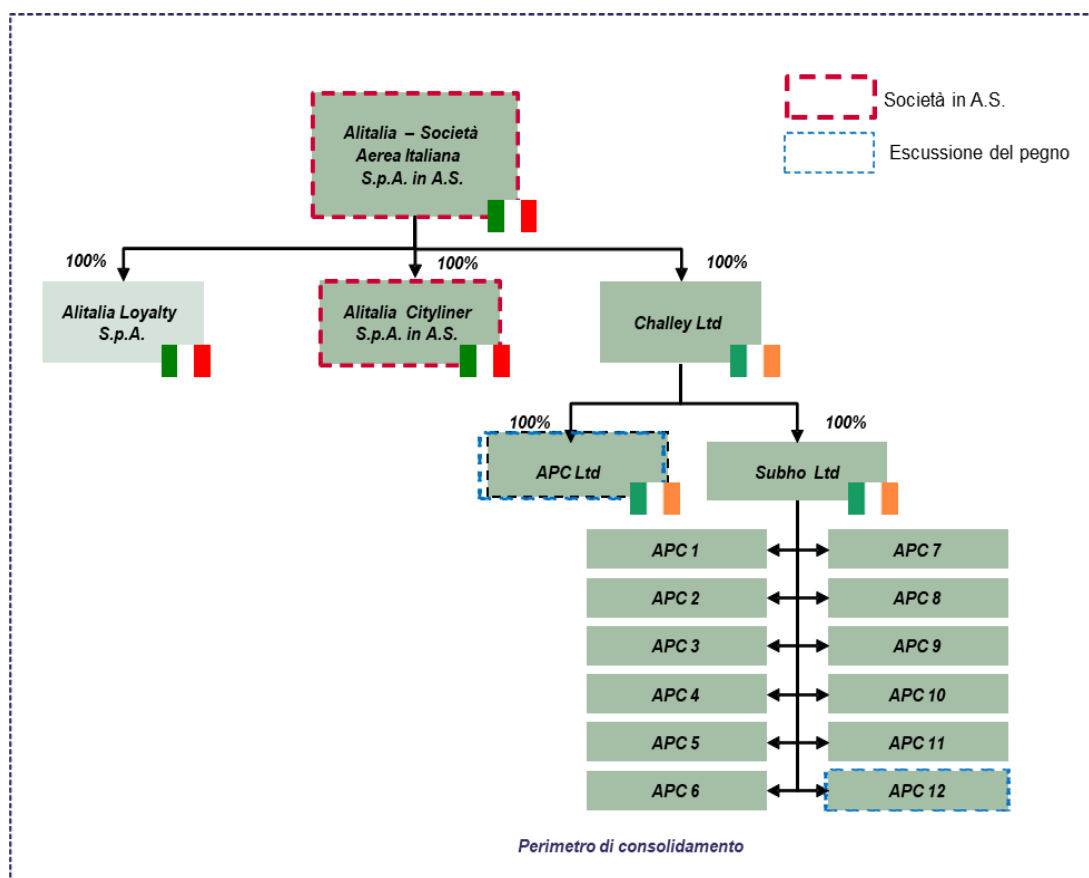
Con il presente documento, il sottoscritto Commissario Straordinario provvede a sottoporre alle Camere la relazione di cui al citato articolo 1, comma 2-*bis* del D.L. 137/2019, nel rispetto del termine ivi indicato.

Come avvenuto per il Programma, è stata predisposta un'unica relazione avente ad oggetto le due Società in A.S., fermo restando il principio di autonomia delle masse attive e passive delle singole società.

Per una più compiuta informativa circa l'andamento delle Società in A.S. a partire dall'entrata in Amministrazione Straordinaria, si invita altresì alla lettura delle relazioni trimestrali redatte ai sensi dell'articolo 61 del D.Lgs. 270/1999, afferenti al periodo aprile 2018-settembre 2019, e delle relazioni volontarie redatte per il periodo 2 maggio - 31 dicembre 2017 e gennaio-marzo 2018, disponibili sul sito della procedura: <http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/>.

2 LA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

2.1 Il Gruppo Alitalia



Come si evince dalla figura, appartengono al Gruppo Alitalia alcune società di diritto irlandese (le “**Società Irlandesi**”) proprietarie degli aeromobili condotti in leasing da Alitalia in quanto locatario (locazione operativa).

Alcune delle Società Irlandesi hanno sottoscritto con diversi istituti bancari dei contratti di finanziamento assistiti da garanzie tra cui, *inter alia*, un pegno sulle proprie azioni.

In particolare, Aircraft Purchase Company Ltd (“**APC**”) e Aircraft Purchase Company No. 12 Limited (“**APC 12**”) hanno in essere, rispettivamente, contratti di finanziamento (i “**Contratti di Finanziamento**”) con DVB Bank S.E. (ora MUFG Bank, Ltd. a seguito di cessione) (“**DVB**”) e PK AirFinance S.à.r.l., società del gruppo GECAS (“**PK AirFinance**”).

A seguito della ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria e della conseguente nomina dei Commissari Straordinari, che costituisce evento di *default* ai sensi dei Contratti di Finanziamento, PK AirFinance e DVB hanno escusso il pegno sulle azioni di APC e APC 12. Più precisamente:

- (a) con comunicazione del 17 maggio 2017, PK AirFinance ha provveduto ad intestarsi l'intera partecipazione in APC 12;
- (b) con comunicazione del 17 maggio 2017, DVB ha provveduto (i) a nominare due soggetti di propria fiducia quali nuovi amministratori di APC e (ii) ad intestare l'intera partecipazione in APC a favore di Howlitevale Limited (soggetto su cui allo stato non si hanno ulteriori informazioni).

Il Gruppo Alitalia continua ad adempiere con regolarità alle obbligazioni di pagamento di cui ai Contratti di Finanziamento, e dunque, con il rimborso del residuo del finanziamento, potrà venir meno l'effetto dell'escussione del pegno.

Pertanto, ad oggi Alitalia detiene il 100% del capitale sociale di:

- (a) Challey Ltd (“**Challey**”), la quale a sua volta possedeva, prima che DVB escutesse il pegno sulle azioni costituito a garanzia del relativo Contratto di Finanziamento, l'intero capitale sociale di APC, proprietaria di 5 aeromobili - uno dei quali concesso in leasing ad Alitalia e gli altri 4 concessi in leasing ad Alitalia CityLiner S.p.A.; e
- (b) di Subho Ltd, la quale a sua volta:
 - (i) deteneva, prima che PK AirFinance escutesse il pegno sulle azioni costituito a garanzia del relativo Contratto di Finanziamento, l'intero capitale sociale di APC 12, proprietaria di 21 aeromobili; e
 - (ii) detiene il 100% di 11 diverse società (denominate Aircraft Purchase Company no. 1-11 Ltd), proprietarie dei seguenti aeromobili, concessi in leasing ad Alitalia:
 - APC no. 1 Ltd – proprietaria di n. 1 aeromobile;
 - APC no. 4 Ltd – proprietaria di n. 1 aeromobile;
 - APC no. 5 Ltd – proprietaria di n. 1 aeromobile;
 - APC no. 11 Ltd – proprietaria di n. 4 aeromobili.

2.2 *L'ammissione alla Procedura di Amministrazione Straordinaria*

In data 2 maggio 2017, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha deliberato la richiesta di ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 347/2003.

Il medesimo giorno, 2 maggio 2017, Alitalia ha quindi formalizzato istanza al MISE chiedendo l'ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'articolo 2 del D.L. 347/2003 e ha contestualmente presentato ricorso, avanti al Tribunale di Civitavecchia, allo scopo di vedere accertato e dichiarato il proprio stato di insolvenza ai sensi dell'articolo 4 del medesimo D.L. 347/2003.

In accoglimento della citata istanza, con decreto del MISE emesso in pari data 2 maggio 2017 e pubblicato in G.U., Serie Generale, n. 104 del 6 maggio 2017, Alitalia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 347/2003. Alla procedura di amministrazione straordinaria è stato preposto un collegio commissariale composto dal Dott. Luigi Gubitosi, Prof. Enrico Laghi e Prof. Stefano Paleari. Al Dott. Luigi Gubitosi sono state attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissariale.

Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 17/2017 del 11 maggio 2017, ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia ai sensi dell'articolo 4 del D.L. 347/2003.

Con successivo decreto del MISE in data 12 maggio 2017, Cityliner è stata anch'essa ammessa, su istanza di Alitalia, alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'art. 3, comma 3, del D.L. 347/2003, e sono stati nominati quali Commissari Straordinari sempre il Dott. Luigi Gubitosi, Prof. Enrico Laghi e Prof. Stefano Paleari. Al Dott. Luigi Gubitosi sono state attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissariale. Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 18/2017 del 26 maggio 2017, ha dichiarato l'insolvenza di Cityliner ai sensi dell'articolo 4 del D.L. 347/2003.

In data 25 ottobre 2017 le Società in A.S. hanno presentato al MISE istanza per la proroga di 90 giorni del termine per la presentazione del programma delle procedure di amministrazione straordinaria di Alitalia e Cityliner a far data dal 29 ottobre 2017. Con decreto in data 27 ottobre 2017 il MISE ha disposto *“la proroga fino al 27 gennaio 2018 del termine di presentazione del Programma relativo alle società del Gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria”*.

In data 27 gennaio 2018 i Commissari Straordinari hanno sottoposto alla valutazione del MISE il programma di cessione, previsto dall'art. 27, comma 2, lettera a), del D.Lgs. 270/1999, individuato quale strumento per il raggiungimento delle finalità conservative del patrimonio produttivo, mediante prosecuzione, riattivazione o riconversione delle attività imprenditoriali di cui all'art. 1 del D.Lgs. 270/1999 e redatto secondo quanto previsto dagli articoli 54 e seguenti dello stesso decreto e dalle applicabili disposizioni del D.L. 347/2003 (d'ora innanzi, il "**Programma**").

Per quanto riguarda il contenuto del Programma, si rileva che esso ha ad oggetto le due Società in A.S. Preso atto, infatti, degli stretti legami societari ed imprenditoriali esistenti tra le Società in A.S. (sui quali si veda *infra*), è stato predisposto ai sensi dell'art. 3, comma 3-bis, del D.L. 347/2003 un unico Programma, fermo restando il principio di autonomia delle masse attive e passive delle singole società.

Con decreto del 23 marzo 2018 il MISE ha autorizzato l'esecuzione del sopra citato Programma di cessione dei complessi aziendali di Alitalia e Cityliner, depositato in data 26 marzo 2018 presso il Tribunale di Civitavecchia.

Successivamente una versione parzialmente secretata, autorizzata dal Tribunale, è stata pubblicata, insieme alla Relazione sulle cause di insolvenza, sul sito internet dell'amministrazione straordinaria <http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/>

In data 20 marzo 2019 il collegio Commissariale ha depositato presso il Ministero dello Sviluppo Economico istanza motivata di proroga per ulteriori dodici mesi del termine di esecuzione del sopracitato Programma ai sensi dell'art. 4, comma 4-ter del D.L. 347/2003, stante l'esigenza di completare la procedura di cessione dei complessi aziendali in corso. Il Ministro dello Sviluppo Economico, previo parere positivo da parte del Comitato di Sorveglianza, con Decreto del 7 maggio 2019 ha accolto l'istanza disponendo la proroga del termine di esecuzione del Programma al 23 marzo 2020.

Con decreto in data 12 dicembre 2019 l'Avv. Giuseppe Leogrande è stato nominato commissario unico delle procedure di amministrazione straordinaria delle Società in A.S. in sostituzione del precedente collegio commissariale dimissionario.

Successivamente, con istanza presentata in data 22 gennaio 2020, il Commissario Straordinario delle Società in A.S., richiamato lo sviluppo del precedente tentativo di cessione dei complessi aziendali conclusosi con esito negativo, ha chiesto la proroga per ulteriori 12

mesi del termine di esecuzione del Programma, tenuto conto della necessità di (i) integrare il Programma già approvato mediante un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali (il “**Piano di Efficientamento**”) in ossequio al disposto del D.L. 137/2019, e (ii) in termini sostanzialmente contestuali, avviare una nuova procedura di cessione, previa ulteriore sollecitazione del mercato, nel rispetto dei principi di parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione.

Il Ministro dello Sviluppo Economico, in accoglimento della predetta istanza, ha disposto la proroga per ulteriori 12 mesi, e, dunque, sino a tutto il 23 marzo 2021, del termine di esecuzione del Programma con proprio decreto in data 25 febbraio 2020. Tale termine è prorogato di sei mesi (e, dunque, fino al 23 settembre 2021) ai sensi dell’art. 51 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, come convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77.

In data 5 marzo 2020 è stato pubblicato sul sito web della Procedura l’invito a manifestare interesse per l’acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia-S.A.I. S.p.A. e Alitalia CityLiner S.p.A., entrambe in amministrazione straordinaria. L’invito richiedeva ai soggetti interessati di manifestare, entro il 18 marzo 2020, il proprio interesse relativamente alle i) attività aziendali unitariamente considerate (Lotto Unico); ovvero, alternativamente, ii) alle attività di aviation (Lotto Aviation, comprensivo dei beni e rapporti giuridici destinati alle attività di trasporto aereo delle Società in AS, come risultanti dagli interventi di riorganizzazione ed efficientamento), e/o iii) alle attività di handling (Lotto Handling, che include i beni e rapporti giuridici destinati allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l’assistenza a terra a terzi) e/o iv) alle attività di manutenzione (Lotto Manutenzione); il Lotto Unico comprende tutti i beni e i rapporti giuridici ricompresi nel Lotto Aviation, nel Lotto Handling e nel Lotto Manutenzioni.

Entro la scadenza sono pervenute una serie di manifestazioni di interesse, nello specifico 3 per il Lotto Unico, 3 per il Lotto Handling e 2 per il Lotto Manutenzione.

In concomitanza con lo svolgimento della procedura di cui innanzi, nel territorio nazionale ed anche in ambito europeo e globale si è diffusa l’epidemia da Covid-19 per il cui contrasto le Autorità di Governo italiane e di molti altri Paesi europei ed extraeuropei hanno adottato misure fortemente restrittive degli spostamenti interni e internazionali di viaggiatori che

hanno comportato effetti estremamente significativi su tutte le compagnie aeree, ivi comprese le Società in AS.

Per affrontare tale improvvisa ed eccezionale situazione, riconducibile alle previsioni dell'art. 107, comma 2, lett. b) del TFUE, il Legislatore italiano ha adottato particolari misure per le Società in AS, autorizzando il Commissario Straordinario ad assumere, nelle more dell'espletamento della procedura ad evidenza pubblica per la cessione dei complessi aziendali, gli atti necessari e conseguenti fino all'effettivo trasferimento dei medesimi (cfr. art. 79 rubricato "Misure urgenti per il trasporto aereo" del Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, convertito con modificazioni in Legge 24 aprile 2020 n. 27 recante "Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (c.d. "Cura Italia").

Posto che tali atti avrebbero potuto avere impatti sul perimetro e sulle connotazioni dei complessi aziendali oggetto di cessione, in data 26 marzo 2020, il Commissario Straordinario ha comunicato ai soggetti interessati, previo nulla osta da parte del Ministro dello Sviluppo Economico (prot. 6375 del 26 marzo 2020), la sospensione della procedura di cessione ai sensi dell'art. 9.2 dell'invito.

Con l'art. 202 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni in L. 17 luglio 2020 n.77 (c.d. "Rilancio") sono state introdotte alcune modifiche all'art. 79 del Cura Italia. La disposizione si concentra essenzialmente sulla modifica della disciplina concernente la costituzione di una nuova società di trasporto aereo, controllata direttamente dallo Stato o da società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta, già prevista dall'articolo sopra menzionato. In particolare sono state apportate le seguenti modifiche all'articolo 79, commi da 3 a 7, del Cura Italia, nello specifico:

1. con riguardo alla nuova società, si prevede che essa sia costituita per "l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone" precisando che, per tale operazione, è necessaria l'autorizzazione della Commissione europea;
2. sono modificate le modalità di istituzione e funzionamento della costituenda società e viene altresì quantificato in 3 miliardi di euro il limite di partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale della società.

3. viene esplicitato che spetti alla nuova società predisporre un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che sarà sottoposto all'esame delle competenti Commissioni parlamentari, e si riconosce la possibilità che la società possa costituire, a sua volta, società controllate e che possa acquistare o prendere in affitto rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, anche in amministrazione straordinaria;
4. si prevede la stipula di un apposito contratto di servizio tra lo Stato e la nuova società per la prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della continuità territoriale, con la possibilità di subentrare in quelli già in essere con società in amministrazione straordinaria;
5. si esclude che alla nuova società si applichino i limiti ai compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni previsti dall'articolo 23-bis della legge n. 201 del 2011;
6. vengono soppresse le disposizioni del comma 6 dell'articolo 79 in materia di trasferimento del personale;
7. viene infine istituito un nuovo fondo di 3 miliardi di euro per finanziare gli interventi di capitalizzazione e di acquisizione di cespiti da parte della nuova società.

2.3 Documenti pubblici e informative

Sul sito internet della procedura di amministrazione straordinaria delle Società in A.S. (<http://www.amministrazionestraordinariaitaliasai.com/>) è disponibile la seguente documentazione:

- decreti per l'ammissione all'AS e relative sentenze sullo stato d'insolvenza
- relazione illustrativa ex art. 2446/2447 cc al 28 febbraio 2017
- Programma e Relazione sulle cause di insolvenza (ex art 4, comma 2, DL. n.347 del 23/12/2003)
- bandi di gara del 2017 e del 2020
- accesso al portale per l'insinuazione al passivo dei creditori
- relazioni trimestrali sull'andamento dell'esercizio dell'impresa e l'esecuzione del programma di cui all'articolo 61 D. Lgs. 270/1999;

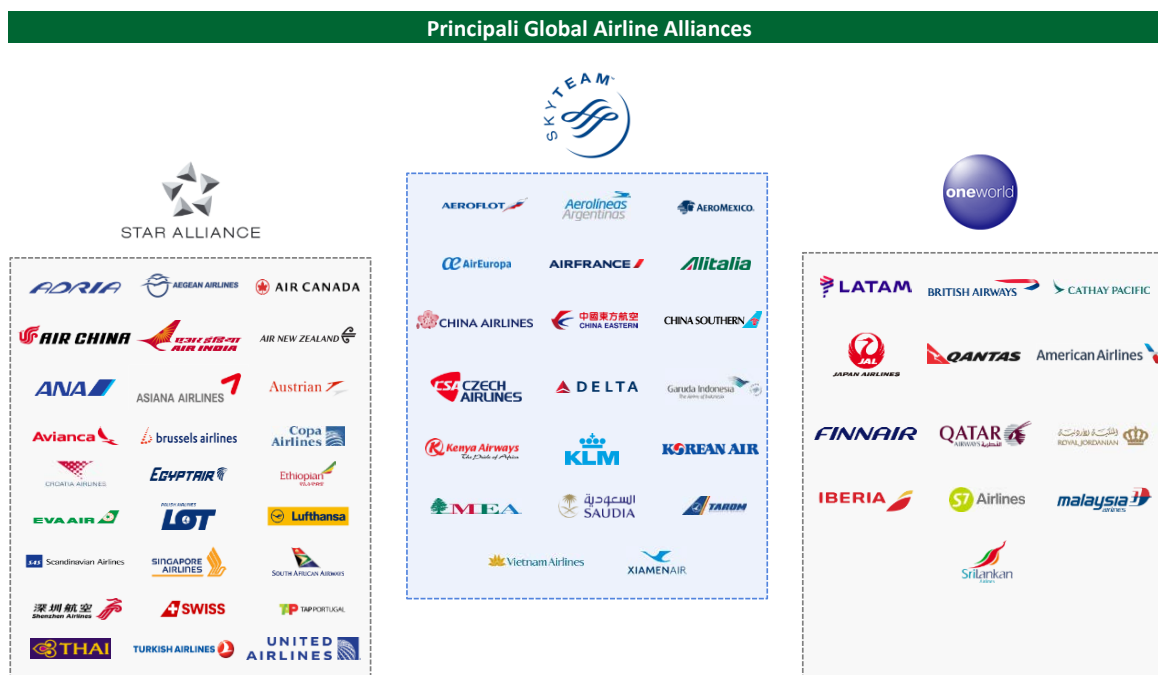
- relazioni ai sensi dell'articolo 1, comma 1-bis e 1-ter del decreto legge 27 aprile 2018 n.38, convertito con modificazioni in legge 21 giugno 2017, n. 77;
- documenti presentati nelle audizioni dinanzi i) alla Commissione Speciale del Senato per l'esame degli atti urgenti del Governo (17.05.2018), ii) alle Commissioni riunite IX e X della Camera dei Deputati (26.09.2018) e iii) alle Commissioni riunite 8a e 10a del Senato (09.10.2018) e iv) alle Commissioni riunite IX e X della Camera dei Deputati (27.03.2019).

Quanto precede, fermo naturalmente restando l'adempimento da parte del sottoscritto Commissario Straordinario ad ogni ulteriore obbligo informativo previsto dalla normativa di riferimento.

3 SCENARI DEL MERCATO DI RIFERIMENTO

3.1 *Il mercato del trasporto aereo*

Il mercato del trasporto aereo è caratterizzato da forti alleanze tra vettori a livello mondiale (Star Alliance, Oneworld, SkyTeam ne sono gli esempi più noti), che oggi rappresentano oltre il 50% delle capacità di trasporto aereo presente sul mercato. Se si considerano i mercati intercontinentali ove è limitato il ruolo dei vettori low cost, la dominanza delle tre alleanze è netta con Emirates probabilmente il vettore più importante non membro delle tre alleanze.



Le tre principali Global Airline Alliance (Star Alliance, Oneworld, SkyTeam) rappresentano ad oggi oltre il 50% della capacità di trasporto aereo presente nel mercato

Oltre alle alleanze mondiali, nel mercato diverse compagnie aeree hanno perseguito un processo di consolidamento per raggiungere una massa critica tale da consentire lo sviluppo di un network globale più esteso e solido, come il Gruppo Lufthansa (che include Austrian, Brussels, Swiss), Air France – KLM o il Gruppo IAG (British, Vueling, Iberia, AerLingus e Air Europa).

Negli ultimi 10 anni poi si è assistito ad una crescita esponenziale dei vettori c.d. *low cost* (Ryanair e Easyjet su tutti) con fatturati rilevanti e con un numero di passeggeri che oramai è pari se non superiore a quello dei vettori tradizionali.

Sul mercato vi sono anche alcuni vettori tradizionali nazionali (come TAP, SAS e Finnair) che, pur non avendo perseguito processi di aggregazione, hanno comunque consolidato il loro business grazie ad una attenta gestione aziendale e ad una strategia di alleanze e partnership che ha consentito loro di rafforzare i rispettivi network.

Il settore del trasporto aereo si caratterizza poi per essere un settore con diverse tipicità e soggetto a stretta regolamentazione, che impone vincoli specifici che determinano una struttura dei costi notevolmente più rigida rispetto ad altri business, come si può notare dalla seguente rapida descrizione della filiera del trasporto aereo:

- forte concentrazione di produttori aeromobili (Airbus /Boeing), motori (es. General Electric / Rolls Royce / Pratt & Whitney) e società di *leasing* (es. Gecas, Aercap);
- diritti di sorvolo regolamentati con società monopoliste di carattere nazionale;
- tariffe aeroportuali regolamentate;
- canali di distribuzione centralizzati (*Global Distribution System*) per i vettori tradizionali, che invece non sono utilizzati dalle compagnie *low cost* che utilizzano esclusivamente canali di vendita diretti con costi decisamente inferiori;
- per le compagnie europee, limite del 49% del capitale per soggetti non UE;
- voli extra UE disciplinati da accordi bilaterali o *Open Sky* tra Stati;
- settore caratterizzato da una diversa articolazione dei servizi offerti dalle compagnie (trasporto passeggeri, Cargo, Manutenzione, *handling*, *catering*, ecc.), ovvero da compagnie che hanno un perimetro molto diverso;
- presenza di alleanze e accordi tra vettori aerei a livello globale (es. Star Alliance, Oneworld, SkyTeam).

Il mercato italiano è molto contendibile ed è caratterizzato da 3 elementi importanti:

1. alta penetrazione delle *low cost* sul mercato domestico (la più elevata in Europa) e intraeuropeo, anche grazie agli incentivi riconosciuti dai gestori aeroportuali;
2. lungo raggio presidiato anche da vettori di altri paesi che fanno feederaggio sui loro *hub*;
3. presenza di molte eccellenze territoriali e turistiche che hanno favorito lo sviluppo di un network composto da molti aeroporti di medie dimensioni.

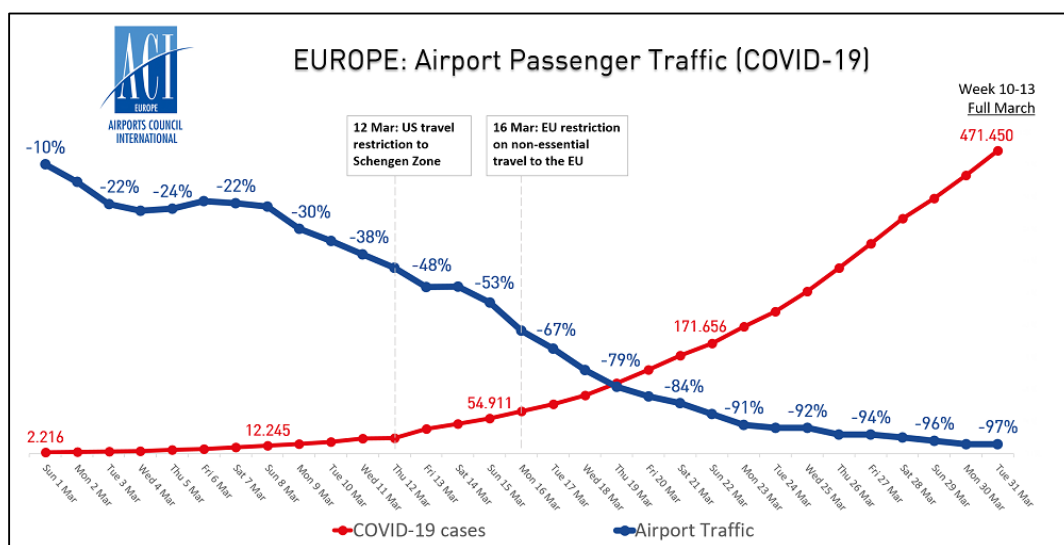
Per quanto riguarda i collegamenti di lungo raggio, l'Italia è molto sotto servita. Per ogni 100 passeggeri che arrivano o partono direttamente per una destinazione intercontinentale ce ne sono altri 62 che lo devono fare con almeno uno scalo negli hub dei maggiori vettori europei.

Il settore del trasporto aereo è stato caratterizzato da una forte crescita del traffico passeggeri mondiale fino al 2019 con previsioni per gli anni a seguire caratterizzate da incrementi dei volumi costanti anno su anno.

A partire da febbraio 2020, a causa del manifestarsi del Coronavirus, le performance di tutte le compagnie mondiali hanno visto un deterioramento, con impatti rilevanti in termini di clienti persi (diminuzione delle prenotazioni) e di diminuzione dei ricavi (biglietteria venduta).

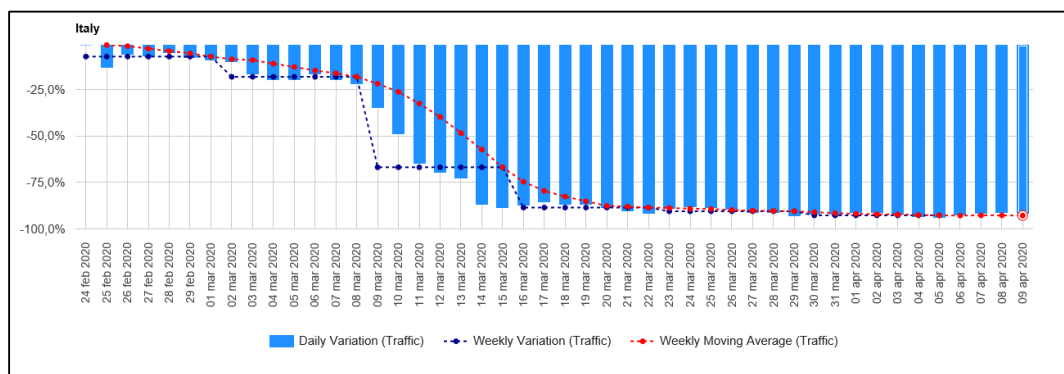
La combinazione delle misure di restrizione dei movimenti sia interni sia internazionali, e della più bassa propensione a viaggiare, ha determinato quindi una forte contrazione della domanda e dell'offerta di trasporto in tutti i principali mercati europei.

A fine marzo 2020, a fronte di quasi 0,5 milioni di casi Covid-19 confermati (pari a quasi 1/1000 della popolazione) la riduzione del traffico passeggeri aveva toccato il -97%.



I dati relativi all'Italia confermano il forte impatto della pandemia da Covid-19, con una riduzione continua dei traffici a partire da inizio marzo 2020:

- parte importante della riduzione (-50%) prima del *full lockdown* del 10 marzo 2020;
- ulteriore rapido decremento nei giorni seguenti, sino al -92,8% (alla data del 9 aprile 2020).



Le previsioni degli organismi internazionali del settore aereo mostrano i seguenti elementi:

- elevata incertezza

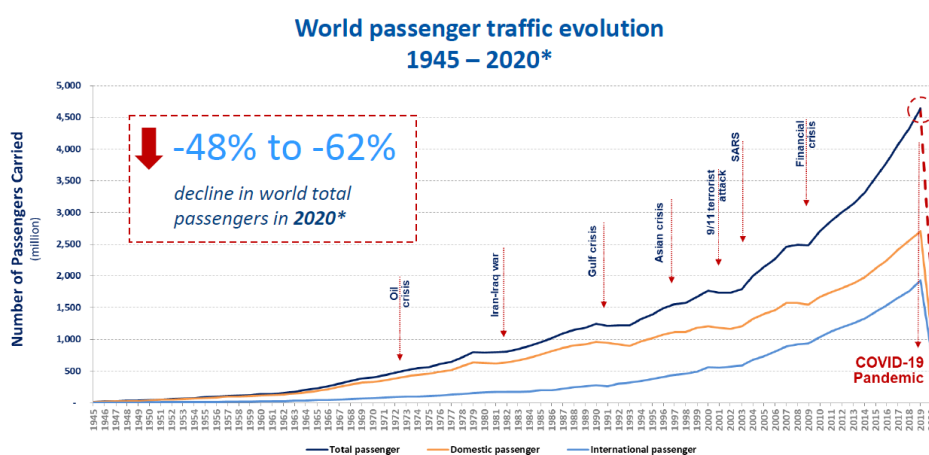
- impatto globale rilevante di riduzione di passeggeri rispetto al 2019
- tempistica di recupero superiore ai casi storici (es. SARS)

L'attuale quadro di incertezza, sia di natura sanitaria sia economica, rende estremamente difficile formulare delle previsioni sulla domanda di trasporto aereo.

Tuttavia, sulla base dell'andamento attuale, delle previsioni disponibili formulate dai maggiori organismi di settore e della valutazione su precedenti “shock” impattanti sull'aviazione, è possibile formulare degli scenari previsionali di alto livello.

L'Organizzazione Internazionale per l'aviazione civile (ICAO) ha analizzato l'evoluzione dei passeggeri trasportati dal 1945 ad oggi e ha mostrato come il Coronavirus ha impattato i volumi di traffico molto più pesantemente rispetto ad altri eventi avvenuti nel corso degli anni (es. SARS, crisi finanziaria, attacchi terroristici 9/11, ecc.).

L'ICAO stima per il 2020 una riduzione dei passeggeri trasportati tra il -48% e il -62% rispetto al 2019.



A testimonianza dell'eccezionalità dell'incidenza del COVID-19 sul settore del trasporto aereo le Istituzioni di tutto il mondo hanno adottato strumenti normativi ed economici senza precedenti per mitigare gli impatti negativi sull'industria. La Commissione europea, nella sua Comunicazione sul *Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19, 19.3.2020 C(2020) 1863 final*, (“Temporary Framework”), ha riconosciuto che sulla base dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del TFUE, gli Stati membri possono indennizzare anche “*le imprese di settori particolarmente colpiti dall'epidemia (ad*

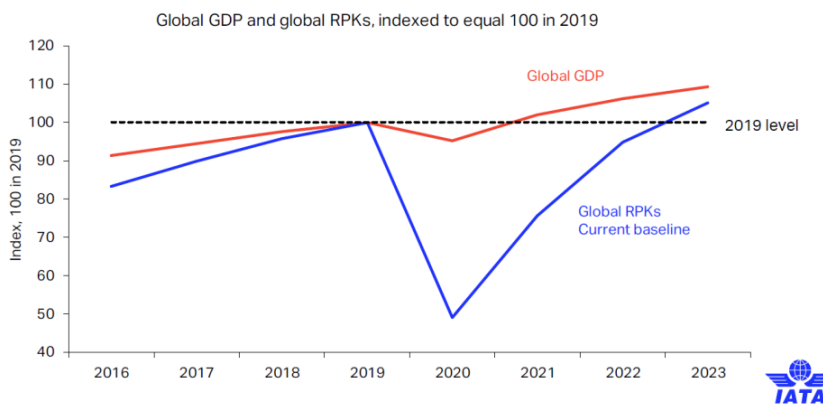
esempio, il settore dei trasporti, del turismo, della cultura, dell'accoglienza e del commercio al dettaglio)". Tali misure devono essere notificate alla Commissione, che le valuterà ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lett b), del TFUE.

Sulla scorta del Temporary Framework la maggior parte degli Stati membri dell'Unione Europea ha previsto misure a supporto del settore del trasporto aereo e, più nello specifico, dei vettori, sotto forma di riduzione o dilazione di pagamento di tasse, ricapitalizzazione di vettori (es. Air France, KLM e Lufthansa), accesso a prestiti garantiti dallo Stato e/o compensazione dei danni subiti a causa della pandemia. Il Governo Italiano ha deliberato di riconoscere compensazioni i) fino ad un massimo di Euro 350 milioni per l'intero anno 2020 in favore di imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'Enac che esercitano oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'art. 79 del D.L. n. 18 del 17 marzo 2020, convertito con modificazioni in L. 24 aprile 2020 n. 27 ("DL Cura Italia"), come modificato dall'art. 202 del D.L. n. 34 del 19 maggio 2020, convertito con modificazioni in L. 17 luglio 2020 n. 77 ("DL Rilancio") e ii) fino a Euro 130 milioni ai vettori in possesso del prescritto Certificato di Operatore Aereo (COA) in corso di validità e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati dall'Ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti, come previsto dall'art. 198 del DL Rilancio. Con istanza del 3 giugno 2020 (integrata in data 24 giugno 2020) Alitalia ha presentato istanza al Ministero dello Sviluppo Economico per avere accesso alle misure compensative di cui alla lettera i) sopra descritta a ristoro dei danni subiti nel periodo febbraio-giugno 2020 (quantificati in termini di minori ricavi (al netto dei minori costi operativi) e costi addizionali rispetto al 2019) come conseguenza diretta della pandemia da COVID-19. I danni patiti nel periodo febbraio-giugno 2020, con riserva di successiva integrazione per gli ulteriori danni che avessero a verificarsi nel corso della restante parte del 2020, sono stati così quantificati in complessivi Euro 254 milioni, senza tenere in considerazione, in termini di rettifica dei ricavi e conformemente alle richieste della DG Comp, l'abnorme importo dei rimborsi eseguiti nel periodo a favore dei passeggeri (pari a circa Euro 150 milioni).

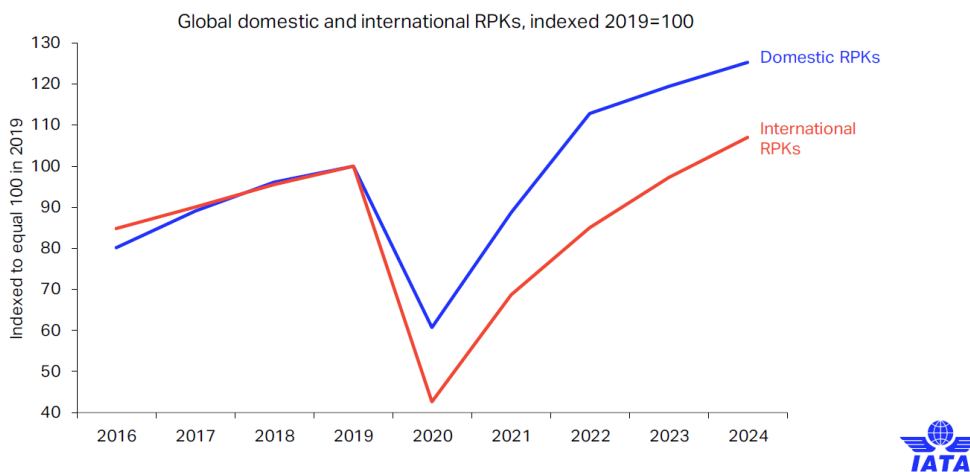
L'istanza è in corso di valutazione in seno alle competenti autorità nazionali e comunitarie.

Per quanto riguarda il recupero dei livelli di traffico pre-COVID gli analisti della IATA (Associazione Internazionale del Trasporto Aereo) stimano che il mercato aereo potrebbe

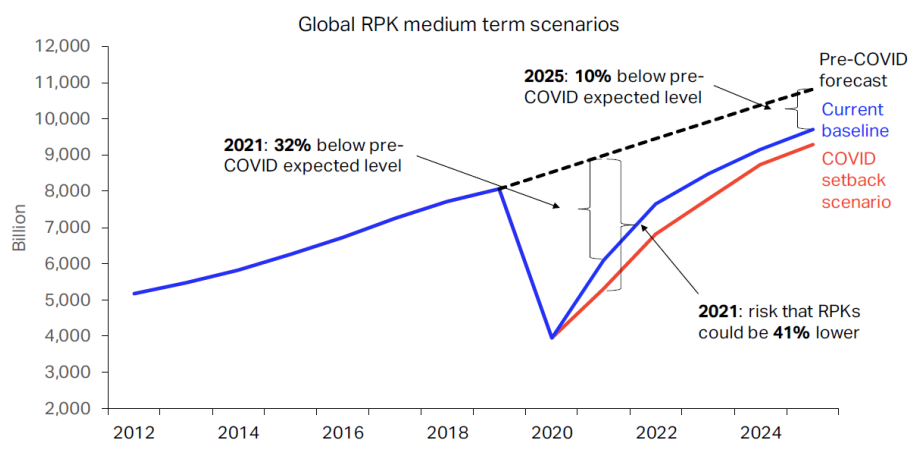
tornare ai livelli del 2019 solo nel 2023 con un *trend* più lento rispetto al recupero dell'economia in termini di Prodotto Interno Lordo.



Gli analisti concordano che il mercato domestico registrerà un *trend* di recupero più veloce rispetto al mercato internazionale.



A livello globale sono previsti impatti rilevanti anche per l'anno 2021; il recupero del traffico previsto per i prossimi anni dipenderà da diversi fattori e gli analisti hanno stimato diverse classificazioni dei trend di recupero (es. *V-Shaped*: breve e rapido declino, seguito da un veloce recupero, *U-Shaped*: contrazione prolungata prima della crescita, *L-Shaped*: declino di lungo termine delle attività economiche seguito da un periodo senza previsioni di crescita, ecc.).



3.2 Gli impatti del COVID-19 sulle Società in A.S.

La riduzione dell'attività di Alitalia è stata in linea con i dati percentuali descritti nel paragrafo precedente.

Le attività aziendali di Alitalia hanno risentito in maniera significativa del grave diffondersi dell'epidemia da Covid-19 e degli effetti dirompenti che il virus ha avuto sul comparto del trasporto aereo a livello europeo e mondiale, cagionando una drastica riduzione del *network* operativo e delle rotte operate, nonché la messa a terra obbligatoria di numerosi (o della quasi totalità degli) aeromobili della flotta.

In particolare, le operazioni di volo della Compagnia hanno subito un calo abnorme, con abbattimento del numero dei voli pari a circa il 90% nel periodo intercorrente tra il 21 febbraio 2020 (giorno in cui è stato accertato il primo caso di coronavirus in Italia) e il 30 maggio 2020, e mancato utilizzo giornaliero della stragrande maggioranza della flotta (in media tra 80 e 90 aeromobili - su una flotta pari a 113 unità - sono rimasti inoperativi a terra nel predetto periodo).

Inoltre, l'applicazione delle previsioni di distanziamento interpersonale a bordo degli aeromobili, previste dai vari provvedimenti normativi che si sono susseguiti nel tempo, ha comportato necessariamente, al di fuori della deroga consentita per l'organizzazione di mezzi e capacità operative nella prima fase emergenziale, una riduzione del fattore di riempimento degli aeromobili stessi sulle rotte operate da Alitalia e l'utilizzo, a parità di ricavi, di un

maggior numero di velivoli per soddisfare la medesima domanda di trasporto, con conseguente aggravio di costi di esercizio.

Nonostante le difficoltà sopra descritte Alitalia ha sì razionalizzato la propria capacità offerta ma ha continuato comunque a garantire un servizio pubblico essenziale per collegare gli aeroporti nazionali rimasti operativi a seguito dei vari Decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro della Salute. La Compagnia ha inoltre operato 140 voli speciali esteri per consentire il rientro in Italia di oltre 150.000 connazionali solo nel mese di marzo e per trasportare materiale sanitario necessario ad affrontare l'emergenza, in special modo mascherine.

Un ulteriore impatto della pandemia da COVID-19, legato all'abnorme calo delle prenotazioni sopra descritto, risiede nella difficoltà nella pianificazione degli operativi; dall'inizio dell'emergenza legata alla diffusione dell'epidemia da COVID-19, infatti, le curve di domanda su cui i vettori aerei si sono basati in passato, secondo prassi consolidata, per pianificare i propri operativi, sono divenute inattendibili. Dopo un periodo in cui la domanda si è praticamente azzerata, nello specifico nei mesi di aprile e maggio 2020, per i mesi estivi si assiste ad un incremento non uniforme della domanda stessa, molto accentuato sui collegamenti domestici, debole sui voli di medio raggio e inesistente su quelli di lungo raggio. Alla luce del crollo della domanda registrato nei mesi scorsi per il periodo giugno-settembre (pari al 71% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019) e della fluidità con la quale si registrano le nuove prenotazioni nei differenti mercati, risulta particolarmente difficoltoso fare delle previsioni affidabili con un orizzonte temporale superiore a 30 giorni prima del volo, soprattutto per compagnie come Alitalia, il cui traffico è per il 50% in connessione. Per questa ragione Alitalia, come la maggior parte delle altre compagnie aeree, ha deliberato di lasciare in vendita il programma operativo predisposto prima dell'emergenza COVID-19 e di apportare continui aggiustamenti, con largo anticipo rispetto alla data dei voli, sulla base degli elementi raccolti dall'analisi dell'andamento della domanda, con l'obiettivo di minimizzare i disagi dei passeggeri già prenotati e, contestualmente, di garantire la sostenibilità economica ed ambientale delle proprie operazioni, che non sarebbe assicurata impiegando aeromobili con tassi di riempimento risibili. Più in particolare, nella programmazione operativa dei mesi estivi, Alitalia ha adottato una policy di commercializzazione dei voli fondata sulle tendenze visibili nei 45 giorni anteriori al mese di riferimento, soggetta ad aggiustamenti degli operativi presentati nei sistemi di vendita, a

seconda dei casi, sulla base della raccolta di tutti gli elementi necessari. Tali aggiustamenti vengono effettuati in piena conformità alle previsioni del Regolamento (UE) n. 261/2004, e, in caso di cancellazione, vengono rispettate le disposizioni a tutela dell'utenza di cui all'art. 5, fermo restando che le modifiche dell'operativo vengono eseguite nel rispetto del termine minimo di due settimane rispetto alla data del volo.

Per quanto riguarda la gestione dei rimborsi in favore dei passeggeri impattati dalle cancellazioni dei voli a partire dal 3 giugno 2020, Alitalia si è adeguata alle indicazioni fornite, tra le altre, dalla Commissione Europea con la Comunicazione C (2020) 1830 del 18 marzo 2020 e da ENAC con la lettera prot. 59049-P del 18 giugno 2020, nonché alle previsioni dell'art. 88 bis del DL Cura Italia, come modificato da ultimo dall'art. 182 del DL Rilancio. Nel rispetto delle disposizioni sopra menzionate, Si evidenzia che tra il 17 febbraio e il 25 giugno 2020 Alitalia ha provveduto a rimborsare 400.000 biglietti per un ammontare di circa € 123 milioni, di cui € 13 milioni solo nel mese di giugno, oltre ad aver emesso nello stesso periodo 127.214 voucher per un ammontare complessivo pari a circa € 27 milioni (€ 9,5 milioni solo nel mese di giugno). L'ammontare dei biglietti ancora da rimborsare, secondo le stime aggiornate al 15 giugno 2020, è pari a circa Euro 86 milioni; tale dato tiene conto delle richieste ricevute da passeggeri ed agenzie di viaggio, senza valutazioni sull'effettivo diritto al rimborso nel rispetto delle normative sopra citate. La Compagnia sta lavorando alacremente, sia con i propri provider esterni che con la costituzione di task force interne, per smaltire il gran numero di richieste di rimborso/voucher che si sono inevitabilmente accumulate negli ultimi mesi.

Per un maggior dettaglio degli impatti economico-finanziari della pandemia da COVID-19 si rimanda al capitolo 5 della presente relazione.

3.3 Il sistema del trasporto aereo nazionale

Sulla scia dei risultati di crescita a livello mondiale ed europeo del trasporto aereo, in Italia si assiste da anni ad una crescita costante dei passeggeri trasportati (dai 113 milioni di passeggeri del 2005 ai 193 milioni del 2019, dati ENAC); nel 2020 si attendeva il superamento della soglia dei 200 milioni di passeggeri con un ulteriore incremento del traffico sia internazionale che intercontinentale ma a causa degli impatti della pandemia da COVID-19 si stima che il

valore massimo raggiungibile di passeggeri trasportati possa attestarsi intorno agli 82 milioni¹. Durante la pandemia gli unici vettori rimasti operativi in Italia nonostante il crollo della domanda descritto nei precedenti paragrafi e le restrizioni imposte a livello nazionale ed internazionale sono stati proprio i vettori italiani, Alitalia su tutti, mentre le compagnie straniere hanno deciso di interrompere le operazioni nel nostro Paese, inclusi i vettori low cost che hanno sì contribuito alla crescita dei passeggeri trasportati ma hanno anche ricevuto (e ricevono) ingenti contributi pubblici dagli aeroporti minori; come riportato da un articolo del Corriere della Sera dello scorso 16 giugno si stima che solo nel 2019 il sistema aeroportuale italiano abbia distribuito 391 milioni annui di incentivi alle compagnie low cost straniere, sulla base dell'analisi di alcuni contratti tra società di gestione aeroportuali e vettori low cost analizzati dal quotidiano, dato dunque parziale che non comprende ulteriori erogazioni non riscontrabili dall'analisi in questione².

Nel richiamare quanto già evidenziato nella Relazione depositata in Parlamento lo scorso 5 marzo in merito alle distorsioni competitive che negli ultimi anni hanno penalizzato le compagnie aeree nazionali, incluse le Società in A.S., nel presente documento si vuole porre l'attenzione sulla disparità di trattamento tra le Società in A.S. e, appunto, i vettori low cost stranieri da parte delle società di gestione degli aeroporti nazionali.

Occorre necessariamente premettere che a partire dalla deregulation del trasporto aereo iniziata alla fine degli anni '90 si è assistito ad un aumento della concorrenza soprattutto da parte dei vettori c.d. *low cost*, che hanno guadagnato notevoli quote di mercato a danno delle "compagnie di bandiera" (c.d. *legacy carriers*). L'Italia è il Paese europeo in cui tale fenomeno è stato più marcato, con i vettori low cost (Ryanair su tutti) che ormai hanno raggiunto una quota di mercato di oltre il 50%, a detrimento di Alitalia, quale principale operatore nazionale e competitor diretto dei vettori low cost nel mercato domestico (segmento funzionale al *feederaggio* delle rotte di medio e lungo raggio). Quanto sopra è stato reso possibile probabilmente anche per effetto di carenze registrate nel monitoraggio e nell'applicazione del quadro legislativo/tributario italiano da parte delle autorità preposte, unitamente alle

¹ Dichiarazioni del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso dell'audizione in IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati in data 23 giugno 2020

² https://www.corriere.it/economia/aziende/20_giugno_16/aerei-low-cost-volano-italia-grazie-391-milioni-incentivi-all-anno-a477a2ea-af0b-11ea-a957-8b82646448cc.shtml

ripetute crisi societarie di Alitalia, che hanno fatto sì che la domanda esistente e quella di nuova generazione fossero progressivamente aggredite ed acquisite da vettori esteri low-cost, in una vera e propria colonizzazione commerciale. In aggiunta a quanto rappresentato in Italia si registra una frammentazione eccessiva del sistema aeroportuale che nessun Piano Nazionale Aeroporti è riuscito ad arginare, con conseguente dispersione del traffico, a differenza di altri Paesi che creano le condizioni per agevolare la “concentrazione del traffico” e quindi una massa critica di passeggeri necessaria per sviluppare flussi in connessione. Aeroporti di piccole dimensioni non sono in grado di assicurare un corretto equilibrio finanziario attraverso il traffico e cercano uno sviluppo forzato del mercato attraverso il ricorso a forme di contributo pubblico, che si tramutano in eccessivo utilizzo dello strumento dell’incentivazione, soprattutto a favore di vettori low cost stranieri, anche sotto forma di contributi di marketing. In alcuni casi la logica “mordi e fuggi” ha depauperato lo yield del mercato poiché i contributi hanno determinato un abbassamento delle tariffe di mercato che si è riverberato sui conti economici delle compagnie aeree basate in Italia. Ciò crea un effetto di “doping” della domanda, che penalizza i vettori basati sul mercato di riferimento.

Anche l’assetto normativo non è risultato del tutto idoneo a garantire parità di condizioni ai vettori che operano nel mercato domestico; nello specifico le linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell’agosto del 2016 hanno privilegiato il ricorso al test MEO (“operatore in un’economia di mercato”), con il quale il soggetto erogante può concedere incentivi sulla base di un’analisi ex-ante che prevede il raggiungimento del ritorno sull’investimento a medio termine, a discapito delle procedure pubbliche di erogazione di incentivi, privilegiate nella precedente versione delle linee guida elaborata nel 2014. Sono auspicabili, dunque, nuove linee guida/norme che possano rendere maggiormente trasparenti e non discriminatorie le procedure di erogazione di incentivi e che differenzino in maniera netta i contributi per l’apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di co-marketing, questi ultimi attualmente non disciplinati da normative ad hoc.

Oltre allo strumento del co-marketing e dei contributi per passeggero in partenza le società di gestione degli aeroporti italiani (per la maggioranza pubbliche o con forte partecipazione pubblica) utilizzano anche la leva della riduzione dei costi di assistenza a terra (c.d. *handling*) offerta da operatori spesso controllati dalle società di gestione aeroportuali per agevolare l’arrivo di nuove compagnie aeree straniere, facendo pagare alle compagnie tradizionali (in

particolare alle Società in A.S.) il costo pieno con cui gli aeroporti minori creano un “tesoretto” da destinare all’incentivazione dei vettori low cost. In alcuni casi il costo pagato da Alitalia è il triplo rispetto a quello corrisposto dai vettori low cost.

Inoltre, da quanto risulta alla Compagnia al meglio delle informazioni disponibili, alcuni aeroporti stanno erogando a vettori low cost incentivi per passeggero in partenza, anche sulle rotte nazionali, per i prossimi mesi, senza riconoscere ad Alitalia uguali livelli di supporto.








Alla luce delle circostanze sopra descritte Alitalia ha intrapreso un’intensa attività di confronto con le società di gestione aeroportuali chiedendo alle stesse parità di trattamento rispetto agli altri vettori per l’attivazione o ripresa dei voli da e per gli scali interessati. Nel ricordare il ruolo avuto da Alitalia durante l’emergenza da COVID-19 a confronto con le scelte degli altri vettori che hanno rilevanti quote di mercato in Italia, tale attività è finalizzata a garantire l’equilibrio economico delle operazioni della Compagnia e, quindi, a preservare il patrimonio aziendale nell’ambito della procedura di amministrazione straordinaria ancora in corso, ferma restando l’intenzione della Compagnia di collegare quanto più possibile i territori del Paese e di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini.

4 INFORMAZIONI SULLE SOCIETA' IN A.S.

4.1 Flotta

4.1.1 Composizione e elementi modificativi

Al 30/06/2020 la flotta del Gruppo Alitalia è composta da 106 aeromobili, come di seguito specificato (in data 02/07/2020 sono stati riconsegnati al *Lessor 2* A321 ancora presenti nel computo sottostante):

				Total 106
Lungo raggio Wide Body	12 B777 (età 16,6 anni) 293/382 posti			12
	12 A330 (età 10,7 anni) 256 posti			12
Medio raggio Narrow Body	7 A321 (età 21,9 anni) 200 posti			7
	38 A320 (età 13,3 anni) 171/174/180 posti			38
Regional	22 A319 (età 13,1) 144 posti			22
	5 E190 (età 8,5 anni) 100 posti			5
	10 E175 (età 8,0 anni) 88 posti			10

Come si può notare dallo specchio sopra riportato la flotta è divisa tra tre diversi costruttori, Airbus (A319 / A320 / A321 / A330), Boeing (B777) e Embraer (E190 / E175).

L'età media della flotta del Gruppo Alitalia è di 13,2 anni, tra le più alte fra le principali compagnie aeree europee che si attestano su una media costante di 10,6 anni.

Il 23% della flotta è composta da velivoli lungo raggio. I principali Network Carrier (vettori tradizionali) europei riportano un'incidenza di *wide body* mediamente pari al 26% dell'intera flotta come da tabella sotto riportata.

(Situazione al 20-05-2020)

Group	Operator	Wide Body	Narrow Body	Regional	Total	Wide Body	Narrow Body	Regional
Alitalia		24	67	15	106	23%	63%	14%
Aeroflot	Aeroflot Russian Airlines	39	154	54	247	16%	62%	22%
	Rossiya Airlines	19	42		61	31%	69%	
	Pobeda		30		30		100%	
	Other SU Carriers		21	35	56		38%	63%
Aeroflot Total		58	247	89	394	15%	63%	23%
AirFrance-KLM	Air France	97	115	72	284	34%	40%	25%
	KLM Royal Dutch Airlines	61	52	49	162	38%	32%	30%
	Transavia		77		77		100%	
AirFrance-KLM Total		158	244	121	523	30%	47%	23%
IAG	British Airways	136	143	25	304	45%	47%	8%
	Vueling Airlines		126		126		100%	
	Iberia Group	68	85	68	221	31%	38%	31%
	Aer Lingus	15	41	1	57	26%	72%	2%
	LEVEL	4	6		10	40%	60%	
IAG Total		223	401	94	718	31%	56%	13%
Lufthansa Group	Lufthansa & Co.	112	193	61	366	31%	53%	17%
	Austrian	12	42	31	85	14%	49%	36%
	Swiss Group	37	69	13	119	31%	58%	11%
	Brussels Airlines	15	38		53	28%	72%	
	Eurowings/Germanwings		115		115		100%	
Lufthansa Group Total		176	457	105	738	24%	62%	14%
SAS Group Total		18	104	34	156	12%	67%	22%
Turkish Group	Turkish Airlines	101	225		326	31%	69%	
	SunExpress	7	44		51	14%	86%	
Turkish Group Total		108	269		377	29%	71%	
TAP Group Total		26	60	22	108	24%	56%	20%
Finnair Group Total		23	37	24	84	27%	44%	29%
Virgin Group Total		43		80	123	35%		65%
		34	52		86	40%	60%	
Easyjet Total			337		337		100%	
Ryanair Total			467		467		100%	
Total Benchmark competitors (Network carriers groups)		833	1819	569	3221	26%	56%	18%
Total Benchmark (Low Cost carriers groups)		34	856		890	4%	96%	

Nel primo semestre 2020 sono stati riconsegnati ai rispettivi *Lessor* 9 aeromobili (di cui uno con contratto terminato a fine 2019): 2 A321, 5 E175, 2 A330. Ad inizio luglio sono stati riconsegnati ulteriori 2 aeromobili A321 in scadenza nel 2020.

Nel trimestre marzo-maggio 2020, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, l'utilizzo medio giornaliero della flotta in linea è diminuito del 54%, mentre l'utilizzazione rispetto alla flotta totale è diminuita del 81%. Tali valori sono influenzati dall'emergenza Covid-19 a causa della quale risultavano in questo trimestre mediamente 47 aeromobili in stato di parcheggio/riserva rispetto ad una media di 1 aeromobile nei mesi precedenti.

Nell'ambito del Piano di Efficientamento sono state avviate interlocuzioni con i *Lessor* e sono in corso di definizione gli interventi più idonei a garantire la migliore continuità operativa della Compagnia, sia in termini di razionalizzazione e profittabilità delle rotte, sia dei costi afferenti all'utilizzo dei velivoli, nell'ottica di minimizzare il più possibile l'impatto di tali misure sul network.

4.1.2 Contratti di leasing

La tabella seguente riporta la sintesi dei principali dati economici dei contratti di leasing operativo e finanziario.

Leasing al 30/06/2020	Aeromobili	Canone leasing mese	Canone residuo a scadere	Durata residua media
	<i>num.</i>	<i>USD/mln</i>	<i>USD/mln</i>	<i>Anni</i>
Totale	65	16,1*	900	5,1

(*) Considerati valori canone fisso mensile o cap del *Pay by Hour* laddove presente

A seguito dell'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria è stato avviato un processo di contenimento di tutte le voci di costo tra cui, in particolare, quelle relative ai canoni dovuti per il leasing di aeromobili (scesi da 73 a fine 2019 a 65 unità).

Conseguentemente è iniziata una fase di rinegoziazione, tuttora in corso, con tutte le 14 società di leasing con cui la compagnia intrattiene dei rapporti per la ristrutturazione di tutti i contratti degli aeromobili in locazione.

In particolare, a causa della crisi Covid-19 in corso, molti *Lessor* hanno accettato un canone di leasing dipendente dalle ore di volo del singolo aeromobile con un tetto di utilizzazione mensile concordato oltre il quale si tornerebbe alla modalità classica precedente (*Pay by Hour* con cap).

Questa fase di rinegoziazione ha come obiettivo l'adeguamento dei termini e delle condizioni contrattuali agli indici dei correnti valori di mercato, anche in considerazione della drastica riduzione di utilizzazione della flotta durante la crisi pandemica e ha permesso, sino alla data odierna, di conseguire risparmi che ammontano a circa **\$25.2 Mln** complessivi nel trimestre aprile-giugno.

Ulteriori iniziative sono attualmente in corso nell'ambito del Piano di Efficientamento, per il conseguimento di utilità economiche mediante una più ampia riorganizzazione dei termini e dei costi strutturali, operativi e manutentivi degli aeromobili in flotta.

4.2 Personale

4.2.1 Organigramma

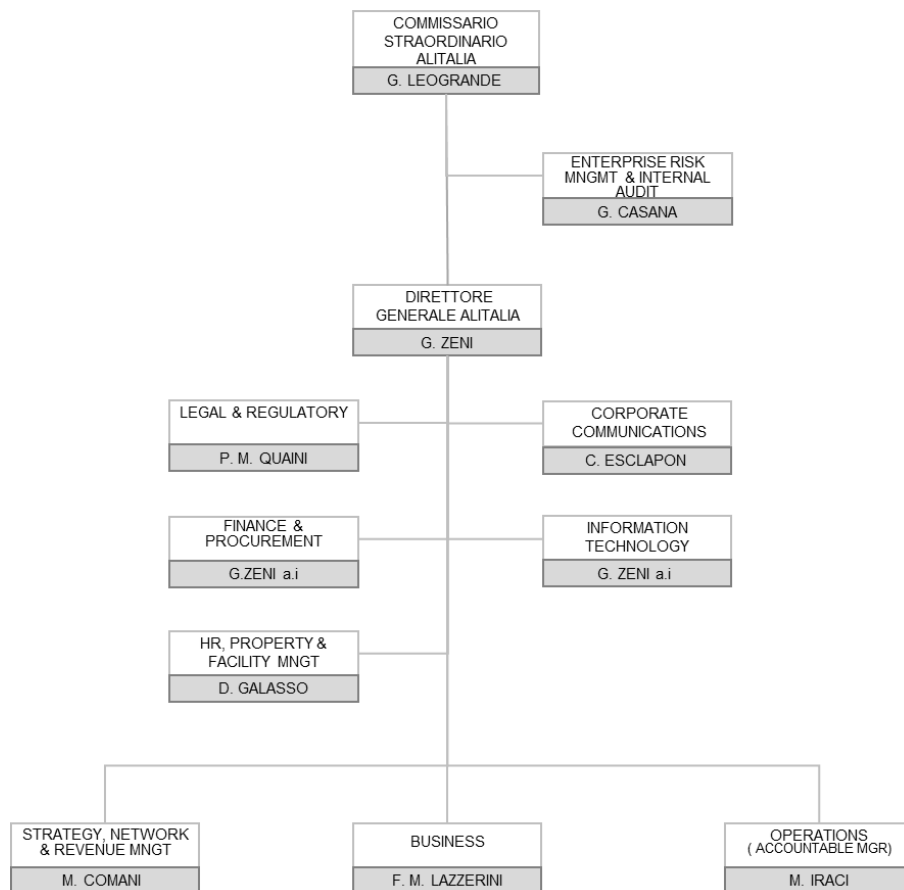


Figura 1: Organigramma Alitalia SAI in A.S. al 30 giugno 2020

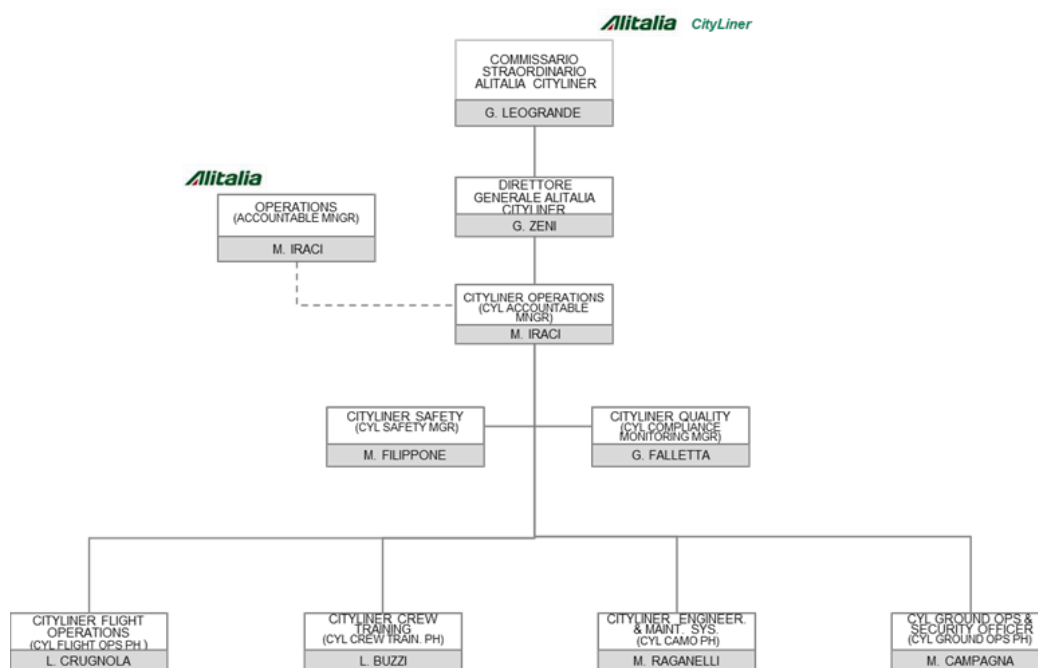


Figura 2: Organigramma Alitalia CityLiner in A.S. al 30 giugno 2020

4.2.2 Gestione del personale

La forza lavoro occupata del gruppo Alitalia al 30 giugno 2020 è di 10.654 dipendenti di cui:

- 10.372 persone in forza con contratti di diritto italiano;
- 282 persone in forza con contratti di diritto estero.

GRUPPO 30 giugno 2020	HEADCOUNT			FTE
	TOTALE	di cui TD	di cui TI	TOTALE
Ground	2.807	5	2.802	2.607
Maintenance	1.387	-	1.387	1.386
Staff Ops	440	-	440	437
Pilots	1.396	-	1.396	1.388
Cabin crew	3.398	2	3.396	2.977
OPERATIONS	9.428	7	9.421	8.795
Headquarters	1.226	3	1.223	1.206
TOTALE GRUPPO	10.654	10	10.644	10.001

La tabella rappresenta l'articolazione nelle funzioni aziendali delle risorse del gruppo (*headcount*) con l'indicazione dei contratti a tempo indeterminato (TI) e tempo determinato

(TD). Questi ultimi si riferiscono principalmente ai lavoratori stagionali impiegati nella gestione del *handling*.

La tabella rappresenta il dato del personale al 30 giugno 2020 inclusivo delle CIGS³ a zero ore inserite nelle rispettive aree di competenza.

A livello di struttura societaria, 10.260 dipendenti (96,3% del totale) è allocato in Alitalia S.A.I., 346 unità (3,2%) in Alitalia CityLiner e 48 unità (0,5%) in Alitalia Loyalty (rientrata nel perimetro Alitalia dal 17 dicembre 2018).

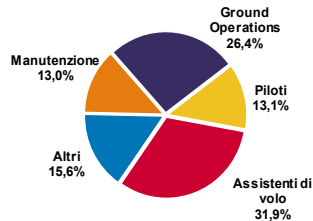
Di seguito si fornisce una ripartizione del personale dipendente del Gruppo Alitalia in base alla tipologia di contratto (i.e. a tempo indeterminato / a tempo determinato) e in base alla funzione di appartenenza.

³ CIGS: Cassa Integrazione Straordinaria

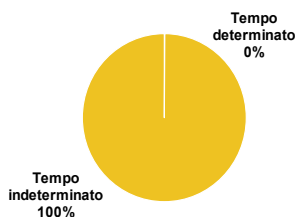
Gruppo: HR per contratto



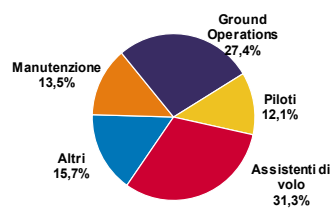
Gruppo: HR per funzione aziendale



Alitalia: HR per contratto



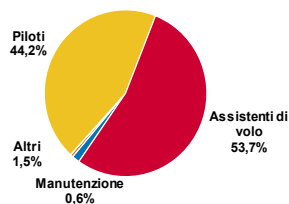
Alitalia: HR per funzione



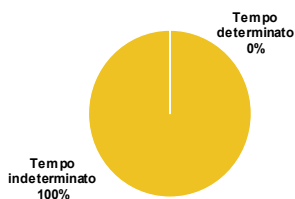
Cityliner: HR per contratto



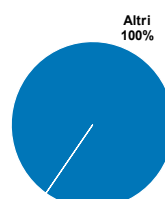
Cityliner: HR per funzione



Alitalia Loyalty: HR per contratto



Alitalia Loyalty: HR per funzione



4.2.3 CIGS

Con decreto del 2 maggio 2017 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 104 del 6 maggio 2017) contenente misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A., il Ministro dello Sviluppo Economico ha ammesso la società alla procedura di amministrazione straordinaria a norma dell'art. 2 comma 2, del decreto-legge 347/03.

Coerentemente con il programma presentato dai Commissari, sono state attivate diverse iniziative orientate all'efficientamento e alla ottimizzazione di processi e procedure.

Nell'ambito delle misure orientate al contenimento del costo del lavoro, funzionali alla realizzazione del Programma di amministrazione straordinaria, il 24 maggio 2017 è stata attivata la prima procedura di CIGS per il periodo dal 2 maggio 2017 al 1° novembre 2017, poi successivamente attivata per i periodi dal 2 novembre 2017 al 30 aprile 2018, dal 1° maggio 2018 al 31 ottobre 2018, dal 1° novembre 2018 al 23 marzo 2019, dal 24 marzo 2019 al 23 settembre 2019, e dal 24 settembre 2019 al 31 dicembre 2019 e dal 1 gennaio 2020 al 23 marzo 2020.

A causa della emergenza Covid19 e dei primi effetti prodotti sul trasporto aereo, l'Alitalia con accordo sottoscritto con le OOSS in data 12 marzo ha esteso con effetto immediato l'applicazione della CIGS ampliando i perimetri alle ulteriori articolazioni organizzative delle seguenti aree: fco ground handling, airport experience (ad esclusione scali periferici), outstation line maintenance, ed elevando le quantità individuate con l'accordo del 23.12.2019 relativo al periodo 1 gennaio 2020 – 23 marzo 2020 (70 Comandanti 310 PNC – 640 Personale di Terra) per le seguenti quantità:

350 Personale di Terra

In data 27 febbraio 2020 Alitalia SAI in A.S. ha attivato la procedura ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 148/2015 finalizzata ad un ulteriore periodo di proroga della CIGS dal 24 marzo 2020 al 31 ottobre 2020.

In data 27 marzo 2020 Alitalia Sai in A.S. ha presentato comunicazione integrativa all'istanza del 27 febbraio 2020 con la quale ha richiesto un incremento dei volumi di CIGS alla luce della drammaticità degli effetti dell'epidemia sul trasporto aereo e, in particolare, per la Società già in regime di amministrazione straordinaria.

In data 6 maggio 2020, a seguito di diversi incontri effettuati in modalità telematica, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, si è conclusa la procedura di consultazione sindacale tra Alitalia SAI in A.S. e le OO.SS./AA.PP. all'esito della quale Alitalia SAI in A.S. ha inoltrato agli organi competenti l'istanza di CIGS - ai sensi dell'art. 7 c. 10 ter l. 236/1993 - per il periodo dal 24 marzo 2020 al 31 ottobre 2020 per un numero massimo di lavoratori pari a 6622 - FTE di cui:

- 458 Comandanti;
- 566 Piloti;
- 2315 Assistenti di volo (PNC);
- 3283 Personale di terra.

In data 27 marzo 2020 anche Alitalia Cityliner in AS ha attivato la procedura con le OO.SS./AA.PP. ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 148/2015 finalizzata al ricorso alla CIGS ex art. 7 comma 10 ter della Legge 236/93 per il periodo dal 23 aprile 2020 sino al 31 ottobre 2020, che si è conclusa presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali in data 6 maggio 2020; all'esito della procedura di consultazione sindacale Alitalia Cityliner in AS ha inoltrato agli organi competenti l'istanza di CIGS - ai sensi dell'art. 7 c. 10 ter l. 236/1993 - per il suddetto periodo per un numero massimo di lavoratori pari a 206- FTE di cui:

- 41 Comandanti;
- 58 Piloti;
- 105 Personale Navigante di Cabina;
- 2 Personale di terra.

In coerenza con gli obiettivi di riduzione dei costi l'Azienda, sin dal mese di luglio 2017, ha dato disponibilità ad attivare processi di insourcing di attività, nell'ambito dei quali si è proceduto - d'intesa con le OO.SS. - ad avviare programmi di riqualificazione di risorse in Cigs a zero ore; le principali iniziative hanno riguardato gli ambiti Information Technology, Cargo ed alcune attività amministrative.

In questa prospettiva è particolarmente rilevante l'accordo sottoscritto con le Parti sociali in data 6 luglio 2018, presso il Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali - limitatamente al

personale di terra - con cui sono stati individuati gli ambiti ed i profili professionali interessati al ricorso all'assegno di ricollocazione ai sensi dell'art. 24 bis del D. Lgs. 148/15, come introdotto dall'art. 1, comma 136, della L. 205/17.

Per effetto di queste iniziative le risorse coinvolte dalla CIGS a zero ore al 30 giugno 2020 sono 322, considerando anche il personale su scali periferici non operativi a quella data.

In tale prospettiva si inserisce l'intesa del 22 marzo 2019 - raggiunta in ordine all'applicazione della CIGS - nell'ambito della quale successive iniziative dell'Azienda hanno permesso di diminuire ulteriormente il numero complessivo delle risorse a zero ore favorendo il reinserimento nell'arco temporale giugno 2019 -luglio 2019 di 21 risorse per figure operative da impiegare nell'area ground operations.

In considerazione delle esigenze operative e in forza dell'accordo del 23 settembre 2019 sottoscritto con le OOSS si è convenuto di avviare nel mese di ottobre 2019 un'ulteriore iniziativa di riqualificazione mirata all'inserimento di risorse nell'attività di handling che si è conclusa nel mese di febbraio 2020 con l'inserimento di nr. 11 risorse in ambito Ground Operations nella posizione di lavoro da "Addetto di Scalo".

In relazione alla gestione del Personale Navigante Tecnico è da segnalare l'accordo sottoscritto il 19 giugno 2018 tra Alitalia e le OO.SS. /AA.PP. che definisce criteri e modalità per il passaggio di piloti da Cityliner ad Alitalia SAI consentendo all'Azienda di realizzare condizioni economiche più favorevoli per l'inserimento di piloti sul medio raggio. Il programma previsto da questo accordo ha portato all'inserimento dei primi 8 piloti nel corso del mese di dicembre 2018 e all'avvio - nel corso del primo trimestre 2019 - di un corso di transizione per ulteriori 16 piloti.

Durante il terzo trimestre 2019, sono state avviate ulteriori 10 transizioni completando in tal modo il complessivo delle 30 previste dall'accordo del 19 giugno 2018 ed avviando una seconda fase addestrativa.

Durante il quarto trimestre 2019, sono state avviate ulteriori 6 transizioni arrivando in tal modo ad un complessivo di 40 tra la prima e la seconda fase addestrativa.

Al fine di consentire in maniera efficiente le necessità operative connesse alla stagione estiva e di dare continuità occupazionale a risorse che hanno già operato con contratti a termine

con Cityliner ed Alitalia SAI in A.S., sono stati sottoscritti accordi specifici per il personale di terra ed il PNC al fine di dare attuazione alle nuove disposizioni di legge.

Nell'ambito del progetto "Chiusura Linate" e delle azioni necessarie a seguito della chiusura temporanea dello scalo di Linate dal 27 luglio 2019 al 27 ottobre 2019 per lavori di manutenzione e il conseguente spostamento dei voli da Linate a Malpensa, sono stati sottoscritti nel mese di maggio 2019 due accordi per disciplinare l'impiego del Personale Navigante e di Terra assegnato alla sede di lavoro di Linate e nel mese di settembre 2019 è stato sottoscritto un ulteriore accordo per il solo Personale Navigante che, assicurando una flessibilità operativa, ha garantito il superamento delle criticità connesse all'operatività di Malpensa.

In data 30/5/2019 si è conclusa la trattativa con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo della Parte Generale del CCNL del Trasporto Aereo. Assaereo ha sottoscritto il rinnovo della Parte Generale unitamente alle altre Associazioni Datoriali del settore (Assoaeroporti, Assohandler, Assocontrol, Federcatering e FAIRO) e nelle more del rinnovo delle Parti Specifiche è stato prorogato fino al 31/12/2019 l'accordo relativo alla stagionalità del 19 novembre 2018.

5 SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

5.1 Premessa metodologica

I prospetti di seguito esposti rappresentano l'andamento economico e finanziario della gestione commissariale per il primo semestre 2020. Le risultanze contabili sono sottoposte a talune procedure di verifica da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.⁴

⁴ Le procedure di revisione dei risultati del secondo trimestre 2020 saranno finalizzate nella prima decade di agosto 2020.

A fine illustrativo, la società ha ritenuto di effettuare la comparazione con le risultanze contabili del 2019. Si precisa, inoltre, che la situazione contabile di seguito riportata è stata predisposta ipotizzando un principio di continuità aziendale⁵ ed il regolare adempimento dei Contratti di Finanziamento.

Inoltre, si fa presente che non sono stati effettuati *impairment test* al fine di verificare la recuperabilità dei valori di carico delle immobilizzazioni al 30 giugno 2020 riportati nell'attivo patrimoniale della situazione contabile presentata nella Relazione, ivi inclusi i valori inerenti al diritto di utilizzo dei beni in *leasing*.

5.2 Gruppo Alitalia – Conto economico consolidato

<i>valori in milioni di euro</i>	30.06.2020	30.06.2019	<i>Variazioni</i>
Ricavi del traffico	490	1.340	(850)
Altri ricavi operativi	54	104	(50)
<u>Totale ricavi operativi</u>	544	1.444	(900)
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(167)	(455)	288
Costi per servizi	(336)	(717)	381
Costi per il personale	(217)	(313)	96
Altri costi operativi	(56)	(34)	(23)
A dedurre: costi capitalizzati per lavori interni	7	33	(26)
<u>Totale costi operativi</u>	(769)	(1.486)	717
<u>Margine operativo lordo (EBITDA)</u>	(225)	(42)	(183)
Ammortamenti e svalutazioni	(202)	(208)	5
<u>Risultato operativo (EBIT)</u>	(427)	(250)	(177)
EFFETTI APPLICAZIONE IFRS 16 (€/M):			
su EBITDA: Locazioni	102	122	-20
Ammortamento	-77	-94	18
su EBIT	25	27	-2

⁵ Fermi restando gli effetti, anche rilevanti, singolarmente e/o cumulativamente, che potrebbero scaturire dalla recuperabilità degli attivi immobilizzati e dal definitivo accertamento delle passività.

L'analisi della performance in termini di ricavi generati dalle attività di volo su base mensile fornisce evidenza di come il trend di miglioramento realizzato nel mese di gennaio 2020 (+4%) e nei primi venti giorni di febbraio (sostanzialmente in linea con tale percentuale di crescita), rispetto alle medesime mensilità del 2019, abbia risentito in maniera significativa degli effetti derivanti dal diffondersi della pandemia da Covid-19.

In particolare, si è registrato un drastico abbattimento di tali ricavi nei mesi da marzo a giugno 2020 rispetto ai valori dell'anno precedente, come riassunto nella seguente tabella:

Ricavi in €/Milioni

Periodo	2020	2019	VAR %
gennaio	180,4	173,3	4%
febbraio	145,6	148,4	-2%
marzo	44,0	186,7	-76%
aprile	6,5	213,1	-97%
maggio	9,4	223,8	-96%
giugno	24,7	273,5	-91%

Di seguito si riportano la ratio e le regole di applicazione del principio contabile IFRS 16 che disciplina il trattamento contabile dei contratti di leasing per i soggetti che adottano i principi contabili internazionali. Il Gruppo Alitalia ha applicato tale principio a partire dal 1 gennaio 2019 come disposto dal Regolamento UE n. 2017/1986 emesso il 31.10.2017 (in sostituzione dello LAS 17 e le relative Interpretazioni IFRIC 4, SIC 15 3 SIC 27).

Il principio fornisce una nuova definizione di leasing, introducendo un criterio basato sul diritto di controllo di un bene (*right of use*) per distinguere i contratti di leasing dai contratti per la fornitura di servizi, individuando quali discriminanti: identificabilità del bene, diritto del locatario a non vedersi sostituire il bene, diritto ad ottenere tutti i benefici economici dall'uso e diritto di dirigere l'uso del bene sottostante al contratto. Come previsto dal principio, sono stati altresì esclusi dall'applicazione le seguenti categorie di contratti:

- contratti che hanno come oggetto i “low-value assets” (contratti aventi per oggetto beni di valore inferiore a € 5.000);
- contratti con una durata residua del contratto pari o inferiore ai 12 mesi;
- contratti con corrispettivo commisurato alle ore volo operate (senza previsioni contrattuali di minimo garantito).

I leasing passivi, già precedentemente classificati secondo lo IAS 17 come leasing finanziari, non hanno subito nessuna modifica rispetto all'attuale rappresentazione contabile, andando in piena continuità con il passato.

L'IFRS 16 è stato applicato utilizzando l'approccio retrospettivo modificato, conformemente alle disposizioni transitorie previste. La valorizzazione del diritto d'uso corrisponde alla passività, di natura finanziaria, ottenuta considerando il valore attuale dei pagamenti futuri dovuti per il leasing, non versati alla data di applicazione iniziale. Tali canoni sono stati attualizzati utilizzando il tasso di interesse implicito del leasing, calcolato considerando il fair value del bene oggetto di locazione finanziaria, come risultante da fonti ufficiali di riferimento, il presumibile valore alla data di fine contratto ed eventuali costi di ripristino.

I canoni dovuti per il leasing sono stati ripartiti tra quota interesse e quota capitale, utilizzando un tasso d'interesse costante sulla passività, progressivamente ridotta in base al piano di rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti. L'onere finanziario risultante è stato imputato a conto economico lungo la durata del contratto.

Le attività detenute in base ai contratti di locazione finanziaria (diritto d'uso), iscritte nell'attivo patrimoniale, sono state ammortizzate in relazione alla loro stimata vita utile, analogamente alle attività simili detenute in proprietà, o, se minore, in relazione alla durata del contratto.

5.3 Note esplicative

Ricavi operativi

Nel primo semestre 2020 i ricavi del traffico - che includono ricavi passeggeri, cargo, posta, charter ed ancillari - sono pari a 490 milioni di euro, in calo di 850 milioni di euro (- 63%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, il traffico passeggeri contribuisce con una flessione di ricavi pari a 808 milioni di euro (-66%). La drastica flessione è stata determinata dall'impatto della cancellazione dell'attività per la pandemia da COVID19 nel periodo marzo-giugno (-57% di voli operati nel semestre).

Gli altri ricavi Operativi, pari a 54 milioni di euro, in calo rispetto all'anno precedente di 50 milioni di euro pari a -48%, sono impattati dalle minori prestazioni a terzi per handling e

manutenzione e dalla flessione dei ricavi da tagliandi di volo non utilizzati conseguente alla flessione delle vendite.

Nel semestre i ricavi complessivi si attestano quindi a 544 milioni di euro in calo di 900 milioni di euro, pari a -62%, rispetto all'anno precedente.

Costi operativi

I costi operativi si attestano a 769 milioni di euro, in riduzione di 717 milioni di euro (48%) rispetto all'anno precedente, principalmente per l'effetto derivante dal taglio di capacità che ha impattato positivamente i costi variabili.

Consumi di materie prime e materiali di consumo

Tale voce di costo – che include il costo del carburante degli aeromobili al netto degli effetti delle coperture, i costi dei materiali tecnici e degli altri materiali per servizi – si attesta a 167 milioni di euro, e registra una flessione complessiva di 288 milioni di euro (63%) rispetto al dato comparativo 2019. La variazione deriva principalmente dai minori costi di carburante per 256 milioni di euro (minori costi per minori voli operati per 241 milioni di euro a cui si aggiunge l'effetto positivo del differenziale di prezzo e del tasso di cambio per 14 milioni di euro) e dai minori consumi di materiali per revisioni dei motori per 25 milioni di euro.

Costi per servizi

Tale voce di costo – che include spese di vendita, spese di traffico e scalo, manutenzione e revisione flotta, noleggi, locazioni, fitti e altre prestazioni – pari a 336 milioni di euro, registra una variazione in diminuzione di 381 milioni di euro pari a 53% rispetto al dato comparativo 2019. Più in dettaglio:

- i *costi di vendita*, pari a 36 milioni di euro, registrano una diminuzione di 47 milioni pari a 57%, legato alla flessione dei ricavi da trasporto passeggeri;
- le *spese di traffico e scalo*, pari a 152 milioni di euro, diminuiscono di 186 milioni di euro pari al 55%, essenzialmente per effetto della minore dell'attività di volo;
- i costi di *manutenzione e revisione flotta*, pari a 29 milioni di euro, registrano un decremento di 98 milioni di euro, di cui l'assorbimento Fondo Area Tecnica impatta positivamente per 55 milioni di euro e trova parziale compensazione nelle perdite su crediti per Maintenance

Reserve allocate nella voce “Altri costi Operativi”; tali movimentazioni sono perlopiù riferibili alla cessazione di 14 contratti di leasing aeromobili (n. 5 Embraer 75 , n. 2 Airbus 330, n. 7 Airbus 321) rispetto alla situazione del primo semestre 2019 oggetto di comparazione. La restante variazione positiva, pari a 43 milioni di euro, è dovuta essenzialmente alla minore attività di volo del periodo;

- i costi per *attività con altri vettori*, pari a 0,4 milioni di euro, registrano una riduzione di 4 milioni di euro rispetto all'anno precedente prevalentemente per la variazione positiva del settlement della Joint Venture Transatlantica;
- le *altre prestazioni* – che includono principalmente spese per servizi ICT e spese per servizi finanziari– pari a 82 milioni di euro, registrano un decremento di costi pari a 36 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per maggiori efficienze su costi fissi e per minori costi di intermediazione carte di credito legate ai minori volumi di vendita.
- i costi per *noleggi, locazioni e fitti*, pari a 36 milioni di euro, registrano una riduzione di 10 milioni di euro rispetto all'anno precedente, per effetto di minori noleggi di motori flotta e per minori costi di canoni del sistema PSS SABRE.

Costo per il personale

Tale voce di costo si attesta a 217 milioni di euro, in calo di 96 milioni di euro (31%) rispetto al 2019. Tale variazione è ascrivibile ai minori costi variabili del Personale navigante per la minore attività di volo del periodo ed alla maggiore cassa integrazione usufruita dal personale di terra.

Altri costi operativi

Tale voce di costo – che include accantonamenti rischi e oneri, minusvalenze, altre imposte e tasse d'esercizio, contributi associativi, perdite su crediti e altri oneri – si attesta a 56 milioni di euro, con un incremento di 23 milioni di euro rispetto al periodo precedente. La variazione è principalmente dovuta all'incremento delle perdite su crediti per Maintenance Reserve, legata a contratti di leasing per aeromobili e motori, per 49 milioni di euro, in parte compensato da minori accantonamenti a fondi rischi ed oneri, costi da partnership Millemgia e rilascio accantonamento quote ETS del 2019.

Costi capitalizzati per lavori interni

La voce costi capitalizzati per lavori interni – che accoglie le capitalizzazioni di costi sostenuti per manutenzioni a beneficio pluriennale eseguite sulla flotta, per sviluppare/implementare progetti di software e per altra manodopera capitalizzabile - ha registrato un decremento di 26 milioni di euro, dovuto sostanzialmente al decremento delle capitalizzazioni sulla flotta per effetto dei minori interventi effettuati nel periodo.

5.3.1 Cash Flow⁶

<i>Valori in milioni di euro</i>	1H 2020
Cassa Iniziale	586
1) EBITDA	-225
2) Tasse e altre partite contabili	-16
3) Capitale circolante e fondi	-103
4) Investimenti netti	-30
5) Variazione depositi	26
6) Variazione maintenance reserve	122
Flusso di cassa operativo	-227
a) Nuovo Debito	0
b) Rate aeromobili in leasing e proprietà	-133
Cassa Finale	226

⁶ I flussi di cassa sono desunti dalle risultanze di Tesoreria e Gestionali con arrotondamenti in €/mln.

Al 30 giugno 2020 la cassa presenta un saldo di 226 milioni di euro, evidenziando nell'anno un peggioramento pari a 360 milioni di euro a seguito dei seguenti fenomeni:

- (1) il **cash flow**, generato dalla gestione operativa (EBITDA) è risultato negativo per 225 milioni di euro;
- (2) le **tasse** e altre partite contabili impattano negativamente per 16 milioni di euro;
- (3) il **capitale circolante** ed i fondi hanno generato una variazione negativa di 103 milioni di euro, così composta:
 - +28 milioni di euro per incremento del valore del venduto non ancora volato (biglietti prepagati);
 - +187 milioni di euro per decremento crediti commerciali;
 - -183 milioni di euro per decremento debiti commerciali;
 - +3 milioni di euro per decremento magazzino;
 - -139 milioni di euro per incremento utilizzi del Fondo Area Tecnica.
- (4) gli **investimenti** netti del periodo risultati pari a 30 milioni di euro, di cui 22 milioni di euro riferiti ad investimenti sulla flotta e 8 milioni di euro di altri investimenti
- (5) la variazione dei **depositi**, positiva per 26 milioni di euro, è perlopiù dovuta alla restituzione parziale del deposito IATA per 25mln/€;
- (6) la variazione della **Maintenance Reserve** è positiva per 122 milioni di euro, dovuta alla dinamica originata nell'anno, relativamente alla flotta in leasing, dai versamenti a garanzia di manutenzioni future al netto degli incassi per manutenzioni già effettuate.

A seguito di tali variazioni, il periodo evidenzia un flusso di cassa operativo negativo per 227 milioni di euro.

Al flusso di cassa operativo si aggiunge il pagamento delle rate per aeromobili in locazione e per il debito verso istituti finanziari legato alla flotta di proprietà per - 133 milioni di euro

Si rappresentano, di seguito, i flussi di cassa diretti dell'anno:

valori in milioni di euro	H1 2020
CASSA INIZIALE	586
(a) Incassi totali	746
(b) Pagamenti totali	-1.105
(c) Prestito governativo	0
FLUSSO DI CASSA (a+b+c)	-360
CASSA FINALE	226

PAGINA BIANCA



180270113660