

SENATO DELLA REPUBBLICA
XVIII LEGISLATURA

Doc. XXVII
n. 4

RELAZIONE CONCLUSIVA

**SULLA SITUAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA
DELL'ALITALIA - SOCIETA' AEREA ITALIANA SPA
NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI CESSIONE**

*(Articolo 1, commi 1-bis e 1-ter, del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, convertito, con
modificazioni, dalla legge 21 giugno 2018, n. 77)*

Presentata dai Commissari straordinari dell'Alitalia-Società area italiana SpA

(GUBITOSI, LAGHI, PALEARI)

Comunicata alla Presidenza il 31 ottobre 2018



Alitalia S.p.A in Amministrazione Straordinaria

Relazione conclusiva ai sensi dell'articolo 1, commi 1-bis e 1-ter del
decreto legge 27 aprile 2018, n. 38, convertito con modificazioni in
legge 21 giugno 2018, n. 77

Fiumicino - il 31 ottobre 2018

I COMMISSARI STRAORDINARI

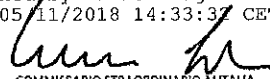
Signed by Luigi Gubitosi
on 05/11/2018 12:26:21 CET

Dott. Luigi Gubitosi


COMMISSARIO STRAORDINARIO ALITALIA

Signed by Enrico Laghi
on 05/11/2018 14:33:37 CET

Prof. Enrico Laghi


COMMISSARIO STRAORDINARIO ALITALIA

Signed by Stefano Paleari
on 05/10/2018 15:47:44 CET

Prof. Stefano Paleari


COMMISSARIO STRAORDINARIO ALITALIA

Indice:

1	PREMESSA	7
2	LA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	9
2.1	IL GRUPPO ALITALIA.....	9
2.2	L'AMMISSIONE ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA.....	11
2.3	DOCUMENTI PUBBLICI E INFORMATIVI.....	13
3	SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA	15
3.1	PREMESSA METODOLOGICA.....	15
3.2	GRUPPO ALITALIA.....	16
4	INFORMATIVA AI SENSI DELLA LEGGE 21/6/2018, N. 77	23
4.1	LA FLOTTA.....	23
4.2	CONTRATTI DI LEASING.....	27
4.3	FUEL MANAGEMENT.....	28
4.4	ENGINEERING & MAINTENANCE.....	32
4.5	PRINCIPALI CONTRATTI DI SERVIZI ESTERNALIZZATI.....	37
4.6	CREDITI COMMERCIALI E ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE.....	41
4.7	PRINCIPALI OPERAZIONI DI RECUPERO DEI CREDITI E DELLE ALTRE ATTIVITÀ PATRIMONIALI INTRAPRESE DAI COMMISSARI STRAORDINARI FINALIZZATE ALLA SALVAGUARDIA DEL CAPITALE DI IMPRESA.....	46
4.8	ORGANIZZAZIONE E PERSONALE.....	48
4.9	OBIETTIVI PREVISTI NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE MODALITÀ DI RIMBORSO DEL FINANZIAMENTO A TITOLO ONEROSO.....	57

1 PREMESSA

Con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico in data 02 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**”). Al dott. Luigi Gubitosi sono 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 Ministero 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**”).

In tale contesto, l’articolo 1-*bis* del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, convertito con modificazioni in legge 21 giugno 2018, n. 77 (di seguito, “**D.L. 38/2018**”) ha disposto che i Commissari Straordinari trasmettano alle Camere “*una relazione concernente la situazione economica*

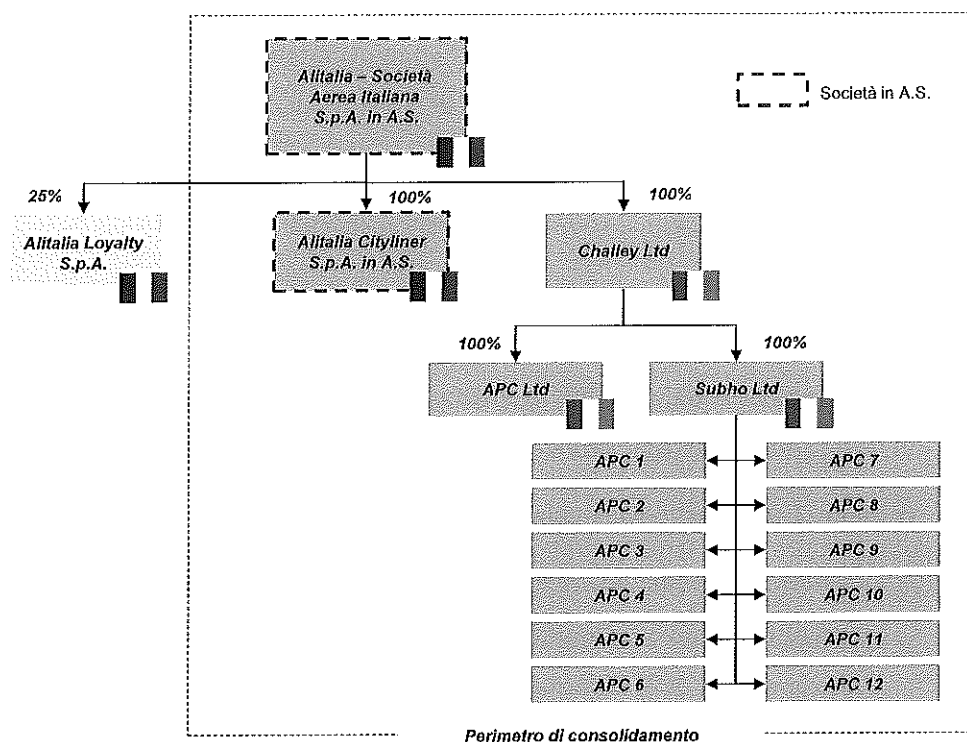
e finanziaria dell'impresa nell'ambito della procedura di cessione, evidenziando, in particolare, i dati riferiti: a) ai contratti aziendali in corso di fornitura carburante, di leasing e di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché ai contratti di servizi esternalizzati maggiormente rilevanti; b) all'andamento dei crediti commerciali e delle altre attività finanziarie, sia antecedenti che successivi all'amministrazione straordinaria, dando altresì conto degli eventuali contenziosi in essere e delle operazioni di recupero dei crediti e delle altre attività patrimoniali, finalizzate alla salvaguardia del capitale d'impresa; c) alla consistenza della forza lavoro impiegata, suddivisa in base alla tipologia contrattuale, e al numero di unità di personale dipendente in cassa integrazione guadagni; d) al raggiungimento degli obiettivi previsti nell'ambito del programma di cessione di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, con particolare riferimento alle modalità di rimborso del finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, di cui all'articolo 50, comma 1, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successivamente incrementato di ulteriori 300 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172". Il successivo comma 1-ter della medesima disposizione stabilisce che la relazione di cui sopra "è trasmessa entro il 1° agosto 2018 e nella medesima relazione i commissari danno conto anche delle attività compiute nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella di entrata in vigore della relativa legge di conversione." È inoltre prescritto che i Commissari Straordinari "trasmettono altresì una relazione conclusiva alle Camere entro il 31 ottobre 2018".

Con il presente documento, i sottoscritti Commissari Straordinari provvedono a sottoporre alle Camere la relazione conclusiva di cui al citato articolo 1, commi 1-bis e 1-ter del D.L. 38/2018, nel rispetto del termine del 31 ottobre 2018 ivi indicato.

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, oltre che della relazione ex articolo 1, commi 1-bis e 1-ter del D.L. 38/2018 prodotta il 31 luglio u.s., delle relazioni trimestrali redatte ai sensi dell'articolo 61 del D.Lgs. 270/1999, afferenti ai periodi aprile-giugno 2018 e luglio-settembre 2018, e delle relazioni volontarie redatte per il periodo 2 maggio - 31 dicembre 2017 e gennaio-marzo 2018, tutte 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. (“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).

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 citato 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 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 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.

Ai sensi dell'art. 4, comma 2, del D.L. 347/2003, entro centottanta giorni dalla data del decreto di nomina, i Commissari Straordinari devono presentare:

- al MISE un programma (redatto secondo uno degli indirizzi alternativi indicati all'articolo 27, comma 2, del D.Lgs. 270/1999) idoneo a perseguire il recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali;

- al Giudice Delegato la relazione contenente la descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza, prevista dall'articolo 28 del D.Lgs. 270/1999, accompagnata dallo stato analitico ed estimativo delle attività e dall'elenco nominativo dei creditori, con l'indicazione dei rispettivi crediti e delle cause di prelazione.

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.

Per quanto riguarda, infine, le prospettive temporali di prosecuzione dell'attività d'impresa delle Società in A.S., detto Programma, ai sensi di quanto previsto dall'art. 27, comma 2, lett. a), del D. Lgs. n. 270 del 1999, sarà attuato sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa della durata non superiore a 12 mesi dall'autorizzazione del Programma, fermo restando l'intendimento dei Commissari Straordinari di procedere all'espletamento delle procedure di cui all'articolo 50, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, nel rispetto dei termini ivi indicati.

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, che in data 26 marzo 2018 viene depositato 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:

[\(http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/\)](http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/).

2.3 Documenti pubblici e informative

Sul sito internet della procedura di amministrazione straordinaria delle Società in A.S. (<http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.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)
- Bando di gara
- Accesso al portale per l'insinuazione al passivo dei creditori
- Relazioni volontarie redatte per il periodo 2 maggio - 31 dicembre 2017 e I Trimestre 2018
- Relazione sull'andamento dell'esercizio dell'impresa per il II Trimestre 2018 e l'esecuzione del programma di cui all'articolo 61 D. Lgs 270/1999, previo rilascio del parere del Comitato di Sorveglianza richiesto dalla medesima disposizione di legge
- Relazione ai sensi dell'articolo 1, comma 1-bis 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).

Quanto precede, fermo naturalmente restando l'adempimento da parte dei sottoscritti Commissari Straordinari ad ogni ulteriore obbligo informativo previsto dalla normativa di riferimento.

3 SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

3.1 *Premessa metodologica*

I prospetti di seguito esposti rappresentano l'andamento economico e finanziario della gestione commissariale per il terzo trimestre 2018 (periodo 01 luglio 2018 al 30 settembre 2018). Le risultanze contabili sono sottoposte a talune procedure di verifica da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.

A fine illustrativo, la società ha ritenuto di effettuare la comparazione con le risultanze contabili del 2017. Si precisa, inoltre, che la situazione contabile di seguito riportata è stata predisposta ipotizzando un principio di continuità aziendale¹.

¹ Ferme restando gli effetti, anche rilevanti, singolarmente e/o cumulativamente, che potrebbero scaturire dalla recuperabilità degli attivi immobilizzati e dal definitivo accertamento delle passività.

3.2 Gruppo Alitalia

3.2.1 Conto Economico

<i>Valori in milioni di Euro</i>	3° Trimestre 2018	3° Trimestre 2017	<i>Variazioni</i>
Ricavi del traffico	901	846	55
Altri ricavi operativi	54	63	(10)
<u>Totale ricavi operativi</u>	955	909	45
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(250)	(212)	(39)
Costi per servizi	(444)	(462)	19
Costi per il personale	(158)	(159)	1
Altri costi operativi	(23)	(12)	(11)
A dedurre: costi capitalizzati per lavori interni	8	5	3
<u>Totale costi operativi</u>	(867)	(841)	(26)
<u>Margine operativo lordo (EBITDA)</u>	87	68	19

EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortisation*) è un indicatore di profittabilità calcolato come valore della produzione meno costi operativi.

<i>Valori in milioni di Euro</i>	3° Trimestre 2018	3° Trimestre 2017	<i>Variazioni</i>
<u>Margine operativo lordo (EBITDA)</u>	87	68	19
Costi per noleggio degli aeromobili	(56)	(69)	13
<u>EBITDAR</u>	143	137	6

EBITDAR (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortisation and Rent*): è un indicatore di profittabilità tipico del settore aeronautico, viene calcolato come EBITDA al lordo dei costi per il noleggio degli aeromobili (*Fleet rentals*).

In riferimento alla società Alitalia SAI S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, al 30 settembre 2018 il risultato ante imposte è negativo per € 313.193.491 per i nove mesi.

Note alle variazioni

Ricavi

Nel periodo considerato, i ricavi complessivi aumentano di 45 milioni di euro pari al 5.0%.

Nel 2018 i *Ricavi del traffico* - che includono ricavi passeggeri, cargo, posta, *charter*, *ancillaries* – si incrementano di 55 milioni di euro pari al 6.5%. Tale risultato è trainato dalla positiva *performance* dei ricavi passeggeri, cresciuti del 7,1% (pari a 56 milioni di euro), che ha beneficiato delle azioni mirate al recupero della “*brand reputation*”, alle rinnovate strategie di *Revenue Management*, ed alla definizione di un network maggiormente focalizzato sul lungo raggio.

Il ricavo unitario è inoltre migliorato anche grazie all'incremento dei voli intercontinentali caratterizzati da un maggior valore del biglietto medio.

Gli altri *Ricavi Operativi* sono pari a 54 milioni di euro, in riduzione di 10 milioni di euro (-15%) rispetto all'anno precedente.

Tale riduzione è determinata principalmente alla cessazione del contratto attivo di *wet lease* con Air Berlin, dalla riduzione dei contributi attinenti alla continuità territoriale – c.d. rotte PSO – dovuta alla conclusione di relativi accordi regionali ed alla diminuzione dei contributi aeroportuali per l'apertura di nuove rotte.

Costi operativi

Rispetto al periodo precedente, va registrato l'incremento di 26 milioni di euro di costi operativi dovuto principalmente all'aumento dei prezzi del carburante, in parte compensato dall'ottimizzazione ed efficientamento delle principali voci di spesa.

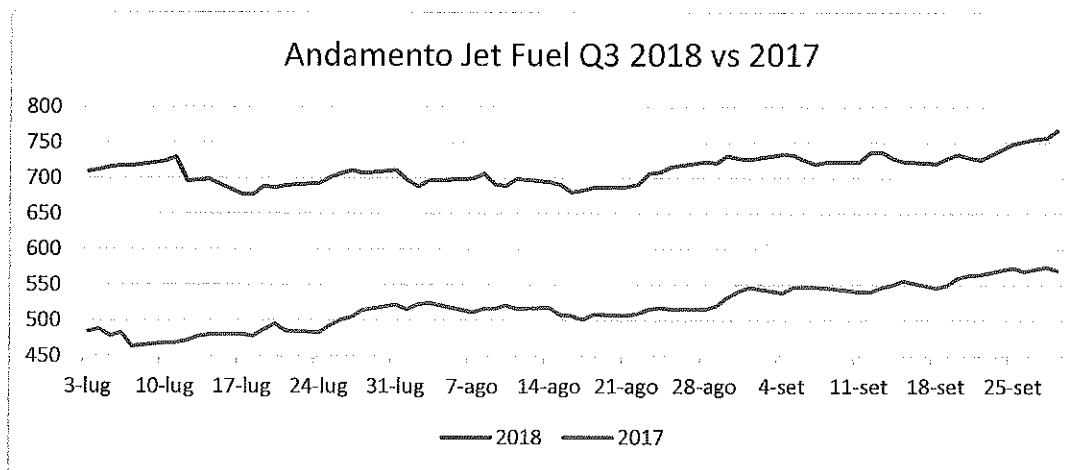
Analizzando le singole voci di costo del Conto Economico emerge quanto segue:

Consumi di materie prime e materiali di consumo

Tale voce di costo – che include il costo del carburante flotta al netto delle coperture, i costi dei materiali tecnici e degli altri materiali per servizi – si attesta a 250 milioni di euro, in aumento di 39 milioni rispetto al periodo precedente sostanzialmente in relazione all’incremento dei costi del carburante.

Il *costo del carburante* aumenta, infatti, di 35 milioni di euro dovuto ad un effetto di prezzo della materia prima (+28 milioni di euro) ed a uno di quantità per incremento attività di volo (+7 milioni di euro).

Sul tema del prezzo della materia prima è importante osservare che, come si evince dal grafico sottostante, il prezzo medio del jet fuel NWE è aumentato, nel terzo trimestre 2018, di ca. il 37% rispetto allo stesso periodo del 2017. L’impatto totale a conto economico tiene in conto il contributo positivo dei contratti di *hedging* autorizzati e l’andamento del cambio euro/dollaro che ha contenuto l’incremento di costo a 28 milioni di euro (+15%).



Costi per servizi

Tale voce di costo – che include spese di vendita, spese di traffico e scalo, manutenzione e revisione flotta, noleggi, locazioni e fitti – si attesta a 444 milioni di euro, in riduzione di 19 milioni (-4,1%) rispetto al periodo precedente.

In riferimento ai *costi di vendita*, si registra un incremento del 4,7% rispetto al 2017 nonostante l'incremento dei ricavi passeggeri sia stato superiore al 7%. L'efficientamento è riconducibile a:

- a. ottimizzazione ed efficientamento dei costi commerciali e distributivi realizzati attraverso la focalizzazione sui canali digitali e la revisione degli accordi con i canali distributivi;
- b. riduzione delle commissioni legata all'intermediazione effettuata da altri vettori;
- c. ottimizzazione dei costi di pubblicità e marketing soprattutto in relazione al canale web.

In riferimento alle *spese di traffico e scalo*, pari a 191 milioni di euro, si registra una riduzione dei costi rispetto al 2017 (1%).

In riferimento ai *costi di manutenzione e revisione flotta*, pari a 56 milioni di euro, si registra un miglioramento di 6 milioni di euro (9,2%) rispetto all'anno precedente riconducibile all'ottimizzazione ed all'efficientamento dei processi, alla riduzione dei prezzi unitari ed alle dinamiche dei tassi di cambio.

Con riferimento alle *altre prestazioni* – che include spese per servizi finanziari, informazioni e telecomunicazioni, spese di amministrazione, assicurazioni, prestazioni professionali e per il personale, manutenzioni e revisioni varie – pari a 56 milioni di euro, si registra un decremento di costi pari a 4 milioni di euro (7%) rispetto al periodo precedente.

In riferimento ai *noleggi, locazioni e fitti*, pari a 88 milioni di euro, si registra una riduzione di 8 milioni di euro rispetto all'anno precedente. L'impatto è dovuto soprattutto alla riduzione del costo dei *leasing* della flotta riconducibile alla cessazione del contratto passivo di *wet lease* con Etihad Regional, ai tassi di cambio ed alle dinamiche della flotta (es. restituzione a fine anno precedente di aerei di medio raggio ed ingresso del Boeing 777-300 ER già ordinato dalla precedente amministrazione).

Costo per il personale

Tale voce di costo si attesta a 158 milioni di euro, in riduzione di 1 milioni di euro (1%) rispetto al periodo precedente dovuta principalmente all'impatto della CIGS ed alla riduzione delle posizioni manageriali, nonostante i maggiori costi relativi al termine del regime agevolato di contribuzione per il personale navigante, previsto per legge fino al dicembre 2017.

Altri costi operativi

Tale voce di costo – che include accantonamenti rischi e oneri, minusvalenze, , altre imposte e tasse d'esercizio, oneri da partnership Millemiglia, contributi associativi, perdite su crediti e altri oneri – si attesta a 23 milioni di euro, con un incremento di 11 milioni di euro rispetto al periodo precedente di cui 5 milioni di euro riconducibili ad una rettifica positiva di costo registrata nel 2017.

Costi capitalizzati per lavori interni

La voce costi capitalizzati per lavori interni 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. Si incrementa di ca 3 milioni di euro rispetto al periodo precedente, in particolare per effetto dell'aumento delle attività manutentive svolte internamente.

3.2.2 Cash Flow

Valori in milioni di euro	3Q 2018
Cassa Iniziale	763
EBITDA&Taxes ¹	74
Δ WC e fondi	-134
Investimenti netti	-43
Δ Depositi	-8
Δ Maintenance reserve	-10
Free Cash Flow	-121
Nuovo Debito	0
Servizio del debito ²	-14
Cassa Finale	628

1 include rettifica partite non monetarie

2 include rate di debito su aeromobili di proprietà e leasing finanziari

Il flusso di cassa operativo² (free cash flow) nel periodo luglio-settembre 2018 è stato negativo per 121 milioni di euro.

Il contributo al cash flow generato dalla gestione operativa (EBITDA) al netto delle tasse e rettifica delle partite non monetarie è stato positivo per 74 milioni di euro.

La variazione del *working capital* (capitale circolante) e dei fondi è negativa per 134 milioni di euro, ed è composta da:

- -209 milioni di euro per decremento del valore del venduto non volato, effetto tipico della stagionalità;
- +16 milioni di euro dovuto alla riduzione dei crediti commerciali;
- +42 milioni di euro dovuto all'incremento dei debiti commerciali;
- +17 milioni di euro dovuto all'incremento del valore dei Fondi.

² I flussi di cassa sono desunti dalle risultanze di Tesoreria e Gestionali








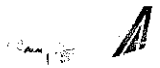











Gli investimenti complessivi del periodo ammontano a 43 milioni di euro.




La variazione della *Maintenance Reserve* è negativa per 10 milioni di euro ed è dovuta al maggior valore di quanto versato a garanzia delle manutenzioni future relative ad aeromobili in *leasing* (credito) rispetto a quanto incassato a fronte delle manutenzioni effettuate (recupero del credito).

Il Cash Flow finanziario include:

- 13 milioni di euro pagamento delle rate (quote capitale e interessi) di finanziamenti su aeromobili di proprietà;
- 1 milione di euro pagamento delle rate di *leasing* finanziario su aeromobili di proprietà di terzi.

4.1 La flotta

		Total 118	Owned ³ 41	Leased 77	
12 B777 293/382 SEATS BLOCK HOURS ¹ 14,9 vs 13,7		12	6	6	
14 A330 256/262 SEATS BLOCK HOURS 13,3 vs 13,6		14	1	13	
12 A321 200 SEATS BLOCK HOURS 8,5 vs 8,1		12	5	7	 
38 A320 171/174/180 SEATS BLOCK HOURS 9,0 vs 8,1		38	13	25	 
22 A319 144 SEATS BLOCK HOURS 8,1 vs 7,7		22	12	10	 
5 E190 100 SEATS BLOCK HOURS 7,9 vs 7,5		5	2	3	 
15 E175 88 SEATS BLOCK HOURS 7,5 vs 7,1		15	2	13	 

 Intercontinental
 International
 Domestic

Notes

- 1 Block hours per day are calculated on Jan-sep 2018 vs 2017 average available fleet
- 2 Including 6 additional seats for cabin crew
- 3 Includes aircraft belonging to Irish companies APC12 and APC

Al 30 settembre 2018, Alitalia dispone di una flotta di 118 aerei, di cui:

- 26 di lungo raggio (11 Boeing 777-200 ER, 1 Boeing 777-300 ER, 14 Airbus A330-200),
- 72 di medio raggio (12 Airbus A321, 38 Airbus A320, 22 Airbus A319) e
- 20 *regional* (5 Embraer 190 e 15 Embraer 175).

In particolare, fanno capo a Cityliner tutti gli aeromobili appartenenti alla tipologia *regional*.

Dei 118 aerei di cui Alitalia dispone 41 sono di proprietà e 77 sono in leasing così come dettagliati in figura. In particolare i contratti di leasing sono di cd. "leasing operativo" ad eccezione di 4 leasing finanziari relativi a altrettanti B777.

Di seguito la situazione contabile della flotta iscritta nell'attivo patrimoniale al 30 settembre 2018.

Gruppo Alitalia

<i>Flotta</i>	<i>€/mgl</i>	<i>Valore netto contabile</i>
<i>Flotta di proprietà</i>		
<i>Aeromobili</i>	<i>30 A320F (13 A320, 12 A319, 5 A321), 6 B777, 1 A330, 4 ERJ (2</i>	<i>480.808</i>
<i>Motori</i>	<i>1 A330, 3 A320F, 1 B777, 2 E170/175</i>	<i>38.006</i>
<i>Revisioni cicliche aeromobili</i>		<i>27.145</i>
<i>Shop visit motore</i>		<i>183.850</i>
<i>Revisione APU e altre componenti</i>		<i>13.401</i>
<i>Allestimento flotta</i>		<i>12.899</i>
<i>Materiale di rotazione</i>		<i>32.418</i>
<i>Modifiche aumento valore flotta</i>		<i>15.202</i>
		<i>803.729</i>
<i>Flotta di terzi</i>		
<i>Shop visit motore</i>		<i>8.048</i>
<i>Modifiche aumento valore flotta</i>		<i>81.055</i>
<i>Revisioni cicliche aeromobili</i>		<i>12.482</i>
<i>Revisione APU e altre componenti</i>		<i>2.895</i>
<i>Altro</i>		<i>881</i>
		<i>105.361</i>
<i>Flotta in leasing finanziario</i>		
<i>Aeromobili</i>	<i>4 B777</i>	<i>37.419</i>

La voce flotta di proprietà, include gli aeromobili e i motori di scorta di proprietà, il materiale di rotazione aeronautico, le manutenzioni cicliche, quali revisioni sulla cellula, *shop visit* su motori e revisioni su APU e carrelli, e le modifiche in aumento del valore della flotta.

La voce flotta di terzi è composta dalle attività manutentive su tale flotta, ovvero rappresenta costi capitalizzati per 105 milioni di euro relativi alle manutenzioni cicliche su cellula, motori e componenti di aeromobili di terzi in leasing.

La flotta in locazione finanziaria, pari a 37 milioni di euro, rappresenta infine il valore netto contabile al 30 settembre 2018 di quattro aeromobili appartenenti alla famiglia dei B777.

Si segnala che a copertura di finanziamenti bancari concessi pari a 176 milioni di euro al 30 settembre 2018, sono state rilasciate garanzie ipotecarie sui seguenti aeromobili di proprietà del Gruppo:

Famiglia aeromobili	Numero aeromobili ipotecati
A330	1
A320	7
A319	11
B777	5
ERJ175	2
ERJ190	2
Totale	28

Nella voce “Flotta” sono ricompresi (i) il materiale di rotazione (parti di ricambio/scorte di valore rilevante, relative agli aeromobili, che possono essere, dopo una precedente utilizzazione, riparate e riutilizzate) e (ii) i motori di scorta. Tali beni sono ammortizzati per un periodo di vita utile che tiene conto della permanenza in flotta della famiglia di aeromobili cui si riferiscono (di proprietà o in locazione). Peraltro, la Società ha adottato come valore residuo (“Terminal Value”) degli aeromobili e dei motori un importo pari ad una percentuale (8%) del costo storico d’acquisto iniziale, in linea con la prassi adottata nell’industria del trasporto aereo. Gli oneri relativi alle *heavy maintenance* degli aeromobili (revisione D, ispezione IL) e dei motori (*shop visit* e revisione APU) e la manutenzione dei carrelli di proprietà vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni. Infine, i costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico, mentre i costi afferenti le dismissioni (*phase-out*) degli aeromobili di proprietà sono rilevati a conto economico nell’esercizio in cui gli aeromobili stessi escono dall’operativo.

Più in particolare, per la flotta, il cui ammortamento risulta in linea con la prassi adottata nell’industria del trasporto aereo, vengono utilizzati i seguenti parametri:

Vita utile componenti aeromobili (n. di anni)							
Famiglia	Cellula e Motore	Revisione ciclica ILO/RED	Revisione carrelli	Revisione Thrust reverser e Prese d’aria	Shop visit Motore	Revisione Apu	Terminal Value
A330	24	6	10	-	5	5	8%
E175	24	6	12	-	6	5	8%

E190	24	6	10	-	7	5	8%
B777	24	8	11	-	5	5	8%
A319, A320 e A321	24	6	10	6	5	5	8%

Per i leasing finanziari, l'attività viene rilevata al minore tra il valore corrente del bene oggetto del contratto di leasing e il valore attuale dei canoni minimi contrattualmente stabiliti. I pagamenti minimi dovuti per il leasing devono essere ripartiti tra componente finanziaria e restituzione di capitale, in modo da ottenere un tasso d'interesse costante sulla passività, che viene progressivamente ridotta in base al piano di rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti. I canoni di locazione, al netto dei costi finanziari, sono classificati come debiti finanziari. L'onere finanziario è imputato a conto economico lungo la durata del contratto. Le attività detenute in base ai contratti di locazione finanziaria sono ammortizzate in relazione alla loro stimata vita utile, analogamente alle attività simili detenute in proprietà, o, se minore, in relazione alla durata del contratto. I contratti di locazione in cui il locatore mantiene una quota significativa dei rischi e benefici derivanti dalla proprietà sono classificati come locazioni operative e i relativi canoni sono rilevati a conto economico a quote costanti lungo la durata del contratto.

In considerazione dello stato di amministrazione straordinaria, del relativo programma di cessione e della non disponibilità di un piano industriale pluriennale che riguarda la Società e il Gruppo Alitalia, non è stato possibile effettuare *impairment test* per verificare la recuperabilità del valore di carico delle immobilizzazioni materiali. Pertanto, per tali immobilizzazioni si è mantenuto il pre-esistente piano di ammortamento a quote costanti, fatti salvi i casi di eventuali svalutazioni/dismissioni di attività.

Si conferma l'incremento del 9% dell'utilizzo medio giornaliero della flotta "in linea" di breve medio raggio nel periodo gennaio-settembre 2018, a confronto con gli stessi mesi del 2017. Per flotta "in linea" si intende la flotta impiegata nell'operativo della Compagnia, al netto degli aeromobili di riserva e di quelli sottoposti ad attività manutentiva. Nello specifico, in relazione agli aeromobili medi di riserva, si segnala che per la flotta di lungo raggio non sono previste riserve ma solo dei fermi per attività di manutenzione pesante, soprattutto nella stagione invernale; per la flotta di breve/medio raggio, invece, il dato degli aeromobili medi

di riserva nel periodo gennaio-settembre è pari a 1,8 a fronte del 2,2 del 2017. Infine si evidenzia che le ore volo complessive nei primi nove mesi del 2018 sono state maggiori del 5% rispetto allo stesso periodo del 2017.

4.2 Contratti di Leasing

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

Leasing al 30/9/2018	Aeromobili	Canone leasing mese	Canone residuo a scadere	Durata residua media
	num.	USD/mln	USD/mln	anni
Flotta Regional	16	4	498	7,5
Flotta Medio Raggio	42	11	557	3,7
Flotta Lungo Raggio	19	11.5	783	5,2
Totale	77	26.5	1.838	5,4

4.2.1 Rinegoziazione contratti di Leasing

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 (77 su una flotta complessiva di 118 unità).

Conseguentemente è iniziata una fase di rinegoziazione con tutte le 17 società di leasing con cui la compagnia intrattiene dei rapporti per la ristrutturazione di tutti i contratti degli aeromobili in locazione.

Questa fase di rinegoziazione ha come obiettivo l'adeguamento dei termini e delle condizioni contrattuali agli indici dei valori di mercato rilevati sia da specifici studi di settore (pubblicazioni rilevate trimestralmente da ASCEND/Flightglobal).

4.3 *Fuel Management*

La nuova Direzione *Fuel Management*, operativa da febbraio 2018, è focalizzata sull'assicurare la gestione del processo *Fuel* e *ATC*³ attraverso la definizione del *budget* dei fabbisogni di carburante e dei costi *ATC*, il monitoraggio dei consumi e l'analisi dei *KPI*⁴, la certificazione delle prestazioni e l'identificazione delle progettualità di *fuel saving* da implementare in ambito *Operations*. Assicura, inoltre, la pianificazione e il monitoraggio delle quote *ETS* (Emissioni *CO2*) e il mantenimento dello specifico registro.

La struttura organizzativa della Direzione *Fuel Management* è composta dalle seguenti aree:

- *Fuel Efficiency*
- *Fuel, ATC, ETS, Planning e Monitoring*

L'area *Fuel Efficiency* garantisce il monitoraggio dei consumi di carburante, degli scostamenti dei consumi effettivi rispetto ai pianificati, e delle relative cause, per un miglioramento continuo degli *OFF* (*Operational Flight Plan*) e delle condizioni operative di effettuazione dei voli. Monitora, inoltre, le riserve di carburante pianificate ("*contingency fuel*", "*alternate fuel*", "*final reserve fuel*", "*holding fuel*", "*extra fuel*"), anche per individuare opportunità di miglioramento della *Fuel Policy*; analizza le rotte utilizzate per individuare miglioramenti insieme agli *ANSP*, *Air Navigation Service Provider* (ad esempio distanze, *flight level*, *constraints*, ecc.). Identifica le progettualità di *fuel saving* in ambito *Operations*, coordinandone l'implementazione da parte delle linee operative coinvolte e garantendo il monitoraggio dei *KPI* relativi ai vari progetti già in essere o nuovi. Garantisce, infine, il monitoraggio integrato delle *performance* operative dei voli per individuare opportunità di miglioramento dell'efficienza, anche in un contesto di miglioramento delle performances sulle tratte caratterizzate da limitazioni operative, e per la miglior *route analysis* in caso di apertura di tratte nuove.

³ *ATC: Air Traffic Control*

⁴ *KPI: Key Performance Indicator*

L'area *Fuel, ATC, ETS, Planning & Monitoring* assicura la pianificazione e il monitoraggio dei fabbisogni di carburante per singolo scalo nell'orizzonte di *budget*, nonché la pianificazione dell'effetto "*Tankering*", con il supporto della funzione *Procurement* competente per i dati previsionali dei prezzi. Garantisce inoltre le attività relative al processo di definizione e aggiornamento dei prezzi di *Air Traffic Control* acquisendo le informazioni dalle autorità competenti. Assicura la pianificazione ed il monitoraggio dei costi di ATC e, sulla base dei dati effettivi di volo, l'elaborazione ed il calcolo del consuntivo dei consumi carburante e dei costi ATC, provvedendo anche all'elaborazione dell'apposita reportistica. Svolge le attività di *data integrity* in merito ai dati di consumo carburante per ogni volo, attraverso il controllo e la certificazione in tempo reale dei dati provenienti dal personale navigante (*fuel reports*) e dei dati provenienti dai *data entry service provider* (ATL), sia per voli operati direttamente che per voli in *wet lease*. Assicura il continuo monitoraggio del ciclo passivo carburanti e ATC, attraverso la certificazione e la consuntivazione delle forniture *fuel*, delle prestazioni ATC, nonché il relativo reporting e la corretta e puntuale computazione dei consumi carburante e delle relative note di carico. Contribuisce al processo di gestione reclami nei riguardi dei fornitori ATC, supportando la funzione *Procurement* competente e provvedendo direttamente alla verifica dei dati quantitativi.

Garantisce inoltre la pianificazione ed il monitoraggio dei costi EU-ETS (Emissioni CO₂), in collaborazione con la funzione *Finance* per la parte prezzo, nonché la gestione degli *audit* di certificazione da parte di organismi terzi e del *reporting* delle emissioni di gas serra verso le autorità nazionali competenti. Assicura infine l'effettuazione delle operazioni di competenza sul conto EU-ETS, finalizzate alla acquisizione/vendita/restituzione dei titoli come previsto dai requisiti normativi applicabili e dai contratti in essere.

Nel corso del 2017, i risultati di *fuel saving* sono stati pari a 26 mila tonnellate di carburante risparmiate per un valore complessivo di circa 13 milioni di euro con la conseguente riduzione di oltre 80 mila tonnellate di emissioni CO₂.

Dal 5 al 7 marzo 2018 si è svolto l'*audit* per la certificazione annuale dei dati EU-ETS (*European Emissions Trading System*), il cui esito certificato dall'Auditor è stato positivo.

A fine marzo 2018, in conseguenza di ciò, è stata ottenuta da parte dell'Autorità competente l'approvazione del quantitativo delle emissioni CO₂ con riferimento all'anno precedente (1,4 milioni di tonnellate di CO₂ nella regione intra-europea).

Nel secondo trimestre 2018, sono state avviate nuove iniziative di *Fuel Efficiency*, tra cui la “Free Route Italia”, che consente riduzioni dei tempi di volo, risparmi di carburante e quindi minori emissioni CO2 grazie alla possibilità di pianificare ed effettuare “rotte libere” già al di sopra dei 9.000 metri (FL 305) delle quote di volo.

È inoltre allo studio il progetto “*Statistical Contingency Fuel*” che, grazie ad un metodo statistico di analisi dei dati storici, ha l’obiettivo di identificare sul piano di volo, valori più accurati in relazione alle quantità di carburante da imbarcare.

Infine, è stato istituito un gruppo di lavoro per il rinnovamento dell’attuale parco “*trolley catering*”, i cui benefici si riflettono sui livelli di *safety*, sull’ottimizzazione dei pesi operativi e conseguentemente sul risparmio del carburante.

Occorre poi menzionare che nel mese di maggio 2018 Alitalia ha valorizzato i propri Titoli di Efficienza Energetica (TEE), detti anche “certificati bianchi”, per un valore di circa mezzo milione di euro. Questi titoli ci sono stati assegnati dalle Autorità competenti grazie al riconoscimento di un comportamento virtuoso nell’ambito delle attività di *fuel saving*.

Nel primo semestre del 2018, il risparmio di carburante grazie alle varie progettualità in corso di *fuel saving* rispetto ai consumi pianificati del periodo, si è attestato a 14 mila tonnellate equivalenti a circa 7 milioni di euro; tali risultati evidenziano un miglioramento del 10% rispetto ai consuntivi del primo semestre del 2017, e vale a dire una riduzione dei consumi di carburante pari a circa 1.600 tonnellate per un valore di circa 800 mila euro.

Inoltre, nel terzo trimestre del 2018, grazie alle varie iniziative implementate in ambito Operations, i risultati di efficienza sui consumi di carburante hanno raggiunto, da inizio anno, il valore complessivo di 22 mila tonnellate, vale a dire circa 11 milioni di euro. Tale risparmio di carburante equivale, nel medesimo periodo, ad una riduzione di oltre 69 mila tonnellate di emissioni di CO2 a favore dell’ambiente.

A tal proposito, riguardo le iniziative a favore e tutela dell’ambiente, occorre menzionare l’ormai imminente introduzione del nuovo schema internazionale di monitoraggio delle emissioni di CO2, denominato *CORSIA* (Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation), nel quale Alitalia, tramite il Fuel Management, è soggetto attivo di questa importante iniziativa, ed è infatti presente al tavolo regolatorio di ICAO insieme ad ENAC, ai Costruttori, le Aaviolinee, le ONG ambientaliste nonché le Università di tutto il mondo.

Nell'ambito delle medesime progettualità alle quali è presente per Alitalia la direzione Fuel Management, si menziona anche il *SESAR (Single European Sky Air traffic management Research) Deployment Manager*, che è un'organizzazione europea composta da Compagnie Aeree, Aeroporti e Fornitori dei servizi di navigazione aerea (*ANSP, Air Navigation Service Provider*), Costruttori e industrie aeronautiche. La missione del *SESAR Deployment Manager* si identifica nell'impegno a rispettare il principio del cielo unico europeo, e ad implementare le tecnologie e le opere infrastrutturali mirate all'efficienza dei servizi per i clienti e alla tutela dell'ambiente.

La società ha sottoscritto contratti di *hedging* a copertura dei rischi relativi ai movimenti di mercato del prezzo del carburante, in esecuzione delle autorizzazioni del Ministero dello Sviluppo Economico e con il principale obiettivo di effettuare acquisti a termine di carburante su un orizzonte di breve.

Alitalia, previa sollecitazione del mercato e selezione delle proposte più convenienti, ha perfezionato contratti di *hedging* che prevedono i seguenti principali termini e condizioni:

- (i) quantità e periodo di riferimento;
- (ii) termini e condizioni contrattuali di riferimento individuate mediante rinvio al capitolato ISDA;
- (iii) struttura contrattuale: Swap
- (iv) garanzie prestate in forma di deposito vincolato;
- (v) prezzo di esercizio (*strike price*);

La stipula di tali contratti di *hedging* su un adeguato periodo di riferimento è funzionale, oltre che a sterilizzare i rischi connessi alle oscillazioni dei prezzi sul mercato del jet fuel, anche ad assicurare alla Società – così come ai potenziali partner che prenderanno parte alla procedura di cessione delle attività aziendali attualmente in corso di svolgimento – la possibilità di effettuare pianificazioni, proiezioni e previsioni in merito al possibile andamento economico – finanziario di Alitalia sulla base di assunzioni e parametri di riferimento dotati di un maggior grado di certezza ed attendibilità.

Si ritiene altresì opportuno, per effettuare una copertura prudente che non esponga a rischi di eventuale *over-hedge*, procedere alla conclusione di contratti di *hedging* rispetto a circa il 90% dell'intera esposizione nel periodo di riferimento.

4.4 *Engineering & Maintenance*

La manutenzione della flotta è garantita dalla direzione *Engineering and Maintenance* che provvede alla puntuale gestione manutentiva di tutta la flotta attraverso interventi programmati e su richieste non programmate in tutti gli scali del *network*.

L'attività di manutenzione del Gruppo Alitalia è svolta principalmente presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, dove dispone di un'ampia area con 4 *hangar*.

Per lo svolgimento delle attività manutentive, il Gruppo Alitalia possiede le seguenti certificazioni:

- *Approved Maintenance Organization (AMO) Part 145*, per la esecuzione di attività manutentive di linea e base su aeromobili, motori e componenti,
- *Maintenance Training Organization (MTO) Part 147*, per la formazione di nuovi tecnici e l'erogazione di corsi di addestramento tecnico su aeromobili,
- *Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO) Part M*, per la gestione e mantenimento della aeronavigabilità continua degli aeromobili, motori e componenti,
- *Design Organization (DOA) Part 21J*, per lo sviluppo e certificazione di modifiche e riparazioni minori su aeromobili e motori,
- *Production Organization (POA) Part 21G*, per la produzione e certificazione di parti minori della cabina.

Le attività di manutenzione possono essere così distinte:

- **Manutenzione di linea** (*line maintenance*): attività di manutenzione schedata e non schedata della cellula, effettuata sugli scali aeroportuali, che non prevede il ricovero nell'*hangar* dell'aeromobile e volta alla preparazione di un aeromobile per il decollo e per assicurare la sua idoneità alla navigazione aerea. La manutenzione di linea è svolta presso Roma Fiumicino (base operativa), tutti gli altri aeroporti italiani e presso i maggiori scali internazionali tra cui Parigi Charles de Gaulle (Francia), Amsterdam Schiphol (Paesi Bassi), e San Paolo (Brasile). Tali attività sono svolte anche per terze parti;

- **Manutenzione leggera** (*light maintenance*): interventi manutentivi *in-bangar* della durata di circa 24-72 ore svolti esclusivamente nell' aeroporto di Roma Fiumicino quali controlli di *routine* e servizi di manutenzione leggera della cabina. Le attività di manutenzione leggera sono anch'esse svolte direttamente da Alitalia, sia per conto proprio che per terze parti;
- **Manutenzione pesante** (*heavy maintenance*): l'attività di *heavy maintenance* comprende: (i) attività di revisione e manutenzione sulla cellula degli aeromobili *in-bangar* (con durate compresa tra 8 gg e 40 giorni a seconda del tipo di check). Alitalia inoltre effettua in tale ambito sostituzione e interventi di manutenzione non invasivi su (ii) motori, (iii) motori ausiliari e (iv) carrelli di atterraggio. Tutte le altre attività sono state svolte da fornitori esterni, nello specifico: (i) manutenzione della cellula da Israel Aerospace Industries ("IAI") e Atitech, (ii) manutenzione dei motori svolta principalmente da Israel Aerospace Industries ("IAI"), Air France Industries e General Electric (iii), motori ausiliari da Honeywell, (iv) carrelli di atterraggio da Safran;
- **Componentistica**: le attività di manutenzione dei principali componenti degli aeromobili vengono svolte principalmente da fornitori esterni, tra cui Lufthansa Technik, AirFrance Industries, Safran, Honeywell, Meggitt. Si ricorda che la manutenzione delle ruote degli aeromobili, thrust reverser e prese aria è interamente svolta da Alitalia presso l'aeroporto di Roma Fiumicino;
- **Cabin appearance**: le attività di manutenzione relative alle cabine degli aeromobili sono eseguite internamente da Alitalia su tutta la flotta, mentre la manutenzione dei sistemi IFE & Connectivity (Sistemi di Intrattenimento di bordo e connettività) è affidata a Panasonic.

La seguente figura riassume schematicamente le varie attività di manutenzione svolte internamente e esternamente.

Flotta	Line	Light	Heavy		Componenti	Cabin appearance
			Airframe	Motor		
B777	Alitalia FCO + other Italian and main foreign outstations	Alitalia FCO	Embraer CFR4D E175 ENGINEERING Abu Dhabi	AIRFRANCE / INDUSTRIES Pans	Luffthansa Technik	Alitalia FCO
A330			Taiwan/AMS	AIRFRANCE / INDUSTRIES	Panasonic FCO/MXP	
A320XLR			Alitalia FCO Alitech Naples	SAFRAN Honeywell	Alitalia FCO	
Embraer E-Jets			Alitech Naples	SAFRAN MEGGITT BFGoodrich	Alitalia FCO	
			Strother, USA	Alitalia		

Ingegneria, logistica, gestione dei materiali e pianificazione sono effettuati internamente da Alitalia

In-house
 Mixed
 Outsourced

Nel periodo di gestione commissariale, la Direzione ha attivato una serie di iniziative volte al miglioramento dei processi e all'aumento dell'efficienza:

- Nel mese di agosto 2017 e successivamente nel mese di settembre il team *Cabin Base Maintenance* ha effettuato le attività di modifica cabina su un A340 della società di charter portoghese Hi Fly. Realizzato interamente negli hangar di Fiumicino il progetto si è articolato in due step e ha previsto una prova di *rendering* dei nuovi interni per la classe economy della compagnia e il reverse engineering con il ritorno alla precedente configurazione.
- Ad ottobre 2017 è ripreso il progetto di *insourcing* dell'*heavy maintenance* con 3 eventi su flotta Alitalia Airbus 320 family effettuati nella prima parte della stagione invernale 2017-2018. Da gennaio 2018 è stata avviata nell'Hangar di Fiumicino la seconda linea invernale di produzione.
- A novembre 2017 è stata ottenuta la certificazione per la lavorazione dei motori CFM-56 con il processo di *Top Case*, che permette di effettuare tale lavorazione nelle officine motori di Alitalia con importanti efficienze in termini di durata del processo e riduzione del relativo costo industriale.
- Da rilevare che complessivamente il parametro di *Technical Dispatch Reliability*, ossia il numero di ritardi oltre i 15' e le cancellazioni per motivi tecnici rapportato al totale di voli revenue, è stato migliorato nel corso del 2017 di oltre il 24% rispetto al 2016

incrementando ulteriormente i livelli di affidabilità tecnica della lotta Alitalia che si mantiene sempre al di sopra dei parametri di settore.

- Produzione, Training, Programmazione e Servizi Generali sono stati impegnati nella selezione e formazione del personale, sviluppo dei programmi e contenuti dei lavori, revisione dei *lay-out* e ammodernamento degli spazi. Tale obiettivo rappresenta una milestone importante del piano di sviluppo della Direzione Tecnica e di efficientamento dei costi aziendali.
- Tra le attività di ampliamento *capability* e commercializzazione a terzi, è stato completato il 13 marzo 2018 l'iter di certificazione per la produzione *in house* dei tappeti con EASA form1 per tutte le tipologie di aeromobili in flotta, consolidando organizzazione, processi e procedure della nostra *Production Organization Approval* interna, punto di partenza dello sviluppo vendita a terzi.

In particolare nel trimestre aprile-giugno 2018, sono state attivate le seguenti iniziative:

- Alitalia ha attivato un nuovo *Maintenance Schedule* applicabile alla flotta A320 family approvato dalle autorità competenti (ENAC e Irish Aviation Authority), che permetterà una maggiore efficienza nelle attività manutentive.
- Alla fine del mese di aprile 2018 è stato siglato un contratto di Heavy Maintenance e modifica configurazione cabina per un aeromobile A340 della società portoghese Hi Fly. Tale cliente torna a scegliere Alitalia come fornitore di servizi di manutenzione di base dopo una esperienza di successo dello scorso anno. Tale attività offre l'opportunità ad Alitalia di riaffacciarsi sul mercato delle manutenzioni per terzi su aeromobili di lungo raggio.
- Finalizzato ad aprile 2018 anche un importante accordo con Qatar Airways per la fornitura di servizi di manutenzione in Italia e, a giugno 2018, un contratto per l'assistenza tecnica da svolgersi presso il nucleo tecnico di San Paolo del Brasile sui loro Boeing 777 con Emirates (in aggiunta a Italia, Europa, Nord Africa, Medio Oriente e Giappone).
- Il 4 giugno 2018 è stato attivato un ulteriore contratto di assistenza tecnica di *Full Handling* per China Eastern Airlines, a seguito del conseguimento della certificazione dell'autorità cinese quale provider di manutenzione di Linea.

- dal 18 al 27 giugno si sono svolti gli audit per il rinnovo biennale delle certificazioni IOSA (IATA Operational Safety Audit) di Alitalia ed Alitalia CityLiner e il risultato è stato eccellente per entrambe le compagnie. Il programma IOSA è un sistema di valutazione riconosciuto a livello internazionale creato per valutare l'efficacia dei sistemi di gestione e controllo di tutte le aree operative di una compagnia aerea in termini di safety. Il mantenimento di questa registrazione, oltre a garantire il più elevato standard di safety compliance e security, consente ad Alitalia la sottoscrizione degli accordi di code sharing.

In particolare nel trimestre luglio-settembre 2018, sono state attivate le seguenti iniziative:

- Il 3 e 4 Settembre 2018 è stato organizzato da Alitalia, con grande successo, il 68° ELMO (European Line Maintenance Organization) meeting. Tale Conferenza si è tenuta a Venezia ed ha visto la partecipazione di 14 Compagnie Aeree oltre ad Alitalia, per un totale di 29 delegati; si tratta di una importantissima occasione per delineare lo stato dell'arte del segmento di business a livello europeo mettendo a fattor comune le esperienze e le esigenze dei vari Membri oltre a stringere indispensabili accordi commerciali per garantire l'assistenza tecnica all'operativo per la stagione entrante delle varie Compagnie. Alitalia Engineering & Maintenance è riuscita a stringere interessanti accordi di attuazione immediata o su progetti nel prossimo futuro, oltre a consolidare tutti gli accordi già esistenti raccogliendo i feedback sulla performance operativa nelle varie outstation dove serviamo, oltre ad AZ, Clienti terzi.
- In continuità con le attività di Heavy Maintenance realizzate nel mese di aprile per il Cliente Hi Fly, presso la base di armamento di Fiumicino, sono state realizzate ulteriori attività manutentive che confermano il posizionamento sul mercato della manutenzione di base di Alitalia Engineering & Maintenance. In particolare nel mese di agosto è stato eseguito un check di Light Maintenance su un aeromobile A340-400 e nel mese di settembre si è realizzata la demodifica dell'aeromobile A340-500 già modificato in aprile per riportarlo alla sua configurazione originale. Unitamente a tale attività, sullo stesso aeromobile, è stato eseguito un check programmato di light maintenance.

- Presegue l'attività di vendita di servizi di manutenzione di linea per terzi che vede Alitalia Engineering & Maintenance sempre più leader di settore. Nel mese di Luglio sono stati siglati importanti accordi di assistenza tecnica di Linea su Buenos Aires (QATAR Airways) San Paolo del Brasile (Emirates), Mosca (Air China), Tel Aviv (British Airways), Osaka Kansay (Malaysia Airlines)
- Si è conclusa nel mese di settembre l'importante iniziativa di refurbishment degli hangar Avio1 e Avio3 di Fiumicino. Tale fondamentale intervento riporta le facilities di Fiumicino allo standard internazionale delle più importanti Aziende di manutenzione aeronautica, passo fondamentale per rendere i processi e le attività di base maintenance sempre più efficaci ed efficienti.

4.5 Principali contratti di servizi esternalizzati

I principali contratti di servizi esternalizzati sono afferenti alle seguenti aree:

1. Handling & Cargo
2. Servizi di bordo
3. Marketing
4. Information Technology
5. Servizi generali

Handling & Cargo

Le attività di *handling* gestite da Alitalia riguardano i processi relativi al *check-in* e l'assistenza agli imbarchi, la biglietteria e le sale *lounge*, la movimentazione ed il carico e scarico dei bagagli, l'assistenza all'aeromobile per la partenza con fornitura di scale, autobus e servizi *toilette* e *water*. Alitalia svolge in autoproduzione (con personale in divisa Alitalia) i servizi di *handling* sullo scalo di Roma Fiumicino (*full handling*), Milano Linate (*passenger handling* su circa 13.000 voli) e Reggio Calabria (*full handling*). Sullo scalo di Fiumicino inoltre Alitalia offre i propri servizi anche a Compagnie Terze inclusi servizi di accoglienza nelle *lounge* e biglietteria. Sui restanti scali del network, Alitalia si avvale di fornitori terzi attraverso specifici contratti di *handling*, pulizia degli aeromobili, manutenzione mezzi di scalo, locazioni di locali/aree tecniche e servizi di sicurezza. I principali contratti sono 47 per un valore annuo stimato in

134 milioni di euro. Per quanto riguarda il business Cargo i principali contratti individuati sono 7 per un valore annuo stimato in 25 milioni di euro e riguardano il noleggio degli ULD e servizi di logistica.

Servizi di bordo

Relativamente alle attività e risorse connesse alla gestione operativa dei servizi di bordo, si segnala che, al fine di migliorare la *governance* sui processi ed accrescerne il livello di efficienza, nonché con lo scopo ultimo di incrementare la qualità del servizio di bordo e di tutti gli aspetti ad esso connessi, nel corso del 2017 (e segnatamente dal 10/11 luglio) sono state internalizzate tutta una serie di attività di gestione operativa catering precedentemente eseguite (a partire dal 2010) per conto di Alitalia da parte della società Servair Solution Italia (SSI).

Attraverso questa operazione strategica, Alitalia ha infatti ripreso il controllo diretto su elementi chiave del processo di *in-flight catering*, e segnatamente:

- gestione diretta della logistica, del processo di spedizione, rifornimento magazzini e scali e monitoraggio dei materiali;
- predisposizione del budget, del cabin service (documento operativo che abbina i servizi pasto ai voli) e dei manuali di allestimento aeromobili, con conseguente sviluppo dei fabbisogni materiali;
- gestione operativa dei catering e pianificazione degli allestimenti di bordo;
- predisposizione specifiche pasto;
- gestione diretta dei contratti, degli acquisti e dei rapporti con i fornitori;
- gestione delle correlate attività amministrative.

La ri-acquisizione di queste attività ha comportato l'*insourcing* anche di parte delle risorse SSI (per un totale di 17), generando una riduzione dei costi stimata in circa 2,7 milioni di euro all'anno.

Ad oggi sussistono 9 principali contratti di servizio *catering* attivati nei vari scali dove Alitalia opera per un valore annuo stimato in 75 milioni di euro, inoltre vi sono due contratti relativi al servizio di lavanderia e gestione del magazzino dei materiali dei servizi di bordo per un valore annuo stimato in 5 milioni di euro.

Il 18 settembre 2018 Alitalia ha sostituito LSG Skycheffs S.p.A. (gruppo Lufthansa), fornitore del servizio di catering presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, con Gate Gourmet Italia S.r.l., che già forniva servizi di catering ad Alitalia presso numerosi scali aeroportuali italiani. Il gruppo Gate Gourmet rappresenta a livello mondiale il più grande fornitore indipendente di servizi di catering per le aerolinee.

Con la sostituzione del fornitore si è riusciti a conseguire una contrazione dei costi del servizio di circa il 20% mantenendo gli standard qualitativi garantiti dalla compagnia. Ciò è stato possibile attraverso lo sviluppo di un progetto congiunto con il fornitore che ha portato all'efficientamento e alla standardizzazione dei servizi nonché all'ottimizzazione dei processi e delle risorse impiegate.

Marketing

Le attività di Marketing sono volte a posizionare il brand, a stimolare la domanda e a generare traffico sui canali diretti digitali anche grazie ad attività di *digital marketing* micro-segmentate. A tal fine sono in essere contratti con terze parti e i principali sono 5 per un valore annuo stimato in 23 milioni di euro. Tali contratti riguardano campagne su media *on-line* e *off-line*, *search/display advertising*, e creazione della piattaforma di micro-profilazione e "*digital marketing automation*".

Information Technology

Per quanto riguarda l'area Information Technology i principali contratti di servizi professionali e tecnici risultano stipulati con 4 società per un valore annuo stimato in 19 milioni di euro.

Si segnala che a maggio 2017 si è proceduto con lo scioglimento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 50 D. Lgs. n. 270/1999, di un rilevante contratto di fornitura di servizi professionali e tecnici (stipulato nel 2011), per un valore annuo di ca. 8,4 milioni di euro.

Si è inoltre proceduto, nel secondo semestre 2017, alla rinegoziazione tecnica ed economica complessiva di un contratto stipulato durante il 2014 ed avente valenza dal 2015 al 2021. Tale azione ha consentito un sostanziale miglioramento delle condizioni contrattuali, l'internalizzazione di alcuni servizi a maggior valore attraverso azione di *insourcing* (16 risorse) e minori costi su base annua pari a 5 milioni di euro.

Infine, il contratto attualmente in vigore relativo ai servizi di tipo PSS (Passenger Service System) e di supporto alle aree di Operations e Sales (Network, Cargo, Revenue Management, e-Commerce, Merchandising e processi di Airport) siglato nel 2014, è oggetto di azioni di recupero del governo della qualità del servizio ed ottimizzazione dei costi.

Servizi Generali

Per quanto riguarda i servizi generali i principali contratti individuati sono 6 per un valore annuo stimato in 26 milioni di euro e riguardano il call-center, il pay-roll, le pulizie, la manutenzione degli impianti e i servizi di guardiana.

A luglio 2018 si è proceduto con lo scioglimento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 50 D. Lgs. n. 270/1999, di alcuni contratti di fornitura di servizi amministrativi per un valore annuo di ca. 2,5 milioni di euro. Tali attività, a partire dal 1 ottobre 2018, sono svolte dal personale Alitalia attraverso la riqualificazione di risorse precedentemente in Cassa Integrazione Straordinaria (CIGS) e la riorganizzazione dei processi.

4.6 Crediti commerciali e altre attività finanziarie

Crediti commerciali

La voce Crediti commerciali al 30 settembre 2018 ammonta a 362 milioni di euro al lordo del fondo svalutazione crediti. La composizione è rappresentata nell'ageing di seguito riportato:

Gruppo Alitalia - Ageing Crediti Commerciali al 30 settembre 2018

valori in €/mln

Crediti commerciali	Corrente	1-30	31-60	61-90	91-120	121-180	181-360	361-720	> 720	Totale
Clienti	127	17	2	3	2	-2	31	30	0	210
Pubbliche Amministrazioni	4	1	1	0	0	1	1	0	0	8
CNA	37	1	1	0	0	0	5	4	0	48
Agenti	85	5	1	1	0	0	1	3	0	96
Totale	253	24	5	4	2	-1	38	37	0	362

La voce Clienti accoglie i crediti che la compagnia vanta verso gli *acquirer*. Per società di *acquiring* (o *acquirer*) si intende un soggetto (generalmente una banca o un istituto finanziario) che processa e regola le transazioni su carta di credito di un *merchant* (esercente che accetta la carta come mezzo di pagamento per un bene o servizio, cioè in questo caso Alitalia). Conseguentemente l'esposizione creditizia è rappresentata dai pagamenti effettuati con carta di credito dai passeggeri la cui liquidità è processata dagli *acquirer* in attesa di essere versata a Alitalia nei termini di pagamento previsti.

In merito all'*ageing* dei crediti commerciali verso clienti, in seguito all'entrata di Alitalia nella procedura di Amministrazione Straordinaria, si segnala l'impatto negativo sul capitale circolante derivante dal deterioramento dei termini di pagamento da parte di alcune società di *acquiring*. Nello specifico lo scaduto oltre i 90 giorni evidenziato nella voce "Clienti" è rappresentato dalle somme versate dai clienti attraverso carte di credito e trattenute come garanzia dagli *acquirer* per un totale di ca. 60 milioni di euro.

Il residuo dei crediti scaduti risalenti al periodo ante Amministrazione Straordinaria ammonta a 1,2 milioni di euro; per tali crediti è stato apposto un fondo svalutazione per il loro totale.

Il fondo svalutazione crediti al 30/9/2018 ammonta a 18 milioni di euro.

L'adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo avviene sulla base di specifiche linee guida riportate in una "policy" aziendale, che non ha subito variazioni dal momento dell'avvio dell'Amministrazione Straordinaria; tuttavia, singoli adattamenti possono essere di volta in volta apportati per specifiche e motivate esigenze di miglior valutazione e rappresentazione del rischio di credito sottostante.

Gli accantonamenti possono essere appostati per una delle seguenti ragioni:

- il cliente è stato dichiarato fallito e non vi sono garanzie bancarie sufficienti a coprire l'*outstanding*,
- Il cliente è in stato d'insolvenza e non in grado di fronteggiare le proprie obbligazioni,
- Il cliente ritarda il regolamento oltre i normali termini prestabiliti dopo una irregolarità o insolvenza e il credito non è garantito in altra maniera.
- La fattura o la nota di debito rimane non regolata dal cliente, e ciò avviene in linea con la sua specifica tipologia e in coerenza con i criteri assunti a base della necessità di creare un accantonamento.

Si riportano di seguito le Linee guida vigenti:

CLIENTI	Giorni								
	Corrente	1 - 30	31 -60	61 -90	91 -120	121 -180	181 -360	361 -720	>721
Governi ed enti pubblici							50%	100%	100%
Clienti attivi non carte di credito				25%	25%	25%	50%	100%	100%
Carte di credito (escluso Brasile)				100%	100%	100%	100%	100%	100%
Clienti in default e charge back	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Altre attività finanziarie

I crediti finanziari al 30 settembre 2018, nella componente corrente e non corrente, sono così suddivisi:

SITUAZIONE CONSOLIDATA

CREDITI FINANZIARI NON CORRENTI	Saldo al 30.09.2018	Saldo al 1.05.2017
<i>milioni di euro</i>		
Depositi cauzionali	52	50
Crediti per "maintenance reserve"	471	470
Credito finanziario di regresso	212	212
Reserve amount	13	13
Crediti verso C.A.I.	-	7
Altri crediti finanziari	7	40
Totale	755	791

CREDITI FINANZIARI CORRENTI	30.09.2018	1.05.2017
<i>milioni di euro</i>		
Crediti per "maintenance reserve" (quote correnti)	188	153
Deposito cauzionale IATA	103	-
Deposito copertura derivati	28	-
Depositi cauzionali correnti	6	2
Altri crediti	-	3
Crediti verso C.A.I.	3	-
Totale	328	158

I contratti di locazione possono prevedere il pagamento di un ammontare ("*maintenance reserve*") per garantire il locatore nei confronti del locatario per il rischio di credito derivante dal caso in cui quest'ultimo non svolga le manutenzioni richieste dal contratto durante la sua durata e comunque prima della riconsegna dell'aeromobile alla scadenza.

Le *maintenance reserve* vengono corrisposte al locatore in base alle ore volo effettuate dall'aeromobile/motore e sono iscritte come crediti al momento del pagamento effettuato al locatore e successivamente all'iscrizione iniziale sono valutati utilizzando il metodo dell'interesse effettivo; tali crediti sono restituiti dal locatore qualora il locatario effettui la manutenzione pesante, ovvero trattenuti dal locatore qualora provveda egli stesso alle manutenzioni.

I crediti finanziari non correnti, pari a 755 milioni di euro, comprendono:

- il credito finanziario di regresso pari 212 milioni di euro, che rappresenta il corrispettivo della sottoscrizione, effettuata a dicembre 2016 da parte di Etihad, di uno strumento finanziario partecipativo di pari ammontare, classificato tra le componenti del patrimonio netto;
- i crediti per *maintenance reserve*, pari a 471 milioni di euro, versati alle società di leasing di aeromobili;
- i depositi cauzionali, pari a 52 milioni di euro, relativi in massima parte a contratti di leasing di aeromobili;

- la c.d. “reserve amount” pari a 13 milioni di euro versata in connessione con l'emissione del prestito obbligazionario (c.d. “Box I e II”), tale credito risale al periodo ante Amministrazione Straordinaria;
- altri crediti finanziari, pari a 7 milioni di euro in riduzione rispetto all'inizio dell'Amministrazione Straordinaria grazie all'incasso di crediti verso società di factoring.

I crediti finanziari correnti, pari a 328 milioni di euro, si riferiscono alle quote in scadenza entro i dodici mesi dei crediti per maintenance reserve (188 milioni di euro); al deposito versato alla IATA (103 milioni di euro); a quanto versato presso istituti finanziari in relazione agli strumenti finanziari di copertura del carburante (28 milioni di euro); ai depositi cauzionali scadenti entro i dodici mesi (6 milioni di euro) e ai crediti verso la Compagnia Aerea Italiana S.p.a, (3 milioni di euro).

4.6.1 Aggiornamento procedure di accertamento Stato passivo

Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 (di seguito, ‘D.Lgs. 270/1999’), ha provveduto, per ciascuna delle Società in A.S.:

- ad assegnare, ai creditori e ai terzi che vantano diritti reali mobiliari su beni in possesso delle rispettive Società in A.S., il termine per la presentazione in cancelleria delle domande di insinuazione al passivo;
- a stabilire il luogo, il giorno e l'ora dell'adunanza in cui si procederà all'esame dello stato passivo davanti al giudice delegato.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa con indicazione, per ciascuna delle Società in A.S., (a) della data di ammissione alla procedura, (b) del termine per la presentazione in cancelleria delle domande, (c) della data della prima udienza di verifica dello stato passivo e (d) del giudice delegato a ciascuna procedura.

Figura 1

Società	Data apertura procedura	Termine presentazione domande	Prima udienza stato passivo	Giudice Delegato
Alitalia	02/05/2017	11/12/2017	21/2/2018 ore 10:00	Dott. Bianchi
Cityliner	12/05/2017	17/12/2017	4/4/2018 ore 10:00	Dott. Bianchi

Atteso l'elevato numero di domande di insinuazione al passivo pervenute ad Alitalia, i Commissari Straordinari hanno chiesto al competente Tribunale di Civitavecchia l'autorizzazione a frazionare il deposito del progetto di stato passivo di Alitalia spa in AS; con provvedimento del 2 febbraio 2018 il Tribunale di Civitavecchia ha accolto l'istanza, autorizzando a proseguire le operazioni di verifica dello stato passivo secondo la seguente scansione temporale:

- entro il 6 febbraio 2018 un primo progetto parziale di stato passivo, avente ad oggetto circa n. 3.760 domande presentate dal personale dipendente;
- entro il 18 aprile 2018 un secondo progetto parziale di stato passivo, avente ad oggetto circa n. 3.760 ulteriori domande presentate dal personale dipendente;
- entro il 16 luglio 2018 un terzo progetto parziale di stato passivo, avente ad oggetto le restanti domande presentate dal personale dipendente (circa n. 3.760); ed infine
- entro il 22 ottobre 2018 un quarto progetto parziale di stato passivo, avente ad oggetto le restanti domande, comprese le domande di rivendica, che gli scriventi Commissari si riservano di valutare se rendere oggetto di ulteriore frazionamento (sempre previa autorizzazione del Giudice Delegato) per consentire di esaminare più efficientemente classi omogenee di creditori (*e.g.*: passeggeri ed aeroporti, fornitori, enti, banche);

Al 30 settembre 2018 Alitalia risulta già aver depositato, presso la cancelleria del Tribunale di Civitavecchia, le prime tranches di progetto parziale di stato passivo (avente ad oggetto le domande di insinuazione del personale dipendente) per un totale di 9.029 domande. Sono in corso le udienze secondo il calendario stabilito dal Giudice Delegato e pubblicato sul sito internet della Società. Ad ottobre è previsto il deposito di una ulteriore tranche.

Per quanto riguarda Cityliner è stata depositata una prima tranche di domande (avente ad oggetto 346 domande di insinuazione del personale dipendente) il 19 marzo 2018. L'ultimo deposito, avente ad oggetto circa 100 cronologici, sarà nel secondo semestre 2018.

Il calendario delle udienze, di entrambe le Società, è consultabile sul sito della procedura (<http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.it/>).

4.7 Principali operazioni di recupero dei crediti e delle altre attività patrimoniali intraprese dai Commissari Straordinari finalizzate alla salvaguardia del capitale di impresa.

I Commissari Straordinari hanno definito accordi transattivi che hanno portato nelle casse di Alitalia SAI in A.S. un ammontare di 36 milioni di euro nel corso del 2017 e un ammontare di circa 90 milioni di euro nel 2018.

Risultano inoltre pendenti azioni (i) per il recupero dei crediti vantati nei confronti di tour operator e GSA per un valore di circa 1 milione di euro e (ii) per inadempimenti contrattuali nei confronti di fornitori per un valore di circa 11 milioni di euro.

Per rendere comparabili i differenti periodi a confronto nei documenti presentati durante le recenti audizioni dinanzi alle Commissioni competenti di Camera e Senato sono state individuate delle voci denominate *non recurring items*, ovvero fenomeni quali, a titolo indicativo e non esaustivo, cessioni di asset, variazioni di stime, eventi una tantum.

Di seguito si riepilogano le voci a tal fine identificate con riferimento al periodo di gestione commissariale:

Non recurring items 2017 (dal 2 maggio al 31 dicembre) pari a 50 milioni di euro, nello specifico:

Ricavi

- Sblocco recupero assicurativo (pari a 35 milioni di euro).
- Recupero di contributi su rotte in continuità territoriale su Sardegna e Sicilia relative agli anni precedenti (per 12 milioni di euro).

Costi

- Rilascio di accantonamenti relativi ad anni precedenti (ca 3 milioni di euro).

Non recurring items gennaio-settembre 2018 pari a 12 milioni di euro, nello specifico:

Ricavi

- Recupero contributi su rotte in continuità territoriale relative agli anni precedenti (per 4 milioni di euro).

Costi

- Rilascio di accantonamenti relativi ad anni precedenti (circa 8 milioni di euro)

4.8 Organizzazione e personale

4.8.1 Organigramma e deleghe

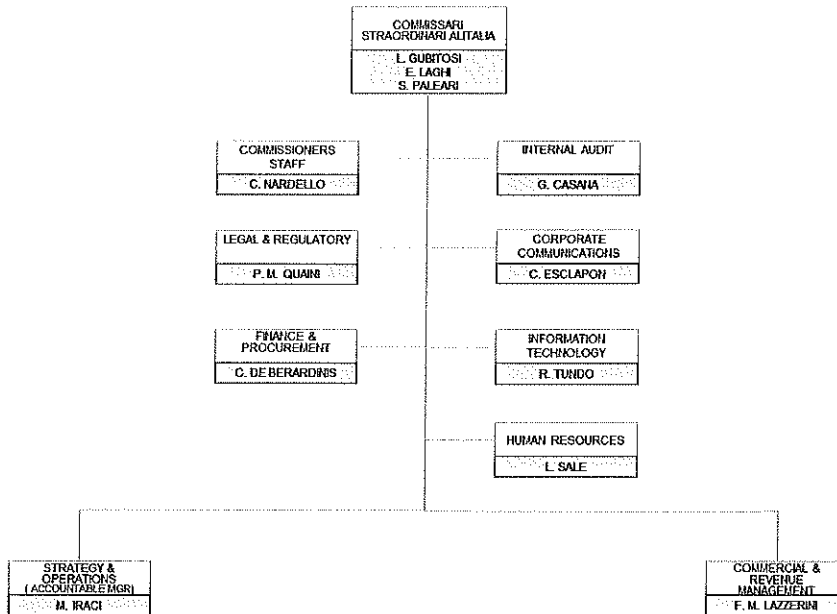


Figura 1: Organigramma Alitalia SAI in A.S.

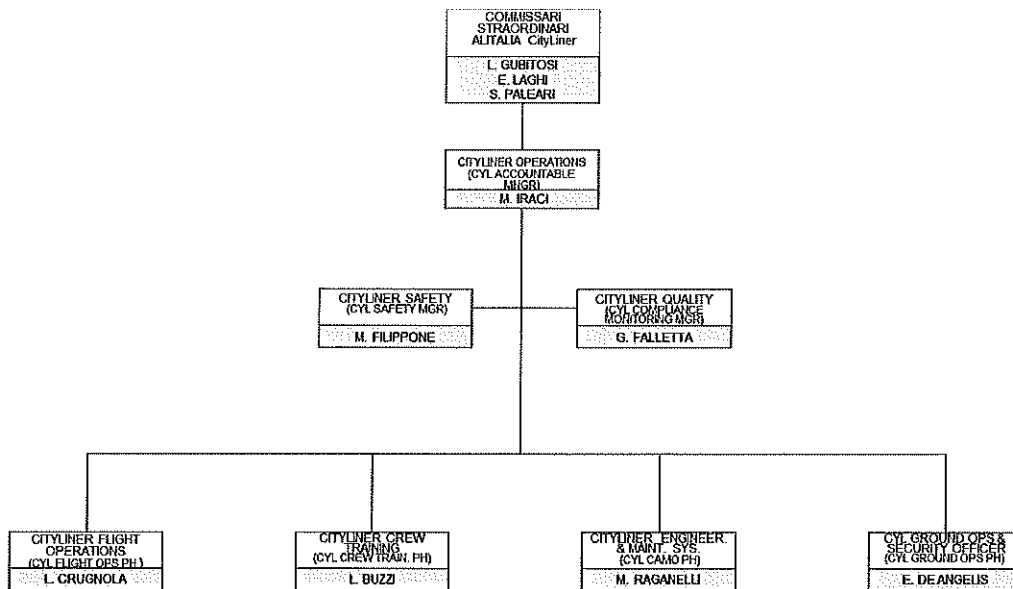


Figura 2: Organigramma CityLiner in A.S.

La forza lavoro occupata del gruppo Alitalia al 30 settembre 2018 è di 11.917 dipendenti di cui⁵:

- 11.565 persone in forza con contratti di diritto italiano;
- 352 persone in forza con contratti di diritto estero.

GRUPPO 30 settembre 2018	HEADCOUNT			FTE
	TOTALE	di cui TD	di cui TI	TOTALE
Ground	3.741	871	2.870	3.386
Maintenance	1.320	19	1.301	1.320
Strategy & Staff Ops	653	-	653	649
Pilots	1.438	15	1.423	1.430
Cabin crew	3.525	62	3.463	3.112
STRATEGY & OPERATIONS	10.677	967	9.710	9.897
Headquarters	1.240	6	1.234	1.220
TOTALE GRUPPO	11.917	973	10.944	11.117

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 settembre 2018 inclusivo delle CIGS⁶ a zero ore inserite nelle rispettive aree di competenza.

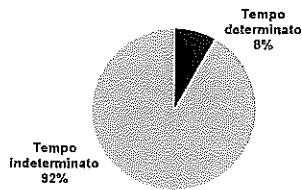
A livello di struttura societaria, 11.507 dipendenti (97% del totale) è allocato in Alitalia e 410 unità (3%) in CityLiner.

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.

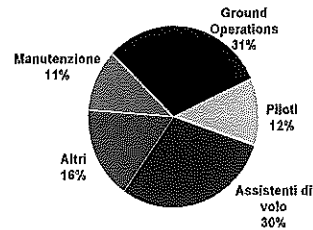
⁵ Non comprende 3 lavoratori a progetto

⁶ CIGS: Cassa Integrazione Straordinaria

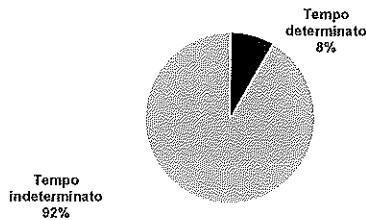
Gruppo: HR per contratto



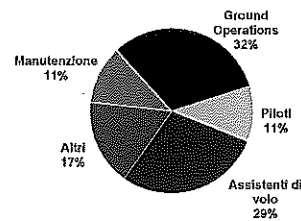
Gruppo: HR per funzione aziendale



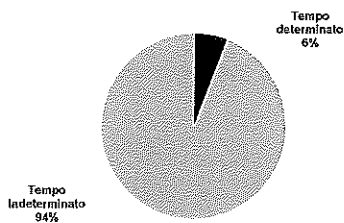
Alitalia: HR per contratto



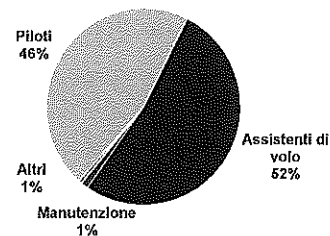
Alitalia: HR per funzione



CityLiner: HR per contratto



CityLiner: HR per funzione



4.8.2 *La gestione del personale*

Alitalia è un'azienda di servizi dove il fattore umano è il prezioso patrimonio su cui fondare il necessario cambiamento culturale.

Per quanto riguarda il personale, la Compagnia ha lavorato molto, inizialmente, sulla ricostruzione delle relazioni industriali e sul miglioramento del clima aziendale. Il rapporto con le Organizzazioni Sindacali è sicuramente migliorato rispetto al passato e ciò ha contribuito al miglioramento degli standard operativi e al raggiungimento di accordi riguardanti l'applicazione della CIGS.

Nel momento di discontinuità rappresentato dall'avvio dell'amministrazione straordinaria, si è reso necessario un nuovo approccio nei comportamenti e nelle relazioni con il conseguente rinnovamento manageriale e la riorganizzazione dei processi.

L'inserimento di nuovi manager dall'esterno, con storie professionali ricche e diversificate e con esperienze di gestione di turn around di successo, ha contribuito ad innovare i processi interni in ottica di efficienza e a riconquistare la fiducia e la credibilità nei confronti delle persone che lavorano nella Compagnia.

È stato inoltre portato avanti il progetto di razionalizzazione della struttura organizzativa di Alitalia con gli obiettivi di semplificare la catena di comando e accorpate le responsabilità su processi contigui con conseguente efficientamento del costo del lavoro. Nello specifico:

- prima linea aziendale: semplificazione con riduzione di 6 riporti diretti ai Commissari da 15 a 9 unità;
- semplificazione della seconda, terza e quarta linea aziendale con contestuale riduzione di circa 60 posizioni manageriali.

Con riferimento al progetto di riorganizzazione dei processi e razionalizzazione della struttura organizzativa di Alitalia di seguito le principali azioni intraprese.

2 maggio - 31 dicembre 2017:

- Efficientamento ed ottimizzazione dei seguenti processi e procedure:
 - o digitalizzazione della documentazione di volo a bordo dell'aereo;
 - o digitalizzazione degli iter autorizzativi interni ed esterni;
 - o fatturazione elettronica estesa a tutti i fornitori.
- ottimizzazione complessiva delle attività di *handling*. In particolare, nell'ambito del processo di riorganizzazione ed efficientamento delle strutture è stata istituita la centralizzazione delle attività di *Ground Operations* ed *Airport Experience* sotto un'unica *Direzione Ground Operations* in diretta responsabilità del *Post Holder Ground Operations* con l'obiettivo di mantenere una elevata focalizzazione sul prodotto offerto al passeggero e di migliorare ulteriormente i processi di *delivery* del servizio in termini di *safety* e robustezza delle operazioni di terra sia sul *hub* che sulla rete;

- *insourcing* in Alitalia delle attività e delle risorse connesse alla gestione operativa dei servizi di bordo che nel novembre del 2010 erano state affidate ad un fornitore esterno, con l'obiettivo di migliorare la qualità del prodotto di bordo e dell'efficienza dei processi nonché il conseguimento di un *saving* rispetto al precedente contratto;
- revisione dei processi di manutenzione e realizzazione di efficienze di costo attraverso l'internalizzazione di alcune attività manutentive.

Trimestre gennaio – marzo 2018:

- implementazione del nuovo modello commerciale in ambito *Commercial & Revenue Management* con la creazione di due canali di vendita dedicati, *business* e *leisure*, con l'obiettivo di cogliere nuove opportunità strategiche aumentando la conoscenza del business segmento per segmento e di recuperare centralità rispetto ai segmenti ad alto valore;
- creazione di un presidio centralizzato in ambito *Strategy & Operations* focalizzato sulla gestione *end to end* dei processi di *Fuel Management* con l'obiettivo di aumentarne l'efficacia e di semplificare la catena di comando;
- centralizzazione e snellimento dei processi operativi di *Flight Operations* con una conseguente semplificazione della catena di comando.

Trimestre aprile-giugno 2018:

- creazione del ruolo di “*Data Protection Officer*”, in ambito *Corporate*, in *compliance* con il nuovo Regolamento Europeo sulla Protezione dei Dati con l'obiettivo di sorvegliare l'adempimento degli obblighi previsti dalla normativa, lo svolgimento di attività di controllo e di formazione del personale, nonché la conformità alle politiche del Titolare del trattamento in materia di protezione dei dati personali;
- inserimento della funzione *Alliance* in ambito *Commercial & Revenue Management* con l'obiettivo di rinforzare il nuovo modello commerciale cogliendo le opportunità strategiche del mercato derivanti da una visione del business integrata con le *partnership* di rete;

- creazione del presidio centralizzato “*Fleet & Technical Procurement and Supply Chain*” in ambito *Strategy & Operations* con il duplice obiettivo di massimizzare la riduzione dei costi nell’acquisizione flotta e nell’acquisizione e gestione dei contratti di servizi di manutenzione e al contempo aumentare l’efficacia e l’efficienza dei processi di pianificazione, acquisto e logistica dei materiali aeronautici attraverso una gestione *end to end* delle attività.

In relazione al Sistema di Gestione per la Sicurezza e Salute sul Lavoro (SGSL), si segnala che nel mese di agosto 2017 si era evidenziata l’opportunità di affidare ad un soggetto terzo e indipendente la valutazione del SGSL del Gruppo Alitalia, per verificarne la rispondenza alle norme di Legge vigenti.

L’attività, iniziata ad ottobre 2017, ha riguardato:

- *assessment* dei Documenti di Valutazione dei Rischi (DVR);
- aggiornamento dei Documenti di Valutazione dei Rischi da Incendio (DVRI) e Piani di Emergenza (PE) dei luoghi di lavoro (sede e periferia);
- *assessment* e aggiornamento del Sistema Di Gestione Della Sicurezza Sul Lavoro (SGSL).

Le attività di adeguamento si sono concluse positivamente a giugno 2018.

Trimestre luglio - settembre 2018:

- Semplificazione della prima linea organizzativa della funzione Engineering & Maintenance attraverso il superamento della funzione dedicata alla Cabin Appearance e la riallocazione delle attività corrispondenti all’interno delle aree di produzione con l’obiettivo di realizzare efficienze nell’impiego del personale;
- *insourcing* in Alitalia delle attività amministrative di fatturazione e revenue accounting, con l’obiettivo di migliorare l’efficienza dei processi nonché conseguire un *saving* di costo derivante dalla chiusura del contratto con il provider;

Inoltre in data 2 ottobre 2018 è stata ufficializzata la riorganizzazione della prima linea aziendale con la creazione di 2 poli organizzativi: “Business” con l’obiettivo di gestire la catena del valore dalla definizione del prodotto e del servizio fino all’implementazione della strategia commerciale, nella quale è confluita la funzione Network; e “Operations”

focalizzato sulla gestione dei fattori produttivi e sul raggiungimento dei target di efficienza delle attività industriali

Cassa Integrazione Straordinaria (CIGS)

Il 24 maggio 2017 è stata attivata la procedura di CIGS (ai sensi dell'art. 7, comma 10 ter del D.L. n. 148/1993 per le società in amministrazione straordinaria) conclusasi - a seguito della consultazione sindacale - con verbale di mancato accordo innanzi al Ministero del Lavoro il 16 giugno 2017.

L'intervento della cassa integrazione decorre dal 2 maggio al 1 novembre 2017, essendo equiparata al termine previsto per la gestione commissariale.

La procedura di CIGS è stata aperta su tutto il personale di Alitalia:

- personale navigante: il numero delle eccedenze equivalenti da collocare in CIGS è pari a 190 Personale Navigante Tecnico (PNT) e 340 Personale Navigante di Cabina (PNC). Il personale proseguirà l'attività con le stesse modalità operative applicate nel corso del precedente contratto di solidarietà e con analogo riduzione di impiego;
- personale di terra: il numero delle eccedenze equivalenti da collocare in CIGS è pari a n. 828 risorse su un numero complessivo di 5.903 unità. Sono interessate dalla CIGS tutte le aree aziendali ad eccezione dei profili professionali strettamente connessi all'operatività dell'azienda con presenza di contratti a tempo determinato.

Il 13 luglio 2017 è stato pubblicato sul sito della intranet aziendale un bando di riqualificazione aperto a tutto il personale posto in CIGS (zero ore e rotazione) verso i profili professionali su cui insistono contratti a tempo determinato (addetti di scalo, addetti di rampa, operatore unico aeroportuale e operatori trasporto). All'esito del percorso formativo sono state riqualificate 42 risorse.

Il 12 settembre 2017 è stato avviato il percorso di formazione e specializzazione professionale per il personale proveniente dall'Information Technology. Al programma hanno aderito 61 risorse, di tali risorse, 16 hanno ottenuto certificazioni avanzate riconosciute come standard di mercato (TTIL V3) con reinserimento nell'organizzazione di Information Technology.

Il 6 ottobre 2017 è stata avviata la procedura di CIGS ai sensi dall'art. 7, comma 10 ter, del D.L. n. 148/1993 per un ulteriore periodo di 6 mesi (dalla data del 1 novembre 2017 al 30 aprile 2018) in virtù della prosecuzione dell'attività commissariale.

Il 30 ottobre 2017 presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è stato raggiunto un accordo tra le parti per richiedere il trattamento d'integrazione salariale a decorrere dal 2 novembre sino al 30 aprile 2018 per un numero massimo di lavoratori pari a 1.600 FTE di cui:

- 100 comandanti;
- 90 piloti;
- 380 assistenti di volo (PNC);
- 1.030 personale di terra.

I lavoratori sono interessati dal ricorso alla CIGS a rotazione e a zero ore. Le risorse coinvolte dalla CIGS a zero al 31 marzo 2018 sono 227.

È stato altresì previsto l'impegno della Società a promuovere percorsi di politica attiva nell'ottica di favorire la formazione e riqualificazione dei lavoratori interessati.

Nell'arco temporale novembre 2017 – marzo 2018, sono state riqualificate circa 30 risorse in varie aree aziendali tra le quali Information Technology e Cargo.

Il 5 aprile 2018 è stata avviata la procedura di CIGS ai sensi dall'art. 7, comma 10 ter, del D.L. n. 148/1993 in virtù della prosecuzione dell'attività commissariale.

In data 23 aprile 2018 presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è stato raggiunto un accordo tra le parti per richiedere il trattamento d'integrazione salariale a decorrere dal 1 maggio 2018 sino al 31 ottobre 2018 per un numero massimo di lavoratori pari a 1.480 FTE di cui:

- 90 comandanti;
- 360 assistenti di volo (PNC);
- 1.030 personale di terra.

I lavoratori sono interessati dal ricorso alla CIGS a rotazione e a zero ore ad esclusione, in riferimento a quest'ultima ipotesi, del solo personale navigante.

Le risorse coinvolte dalla CIGS a zero al 30 settembre 2018 sono 193.

È stato altresì previsto l'impegno della Società – d'intesa con le OOSS - a promuovere percorsi di politica attiva nell'ottica di favorire la formazione e la riqualificazione dei lavoratori interessati anche mediante il coinvolgimento dell'ANPAL, della Regione Lazio e delle altre Regioni che si rendessero disponibili ciascuna nell'ambito delle proprie competenze.

Si segnala, inoltre, che in data 26 aprile 2018 è stato stipulato da Assaereo con la partecipazione di Alitalia e di Alitalia CityLiner e delle OO.SS./AA.PP. l'accordo con il quale si è convenuto di prorogare il termine per l'avvio della trattativa per il rinnovo del CCNL, ritenendo altresì che i trattamenti economici e normativi continuassero a trovare applicazione fino alla data del 31 ottobre 2018.

In data 19 giugno 2018 è stato sottoscritto tra Alitalia e le OO.SS. /AA.PP. un accordo che disciplina la modalità di attuazione del percorso di sviluppo professionali dei copiloti e/o dei primi ufficiali CityLiner verso Alitalia con impiego sulla flotta A320 Family sulla base delle esigenze tecniche organizzative.

All'inizio del mese di luglio è stato sottoscritto un accordo con le RSA del personale di terra dello scalo di Fiumicino con il quale è stata definita positivamente la procedura di raffreddamento aperta dalle strutture sindacali in merito ad alcuni elementi dell'organizzazione del lavoro. Attraverso questo accordo sono stati definiti in particolare gli aspetti relativi alle turnazioni di lavoro per la stagione invernale e sono stati programmati ulteriori incontri di approfondimento sulle aree organizzative airside e landside della Direzione Ground Operations.

Con riferimento all'impegno assunto dalla Società a promuovere percorsi di politica attiva nell'ottica di favorire la formazione e la riqualificazione dei lavoratori interessati dalla CIGS, in data 6 luglio 2018, presso il Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali, è stato sottoscritto un accordo con le Parti 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 quanto concerne il CCNL del Trasporto Aereo, Alitalia ha fatto parte della delegazione di Assaereo presente all'incontro del 24.7.2018 che ha avviato il negoziato per il rinnovo della Parte Generale; all'esito dell'incontro è stato condiviso di concludere i lavori per il rinnovo dello stesso entro la fine del 2018. In data 13 settembre le Parti si sono nuovamente incontrate ed hanno fissato un calendario di riunioni per la prosecuzione delle trattative.

Il 4 ottobre 2018 è stata avviata la procedura per la proroga della CIGS ai sensi dall'art. 7, comma 10 ter, del D.L. n. 148/1993.

4.9 Obiettivi previsti nell'ambito del programma con particolare riferimento alle modalità di rimborso del finanziamento a titolo oneroso

In merito agli obiettivi previsti nell'ambito del programma di cessione di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, si riporta di seguito l'iter procedurale svolto dai Commissari Straordinari.

4.9.1 La procedura per la definizione del programma dell'amministrazione straordinaria esperita ai sensi dell'articolo 1, comma 2 del D.L. 55/2017

In data 16 maggio 2017, i Commissari Straordinari, in ottemperanza dell'articolo 50, comma 2 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, hanno presentato al MISE apposita istanza per essere autorizzati alla pubblicazione del bando di cui alle sopra menzionate disposizioni di legge. Con provvedimento del 17 maggio 2017 il MISE ha autorizzato la pubblicazione del predetto bando.

In data 17 maggio 2017, l'organo commissariale delle Società in A.S. ha quindi proceduto, nel rispetto del termine di 15 giorni fissato dal D.L. 55/2017, alla pubblicazione, sul sito *web* delle Società in A.S. oltre che su primari quotidiani nazionali ed esteri, di un bando recante "Invito a manifestare interesse finalizzato alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria" (di seguito, "Invito a Manifestare Interesse").

In data 5 giugno 2017, è venuto a scadenza il termine indicato nel bando di cui sopra per la presentazione di manifestazioni di interesse.

In particolare, conformemente a quanto previsto dalle citate norme di legge, il bando aveva la funzione di selezionare soggetti interessati a partecipare ad una procedura volta alla acquisizione di proposte non vincolanti che consentissero di definire il programma dell'amministrazione straordinaria sulla base dell'indirizzo maggiormente rispondente all'interesse del mercato tra quelli previsti dall'articolo 27, comma 2, del D.Lgs. 270/1999.

In data 6 giugno 2017, avanti al Notaio, i sottoscritti Commissari Straordinari hanno proceduto all'apertura dei plichi pervenuti in riscontro all'invito contenuto nel bando di cui sopra, prendendo atto che risultavano pervenute 33 manifestazioni di interesse.

La gestione commissariale ha conseguentemente avviato, con l'ausilio dei propri consulenti, l'attività di analisi e valutazione della documentazione pervenuta.

Gli esiti di tali valutazioni sono stati resi noti ai soggetti istanti mediante invio, a ciascuno di essi, di apposita comunicazione in data 19 giugno u.s.

Sono stati ammessi alla successiva fase della procedura 15 controparti rispettivamente interessate, in base alla documentazione presentata in sede di manifestazione di interesse (e successive integrazioni), ai seguenti perimetri aziendali:

- 10 soggetti interessati alle attività di volo facenti capo ad Alitalia e/o CityLiner;
- 4 soggetti interessati solamente alle attività di *handling*;
- 1 soggetto interessato sia alle attività di *handling* che di manutenzione.

I soggetti ammessi alla successiva fase hanno avuto accesso – previa sottoscrizione, da parte dei medesimi soggetti, di idonei impegni di riservatezza – ad una *data-room* contenente le informazioni inerenti alle Società in A.S. ritenute necessarie o utili ai fini della predisposizione di proposte non vincolanti funzionali alla definizione del programma della procedura di amministrazione straordinaria.

I soggetti di cui sopra sono stati altresì stati invitati, con apposita lettera di procedura, a formulare, entro il termine del 21 luglio 2017, proposte non vincolanti per la definizione del programma della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e CityLiner.

Nel corso della fase di *due diligence* ai soggetti ammessi è stata anche offerta la possibilità di formulare quesiti e richieste documentali nell'ambito di un'apposita procedura di *Q&A*,

nonché di svolgere incontri con i Commissari Straordinari e i relativi consulenti per eventuali approfondimenti in merito alle proposte da presentare.

In data 21 luglio 2017, venuto a scadenza il termine assegnato ai soggetti ammessi per la formulazione delle Proposte, la gestione commissariale ha preso atto che risultavano pervenute 13 Proposte.

Le Proposte ricevute nell'ambito della procedura descritta al precedente paragrafo hanno formato oggetto di analisi, in particolare, con riferimento a:

- a) il perimetro aziendale oggetto delle medesime Proposte;
- b) l'indirizzo cui la Proposta è attinente tra quelli riportati all'articolo 27, comma 2 del D.Lgs. 270/1999;
- c) la strategia individuata per il conseguimento del recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali, con particolare riguardo alle misure industriali, commerciali ed organizzative prospettate, nonché agli investimenti ritenuti necessari ed alla loro scansione temporale.

I tre soggetti che hanno formulato una Proposta inerente all'intero complesso aziendale delle Società in A.S. hanno tutti indicato, quale indirizzo maggiormente attinente alla Proposta formulata, quello di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 270/1999 (programma di cessione dei complessi aziendali).

Rispetto ai cinque soggetti che hanno formulato una proposta inerente a parte delle attività di volo delle Società in A.S.:

- (i) 3 soggetti hanno indicato, quale indirizzo maggiormente attinente alla Proposta formulata, quello di cui all'articolo 27, comma 2, lettera b-bis) del D.Lgs. 270/1999 (programma di cessione di complessi di beni e contratti), fermo restando che una controparte ha espressamente considerato anche l'indirizzo di cui alla lettera b) (programma di ristrutturazione);
- (ii) 1 soggetto ha indicato, quale indirizzo maggiormente attinente alla Proposta formulata, quello di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 270/1999 (programma di cessione dei complessi aziendali), considerando anche, quale indirizzo

alternativo, quello di cui alla lettera b-bis) della medesima norma (programma di cessione di complessi di beni e contratti);

- (iii) 1 soggetto ha indicato, quale indirizzo maggiormente attinente alla Proposta formulata, quello di cui all'articolo 27, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 270/1999 (programma di ristrutturazione).

Per quanto concerne le quattro proposte ricevute aventi ad oggetto le attività di *handling* e quella concernente le attività di *handling* e di manutenzione, le relative controparti hanno tutte indicato, quale indirizzo di Programma, quello di cui all'articolo 27, comma 2, lettera b-bis) del D.Lgs. 270/1999 (programma di cessione di complessi di beni e contratti).

Pertanto, alla luce delle proposte ricevute e delle analisi svolte, la gestione commissariale ha ritenuto di poter individuare, nei termini in appresso esposti, l'indirizzo, tra quelli indicati all'articolo 27, comma 2, del D.Lgs. 270/1999, alle lettere a), b) e b-bis), del programma per il recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali delle Società in A.S.

Ai fini di cui sopra, è stata in primo luogo valutata la sussistenza, nel caso di specie, dei presupposti per addivenire al conseguimento delle finalità sopra indicate sulla base di un programma di cessione. In questa prospettiva, sono stati considerati, in particolare, i seguenti principali fattori, in quanto ritenuti determinanti ai fini della valutazione circa l'effettiva percorribilità, nel quadro della procedura di amministrazione straordinaria, di un percorso di cessione delle attività imprenditoriali delle Società in A.S.:

- (i) l'esigenza di garantire la regolare prosecuzione dell'attività di impresa delle Società in A.S. nelle more dell'espletamento delle procedure funzionali al conseguimento degli obiettivi dell'amministrazione straordinaria;
- (ii) i vincoli temporali posti dalla normativa di riferimento, con particolare riferimento al termine di sei mesi previsto dall'articolo 50 del D.L. 50/2017 per l'espletamento delle procedure individuate in esito alla ricezione delle Proposte nonché per il rimborso del finanziamento statale di cui alla medesima disposizione di legge;
- (iii) la natura delle misure organizzative, commerciali ed industriali potenzialmente necessarie, avuto riguardo al contenuto delle Proposte ricevute, per l'implementazione di una operazione di ristrutturazione, la plausibile entità degli investimenti necessari per la loro attuazione e la relativa tempistica;

- (iv) Pentità e le caratteristiche della complessiva esposizione debitoria delle Società in A.S., quale risultante dalle situazioni contabili delle medesime Società in A.S. disponibili alla data di avvio della procedura di amministrazione straordinaria.

Avuto riguardo alle proposte ricevute, inoltre, soltanto 2 su 13 risultano basate su un programma di ristrutturazione. La proposta presentata dal “soggetto 1”, peraltro, si limita a prevedere il possibile acquisto da parte di quest’ultima di determinate attività delle Società in A.S. nel contesto di un percorso di ristrutturazione rispetto al quale non sono fornite ipotesi o assunzioni. La stessa società proponente, del resto, indica quale indirizzo alternativo della propria proposta quello della cessione. Parimenti, la proposta formulata dal “soggetto 2” prevede l’acquisizione delle Società in A.S. da parte di quest’ultima in esito all’implementazione di un’operazione di ristrutturazione, senza tuttavia specificare l’eventuale disponibilità del soggetto proponente a supportare finanziariamente o industrialmente il percorso di ristrutturazione, quanto meno nella sua fase iniziale. Anche sotto il profilo dei potenziali partner industriali e/o finanziari, dunque, l’indirizzo della ristrutturazione non appare concretamente percorribile nel caso di specie avuto riguardo ai riscontri ricevuti dal mercato nell’ambito della procedura effettuata ad agosto 2017 di raccolta delle proposte.

In considerazione di quanto sopra esposto, si è ritenuto che, nel caso di specie, le finalità della procedura di amministrazione straordinaria, con particolare riferimento alla conservazione del patrimonio produttivo delle Società in A.S. ed al recupero dell’equilibrio economico delle relative attività imprenditoriali, potessero essere utilmente perseguite unicamente sulla base di un programma di cessione.

Tale indirizzo, del resto, è risultato essere quello maggiormente coerente con i contenuti delle proposte ricevute, le quali, in 11 casi su 13, erano incentrate su un programma di cessione.

Come sopra rappresentato, peraltro, le proposte in questione erano differenziate significativamente tra loro sotto il profilo del perimetro aziendale individuato quale potenziale oggetto di cessione. Solo tre controparti hanno indicato, quale possibile oggetto dell’operazione di cessione, i complessi aziendali delle Società in A.S. nella loro interezza. I restanti soggetti hanno formulato Proposte aventi ad oggetto la cessione unicamente di determinate attività di volo, ovvero di determinate attività di *handling*.

4.9.2 *La procedura di cessione dei complessi aziendali*

4.9.2.1 *La raccolta delle manifestazioni di interesse*

Con provvedimento in data 28 luglio 2017 il MISE ha autorizzato, su istanza dell'organo commissariale, l'espletamento di una procedura per la cessione delle attività aziendali facenti capo alle Società in A.S. nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione (la 'Procedura').

Ai sensi di tale autorizzazione i Commissari Straordinari hanno pubblicato in data 1 agosto 2017 l'“*Invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. e Alitalia CityLiner S.p.A. entrambe in amministrazione straordinaria*” (il 'Bando').

Il Bando (anch'esso autorizzato dal Ministero vigilante) ha previsto la possibilità per i soggetti interessati ed in possesso dei requisiti ivi indicati di presentare offerte vincolanti per l'acquisto, alternativamente, delle seguenti attività aziendali facenti capo ad Alitalia e CityLiner:

- (i) le attività aziendali facenti capo alle Società in A.S. unitariamente considerate (c.d. '*Lotto Unico*') ovvero,
- (ii) le attività *aviation* (c.d. '*Lotto Aviation*'), costituite, in particolare, da beni e rapporti giuridici destinati alle attività di trasporto aereo esercitate dalle Società in A.S. ivi comprese le manutenzioni o
- (iii) le attività di *handling* (c.d. '*Lotto Handling*'), costituite, in particolare, da beni e rapporti giuridici facenti capo ad Alitalia destinati allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l'assistenza a terra a terzi.

Ai soggetti che, all'esito delle verifiche condotte dalla gestione commissariale con l'ausilio dei propri consulenti, sono risultati in possesso dei requisiti richiesti ai sensi del Bando è stata inviata una lettera di procedura (di seguito, la 'Prima Lettera di Procedura'), anch'essa esaminata dagli Organi di Vigilanza in sede di autorizzazione all'avvio della Procedura, e, previa sottoscrizione di idonei impegni di riservatezza, tali soggetti sono stati ammessi alla *data-room* virtuale istituita per consentire l'espletamento delle necessarie attività di *due diligence* sui complessi aziendali oggetto di dismissione.

In particolare, la Prima Lettera di Procedura è stata inviata a 13 soggetti.

Nel corso della fase di *due diligence* ai soggetti ammessi alla Procedura è stato dato accesso alla documentazione aziendale necessaria ai fini di una compiuta valutazione dei Lotti posti in vendita. Ai medesimi soggetti è stata altresì consentita la possibilità di formulare quesiti e richieste di chiarimento nell'ambito di una apposita procedura di *Q&A*, nonché di svolgere incontri con il *management* delle Società in A.S. Ai soggetti che ne hanno fatto richiesta è stato altresì consentito di svolgere visite ed ispezioni sugli aeromobili di proprietà delle medesime Società in A.S.

In data 21 settembre 2017, ai soggetti ammessi alla Procedura è stata inviata una seconda lettera di procedura (di seguito, la 'Seconda Lettera di Procedura'), con la quale sono state comunicate alcune modifiche alla Prima Lettera di Procedura nonché le modalità di valutazione delle offerte vincolanti e le condizioni di ammissione alla successiva fase di negoziazione prevista ai sensi della Prima Lettera di Procedura, successivamente emendata con apposita comunicazione in data 25 settembre u.s.

Con la predetta Seconda Lettera di Procedura, la gestione commissariale ha anche disposto la proroga sino alle ore 18:00 del 16 ottobre 2017 del termine per la presentazione delle offerte vincolanti in relazione ai lotti oggetto della Procedura, inizialmente fissato al 2 ottobre 2017. Tale proroga si è resa necessaria, in particolare, per consentire ai partecipanti alla Procedura un più approfondito esame della documentazione resa disponibile in *data-room*.

4.9.2.2 La fase di presentazione delle offerte

Entro la data e l'ora fissata dalla Seconda Lettera di Procedura sono pervenuti all'indirizzo indicato presso il Notaio Nicola Atlante in Roma n. 7 plichi (i '**Plichi**').

In pari dati i Plichi sono stati consegnati dal Notaio ai sottoscritti Commissari Straordinari che hanno quindi proceduto alla loro apertura per il riscontro del loro contenuto, rinviandone l'esame, con l'ausilio dei consulenti, ad una successiva riunione.

In tale sede hanno altresì stabilito di procedere prima all'esame dell'ammissibilità delle offerte presentate, da valutare in relazione alla loro corrispondenza alle previsioni della Prima e della Seconda Lettera di Procedura e quindi, relativamente alle offerte ritenute ammissibili, di procedere all'esame della documentazione prodotta ai fini dell'attribuzione dei punteggi ed individuare quindi i soggetti da ammettere alla successiva fase della Procedura prevista per la presentazione di offerte vincolanti migliorative.

All'esito dell'esame della documentazione contenuta nei Plichi, compiuta con l'ausilio dei consulenti, è risultato che nessuna delle offerte vincolanti presentate può ritenersi ammissibile alla Procedura.

Posto che nessuna delle offerte presentate è risultata conforme alle regole della Procedura – che vincolano sia i concorrenti che la gestione commissariale – la Procedura stessa non può avere più ulteriore corso e deve pertanto ritenersi esaurita.

4.9.2.3 La procedura negoziata

Nelle more il Legislatore, con l'art. 12 del DL n. 148 del 2017, ha esteso al 30 aprile 2018 il termine ultimo assegnato alla gestione commissariale per procedere alla dismissione dei complessi aziendali facenti capo alle Società in AS, altresì espressamente ribadendo, per le amministrazioni straordinarie in oggetto, l'applicazione delle disposizioni dettate dall'art. 2, comma 2, secondo periodo, del DL n. 347 del 2003.

Alla luce dell'esaurimento della Procedura espletata e della normativa sopravvenuta, la gestione commissariale ha ritenuto che, per perseguire l'obiettivo della dismissione dei complessi aziendali delle Società in A.S. nel nuovo termine indicato dal Legislatore, la modalità più conforme ai principi richiamati dall'art. 50 del DL 50 del 2017 è costituita dall'espletamento di una procedura negoziata (anche espressamente ammessa dall'art. 4, comma 4 quater, del DL n. 347 del 2003) estesa a tutti i soggetti che, per i diversi Lotti in cui è stata articolata la Procedura esaurita, hanno presentato le offerte ritenute a vario titolo non ammissibili - ivi compresi quei soggetti che non erano stati preventivamente ammessi alla Procedura ove comprovino in questa nuova fase il possesso dei requisiti di partecipazione richiesti dal Bando - nonché ai soggetti che, pur ammessi alla Procedura, hanno manifestato l'indisponibilità / impossibilità a presentare offerta nei termini indicati dalle Lettere di Procedura (la 'Nuova Fase').

Tale Nuova Fase è stata avviata da una comunicazione dell'Advisor avvenuta in data 22 dicembre 2017, su indicazione della gestione commissariale, con cui:

- a) agli offerenti, visti i contenuti dell'offerta presentata, sarà richiesto di manifestare la propria disponibilità a partecipare alla procedura negoziata per i Lotti di rispettivo interesse riservandosi di indicare i contenuti di tale negoziazione;

- b) agli offerenti non precedentemente ammessi alla Procedura oltre quanto sub (a) sarà altresì richiesto di comprovare il possesso dei requisiti richiesti dal Bando;
- c) ai soggetti ammessi alla Procedura ma che hanno manifestato l'indisponibilità a presentare offerta nei termini indicati dalle Lettere di Procedura sarà richiesta la disponibilità a partecipare alla procedura negoziata per i Lotti di rispettivo interesse riservandosi di indicare i contenuti di tale negoziazione.

Al 10 gennaio 2018, data di scadenza per la presentazione delle Manifestazioni di Interesse alla partecipazione alla Procedura Negoziata, sono state ricevute 7 Manifestazioni di Interesse.

In seguito alla ricezione delle Manifestazioni di Interesse, ed avendo verificato il possesso dei requisiti richiesti dall'Invito, i Commissari Straordinari hanno comunicato ai soggetti interessati, tramite l'Advisor, un calendario di incontri, attualmente in corso di svolgimento, nel corso dei quali vengono affrontati principalmente i seguenti argomenti:

- a) perimetro del Lotto oggetto di cessione;
- b) piano industriale, investimenti previsti, numero di dipendenti impiegati immediatamente e da reimpiegare nel periodo di durata del piano e tutela del marchio;
- c) fonti di finanziamento disponibili in relazione alle esigenze del piano industriale;
- d) contratto di *handling* e Contratto per l'emissione e la vendita di Titoli di Viaggio e operazioni connesse ove la Procedura Negoziata abbia ad oggetto il Lotto Aviation;
- e) contratto di cessione del Lotto e relativo sistema di garanzie.

Il 10 aprile 2018 veniva assegnato ai partecipanti della procedura, il termine per la presentazione di un'offerta vincolante per l'acquisto dei complessi aziendali di Alitalia e CityLiner.

Una volta scaduto il termine, si sarebbe dovuta individuare la migliore offerta ed avviare con il relativo offerente una successiva fase di negoziazione in esclusiva, che avrebbe dovuto portare alla presentazione di un'offerta vincolante definitiva.

Alla scadenza sopra menzionata sono state ricevute 3 proposte, nessuna delle quali è risultata rispondente ai requisiti previsti nel disciplinare di gara poiché prive di contenuti vincolanti e carenti degli elementi essenziali (bid bond, documenti contrattuali o Piano Industriale)

4.9.3 Ulteriori sviluppi procedurali

Tutti i soggetti che hanno presentato proposta in data 10 aprile 2018 hanno ribadito il loro interesse a valutare l'acquisizione, in tutto o in parte, delle attività aziendali delle Società in AS relative al lotto *Aviation*, condizionando però la presentazione di una offerta vincolante ad ulteriori approfondimenti istruttori nonché al verificarsi di alcune condizioni da ciascuno prospettate con diversi gradi di specificazione.

Tale circostanza, in uno con le modifiche introdotte dall'articolo 1 del decreto legge 27 aprile 2018 n.38 all'articolo 12 del decreto legge 16 ottobre 2017 n.148 convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017 n.172, inducono i Commissari a valutare positivamente l'esperimento di una ulteriore fase di confronto ed approfondimento con i Soggetti Offerenti anche, eventualmente, con il coinvolgimento di altri soggetti potenzialmente interessati a partecipare all'operazione, potendo fruire del maggior termine del 31 ottobre 2018 per il completamento delle procedure di cessione dei complessi aziendali delle Società in AS.

Dovendo peraltro ritenersi conclusa la fase di Procedura Negoziata così come autorizzata dal Ministero vigilante, i Commissari Straordinari ritengono necessario proseguire l'esperimento della sopra prospettata ulteriore fase di confronto ed approfondimento con i potenziali soggetti acquirenti, salvo diverso avviso del Ministero stesso. Si fa pertanto riserva di formulare le necessarie richieste autorizzative, se del caso recependo le indicazioni che il Ministero dovesse al riguardo ritenere opportuno impartire.

In data 12 ottobre 2018 i Commissari Straordinari hanno ricevuto una manifestazione di interesse non vincolante da parte di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

In merito agli obiettivi previsti nell'ambito del Programma, sono state realizzate alcune azioni nel campo della stabilizzazione ed aumento dei ricavi e della riduzione dei costi nonché azioni *ad hoc* nelle aree Risorse Umane, Operations ed Information Technology già descritte in maniera dettagliata nelle relazioni dei Commissari Straordinari disponibili sul sito della procedura: <http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/>.

4.9.4 Modalità di rimborso del finanziamento a titolo oneroso

Con specifico riferimento al finanziamento oneroso disposto, per 600 milioni di euro, con decreto legge 2 maggio 2017, n. 55 (di seguito, 'D.L. 55/2017'), recante "*Misure urgenti per*

assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.”, ed incrementato di ulteriori 300 milioni euro con decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni in legge 4 dicembre 2017, n. 172, la Società rappresenta che sulla base delle ipotesi di liquidità del budget 2018 ad oggi disponibili (suscettibili di subire modifiche in base ai vari fattori esogeni da cui dipendono), l’assorbimento di cassa atteso in pendenza della procedura per la dismissione delle attività aziendali di Alitalia e Cityliner risulta compatibile con l’obiettivo della procedura di amministrazione straordinaria della massimizzazione delle possibilità di soddisfacimento dei creditori concorsuali – ivi incluso il debito prededucibile verso lo Stato derivante dall’erogazione del finanziamento di cui sopra – anche tenuto conto dei valori di realizzo dei medesimi complessi aziendali ipotizzabili sulla base delle valutazioni acquisite dalla gestione commissariale nonché delle altre possibili fonti di entrata per l’Amministrazione Straordinaria. Si segnala inoltre che la chiusura delle operazioni di Alitalia avrebbe generato un onere per lo Stato dovuto al finanziamento degli ammortizzatori sociali per il personale dipendente, ai costi connessi alla gestione dei passeggeri prenotati e in viaggio nonché all’impatto sull’indotto in termini economici e occupazionali.

