

La seguente tabella indica i ricavi dei servizi di linea di Air Dolomiti, ripartiti tra voli *feeder* e voli *point to point*, nel triennio 1998-2000. Si segnala che nell'ambito dei voli *feeder*, una parte dei ricavi è generata da passeggeri che utilizzano il volo come collegamento *point to point*.

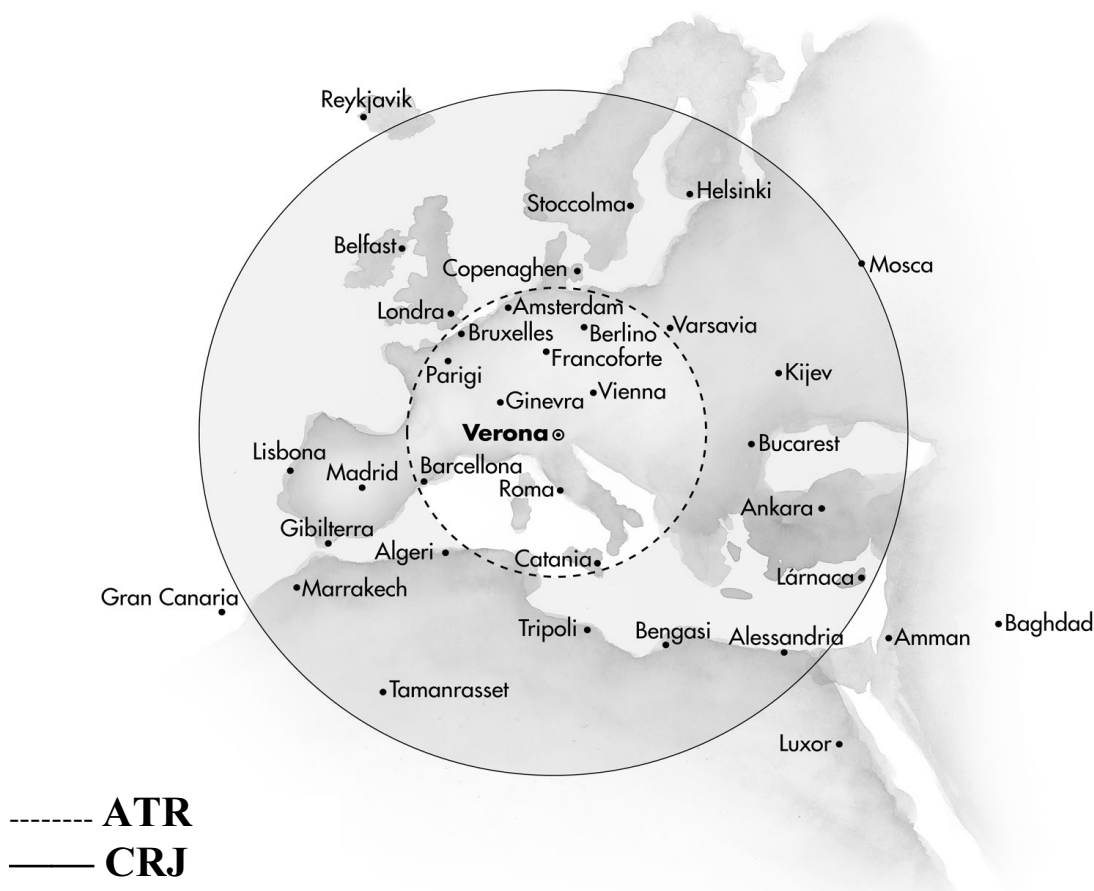
Ricavi dei servizi di linea - Voli *feeder* e *point to point*

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Ricavi voli <i>feeder</i>	93.474	111.518	133.879
Percentuale ricavi voli <i>feeder</i>	68,72%	65,45%	64,25%
Di cui percentuale ricavi passeggeri in connessione	51,95%	48,69%	47,19%
Ricavi voli <i>point to point</i>	42.555	58.858	74.502
Percentuale ricavi voli <i>point to point</i>	31,28%	34,55%	35,75%
Totale ricavi servizi di linea	136.029	170.376	208.381

Al riguardo, si segnala l'incremento costante dei ricavi relativi sia ai voli *point to point* che ai voli *feeder*, nonché il maggior incremento, in termini percentuali, dei ricavi *point to point* rispetto a quelli *feeder*, dovuto principalmente alla scelta di incrementare le frequenze su tratte già operate (tra cui Parigi e Barcellona) nonché di introdurre nuove tratte (tra cui Verona-Colonia e Verona-Bari).

L'introduzione nella flotta di Air Dolomiti dei *jet* CRJ permetterà alla Società di raggiungere nuove destinazioni, soprattutto su voli *point to point*, offrendo ai propri passeggeri collegamenti oggi non serviti con la flotta ATR.

La seguente figura indica il raggio di azione su cui Air Dolomiti intende utilizzare, sulla base dei propri *standard* operativi e commerciali, la flotta ATR e CRJ.



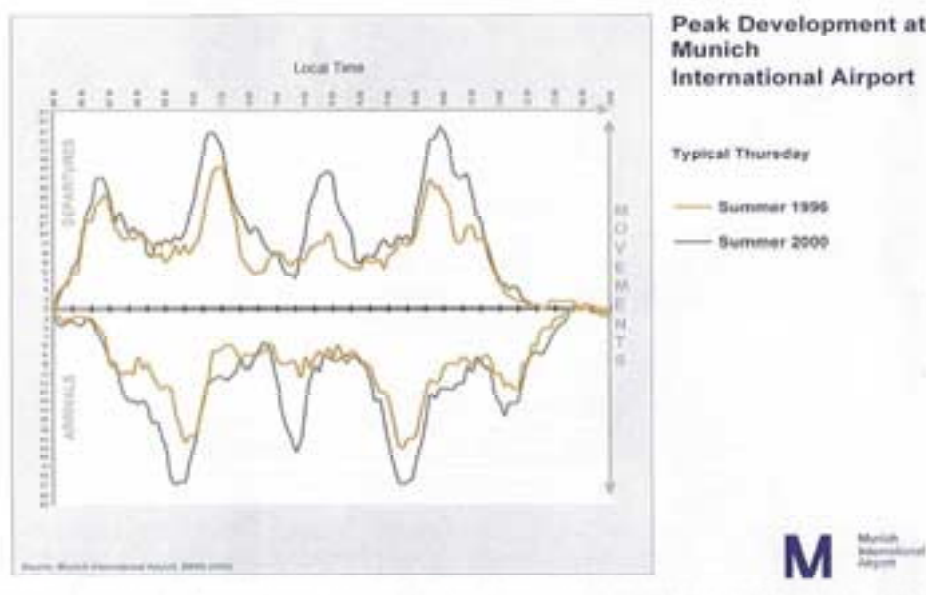
(i) I voli *feeder*

Come anticipato, i voli *feeder* sono operati da Air Dolomiti da e per gli *hub* Lufthansa di Monaco di Baviera e Francoforte, nonché per l'*hub* Austrian di Vienna.

Il *network* di Air Dolomiti offre, infatti, voli diretti su Monaco di Baviera dagli scali di Verona, Venezia, Trieste, Pisa, Ancona, Genova, Milano Orio, Torino e Bologna per un totale di 340 voli settimanali ⁽⁶⁾, mentre sull'*hub* di Francoforte la Società opera con tre frequenze giornaliere da e per l'aeroporto di Verona.

Infine, Air Dolomiti opera voli diretti sull'*hub* di Vienna dallo scalo di Verona, per un totale di 24 voli settimanali.

Il numero delle frequenze settimanali offerte da Air Dolomiti da e per l'aeroporto di Monaco di Baviera, risponde all'obiettivo di servire le tre principali onde di traffico su cui l'*hub* tedesco è attualmente strutturato.



Il grafico che precede rappresenta la struttura dell'*hub* di Monaco nella stagione estiva 2000. Le curve indicano il numero dei movimenti (partenze ed arrivi) che sono registrati in ogni ora del giorno, con quattro periodi in cui si concentrano gli arrivi e le partenze (c.d. onde di traffico). Dei quattro picchi indicati, solo tre costituiscono la struttura dell'*hub*, in quanto il primo picco di partenze e l'ultimo degli arrivi rispondono principalmente all'esigenza del traffico *point to point* dell'area di Monaco. Le restanti tre onde (in ciascuna delle quali si verifica una fase di arrivi seguita da una fase di partenze) sono distribuite nel corso della giornata con una prima onda tra le 09.45 e le 11.45, una seconda tra le 13.45 e le 15.45 e l'ultima tra le 17.15 e le 19.45.

I voli Air Dolomiti sono programmati in coincidenza con tali onde di traffico.

La struttura delle onde di traffico sull'*hub* di Monaco evidenzia altresì come presso tale scalo, ad eccezione dei quattro picchi giornalieri, vi siano ancora notevoli margini di sviluppo dovuti all'esistenza di altre fasce di *slot* disponibili. Al riguardo, è previsto che, da marzo 2001 (inizio della stagione estiva 2001), due onde di traffico Lufthansa siano aggiunte nella mattina tra le 06.00 e le 7.30 e tra le 8.00 e le 9.30. Inoltre, una sesta onda di traffico Lufthansa tra le 19.15 e le 22.45 completerà la nuova struttura dell'*hub*.

(6) Orario estivo 2001.

L'aeroporto di Monaco di Baviera è il secondo scalo in Germania per numero di passeggeri transitati dopo quello di Francoforte (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.6.4). Sullo scalo di Monaco di Baviera, Air Dolomiti è il terzo operatore per numero di movimenti aerei complessivi dopo Lufthansa e Deutsche BA (7).

Nella seguente tabella viene riportato il traffico generato dai voli *feeder* nel corso del triennio 1998-2000.

Traffico voli *feeder* (per Monaco e Francoforte)

	1998	1999	2000
N. totale passeggeri	342.987	396.406	472.672
Passeggeri in connessione (<i>feeder</i>) %	76%	74%	73%
RPK (migl.)	190.493	217.525	260.395
ASK (migl.)	336.399	390.398	449.059
<i>Load Factor</i>	56,63%	55,72%	57,99%

Nel 2000, circa il 73% dei passeggeri diretti a Monaco di Baviera e Francoforte ha proseguito in connessione su altri voli, mentre il restante 27% circa, ha utilizzato le rotte come collegamento *point to point*.

(ii) *I voli point to point*

I voli *point to point* del network di Air Dolomiti sono operati da e per gli scali di Amsterdam, Barcellona, Berlino, Bruxelles, Colonia e Parigi nonché sulle tratte domestiche Genova-Cagliari e Verona-Bari, a cui si aggiungono, nel periodo estivo, i voli stagionali da e per gli altri tre scali della Sardegna (Olbia, Alghero e Arbatax di Tortolì) ed i collegamenti Olbia-Ginevra e Verona-Berlino.

Nella seguente tabella viene riportato il traffico generato dai collegamenti *point to point* nel corso del triennio 1998-2000.

Traffico voli *point to point* (esclusi i Voli Stagionali)

	1998	1999	2000
N. totale passeggeri	127.241	180.992	228.238
RPK (migl.)	108.708	161.810	187.544
ASK (migl.)	199.345	372.368	370.168
<i>Load Factor</i>	54,53%	43,45%	50,66%

Il traffico sviluppato dai voli *point to point* è cresciuto negli anni in funzione dell'aumento dei posti offerti su Parigi e Barcellona, nonché dell'apertura del nuovo collegamento su Colonia. I collegamenti diretti con le destinazioni internazionali consentono alla clientela di Air Dolomiti di evitare scali intermedi (*hub by pass*) e di beneficiare, nel caso di Parigi e Barcellona, di almeno due frequenze giornaliere. La riduzione del *load factor* nel 1999 è dovuta soprattutto alla chiusura dell'aeroporto di Verona, sul quale erano operati in prevalenza voli *point to point*.

La seguente tabella riporta, infine, il traffico generato dai collegamenti stagionali nel triennio 1998-2000.

Traffico voli stagionali

	1998	1999	2000
N. totale passeggeri	7.468	10.596	13.086
RPK (migl.)	4.674	7.136	8.261
ASK (migl.)	7.453	11.674	13.322
<i>Load Factor</i>	62,71%	61,13%	62,01%

(7) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH, stagione invernale 2000-2001.

L'attività dei voli stagionali sugli scali sardi, peraltro marginale, ha lo scopo di utilizzare gli aeromobili durante il periodo estivo, quando i Voli Regolari sono ridotti nei week-end a seguito di una diminuzione del traffico business.

1.2.1.2.3 L'accordo di partnership con Lufthansa e i contratti collegati

Nell'ottobre del 1993, Air Dolomiti e Lufthansa hanno concluso un primo accordo di collaborazione commerciale per la tratta Trieste-Monaco operata da Air Dolomiti.

Nel novembre 1994, le medesime parti hanno stipulato un *Memorandum of Understanding and Co-operation Agreement*, di durata indeterminata, successivamente integrato tra le parti. Tra i punti principali di tale accordo, così come integrato, si segnalano:

- (i) l'utilizzo del logo *Partner of Lufthansa* sulla livrea di Air Dolomiti;
- (ii) l'utilizzo di un doppio prefisso indicativo di Air Dolomiti (EN) e Lufthansa (LH) per i voli di linea operati da Air Dolomiti e l'utilizzazione dello stesso doppio prefisso LH/EN per alcuni voli Lufthansa operati da scali dove entrambe le compagnie sono presenti - ad oggi Bologna, Torino e Venezia (c.d. *code share*);
- (iii) l'inserimento dei voli Air Dolomiti nei sistemi computerizzati di distribuzione, prenotazione e vendita sia con il codice EN che con quello LH;
- (iv) la pubblicazione degli orari dei voli operati da Air Dolomiti sugli orari di Lufthansa;
- (v) la nomina di Lufthansa quale *General Sales Agent* di Air Dolomiti in Germania e Spagna ⁽⁸⁾;
- (vi) la stipula di uno *special prorata agreement* per la determinazione del valore economico delle tratte operate in *code share*;
- (vii) la partecipazione di tutti i voli di linea di Air Dolomiti al programma *frequent flyer* di Lufthansa (*Miles & More*).

Le alleanze e cooperazioni di Lufthansa, si strutturano in tre principali gruppi:

Star Alliance

Sono membri della Star Alliance, oltre a Lufthansa: Air Canada, Air New Zealand, ANA - All Nippon Airways, Ansett Australia, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, Mexicana Airlines, SAS-Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, Thai Airways International, Tyrolean Airways, United Airlines, Varig.

Gli aerei di tali vettori utilizzano le livree delle singole compagnie, cui è aggiunto il logo della Star Alliance. Inoltre, alcuni aerei utilizzano una particolare livrea Star Alliance.

I *partner* Star Alliance collaborano attraverso un'insieme di accordi, tra cui il *code sharing*, i programmi *frequent flyer* e l'accesso alle *lounges*.

Alleanze regionali/Partnership bilaterali

Lufthansa ha accordi di cooperazione bilaterale con le seguenti compagnie: South African Airways, Adria Airways, Air Baltic, Air Dolomiti, AirOne, Croatia Airlines, Czech Airlines, Eurowings, Luxair, Qatar Airways, Spanair, Maersk Air, Air China.

Tali accordi hanno ad oggetto principalmente il *code share* e la partecipazione al programma *frequent flyer Lufthansa Miles & More*.

Alcuni *partner* che cooperano strettamente con Lufthansa (Air Dolomiti, Air One, Eurowings) aggiungono alle proprie livree il logo "*Partner of Lufthansa*".

(8) Si precisa che con contratto del maggio 1997 l'accordo è stato esteso anche alla Francia.

Team Lufthansa

Lufthansa ha stipulato accordi di *franchising* con le seguenti compagnie: Augsburg Airways, Cirrus Airlines, Cimber Air, Contact Air, e Rheintalflug.

Gli aerei di tali vettori utilizzano la livrea del Team Lufthansa.

I voli di linea operati dalle compagnie del Team Lufthansa non portano il codice identificativo della compagnia *franchisee*, ma il codice di Lufthansa (LH). Pertanto, essendo voli Lufthansa, sono venduti esclusivamente tramite i sistemi distributivi di Lufthansa.

Grazie all'accordo di cooperazione Air Dolomiti ha potuto incrementare la qualità dei servizi offerti alla propria clientela, assicurando un servizio omogeneo (c.d. *seamless travel*) che prevede, tra l'altro, (i) l'utilizzo di un unico biglietto per i voli che comportano più tratte operate da diverse compagnie aeree; (ii) la minimizzazione dei tempi di attesa presso gli scali di connessione; (iii) la spedizione del bagaglio fino alla destinazione finale, (iv) l'accesso alle sale d'attesa riservate (*lounges*) negli aeroporti internazionali; (v) un programma *frequent flyer* a livello globale integrato con gli altri *partner* della Star Alliance.

Per l'attuazione di quanto previsto nell'accordo del novembre 1994, Air Dolomiti e Lufthansa hanno stipulato nel corso degli anni ulteriori accordi tecnici e commerciali. Il *management* ritiene che il contenuto, i termini e le condizioni di tali contratti, ivi compresi i corrispettivi stabiliti, siano del tutto in linea con le condizioni di mercato. Di seguito si segnalano gli accordi di maggiore rilevanza.

– Gli interline e special prorate agreements

Nell'ottobre 1993, Air Dolomiti e Lufthansa hanno stipulato un primo accordo di *interline* per disciplinare l'accettazione e il riconoscimento reciproco dei biglietti emessi dalle due compagnie (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.3). Tale accordo è stato più volte rinnovato dalle parti.

Anche lo *special prorate agreement* è stato rinnovato più volte (l'accordo attualmente in essere è entrato in vigore nel gennaio 2001). Con tale accordo Air Dolomiti e Lufthansa disciplinano la ripartizione del valore economico di un biglietto aereo che prevede tratte operate da entrambi i vettori (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.3). Al riguardo, le parti hanno previsto a favore di Air Dolomiti una ripartizione più favorevole rispetto a quella derivante dall'applicazione delle regole IATA (*IATA Pro Rate Manual Passenger*).

– L'accordo di code share

L'accordo di *Code Share* tra Air Dolomiti e Lufthansa stipulato nell'ottobre 1995 e successivamente ampliato, prevede:

- la pubblicazione nei CRS e la commercializzazione dei voli di linea Air Dolomiti anche attraverso il codice LH;
- lo sviluppo congiunto di campagne pubblicitarie e promozionali;
- l'effettuazione, da parte di Air Dolomiti, di servizi di *handling* per i voli Lufthansa sugli scali ove la Società effettuasse tali prestazioni;
- la messa a disposizione delle sale d'attesa (*lounges*) per i passeggeri dei voli operati da Air Dolomiti in *code share*.

– La partecipazione di Air Dolomiti al programma frequent flyer Miles & More

Miles & More è il programma *frequent flyer* di fidelizzazione della clientela di Lufthansa. Il programma prevede che gli aderenti al *Miles & More* – acquistando ed utilizzando i biglietti per i voli operati da Lufthansa o da altre compagnie convenzionate, ovvero i servizi e prodotti di altre società anch'esse convenzionate (soggiorni in alberghi, noleggio auto, ecc.) – possano accumulare punti (c.d. miglia) che attribuiscono diritto a premi (quali ad esempio, biglietti gratuiti, soggiorni in alberghi convenzionati, ecc.).

Air Dolomiti partecipa al programma *Miles & More* dall'ottobre 1993, grazie alla stipula del *Lufthansa Miles & More International Carrier Participation Agreement*, rinnovato nel maggio 1995.

L'adesione al programma *Miles & More* prevede (a) per ogni miglio attribuito ai clienti dei voli Air Dolomiti, il pagamento di un corrispettivo fisso da Air Dolomiti a Lufthansa; (b) per ogni volo premio operato da Air Dolomiti assegnato in base al programma *Miles & More*, il pagamento di un corrispettivo fisso da Lufthansa ad Air Dolomiti.

Tutti i voli Air Dolomiti operati in *code share* con Lufthansa consentono ai passeggeri di maturare miglia *Miles & More*. Alla data del 31 dicembre 2000, i partecipanti al programma *Miles & More* erano complessivamente circa 4 milioni, di cui circa 150.000 italiani ⁽⁹⁾.

– Unilateral Sales Agreements per la vendita dei biglietti in Germania, Spagna e Francia

Nell'ottobre 1994, Lufthansa e Air Dolomiti hanno stipulato un *Unilateral General Sales Agency Agreement*, di durata indeterminata, con il quale Air Dolomiti ha nominato Lufthansa quale proprio agente di vendita esclusivo per la Germania e la Spagna (per quest'ultimo paese il contratto è stato rinnovato nel 1999). In base a tale accordo, Lufthansa e la propria rete di agenti a fronte di una percentuale calcolata sul fatturato generato, promuovono la vendita dei voli Air Dolomiti nei territori oggetto dell'accordo, salva naturalmente la commercializzazione diretta da parte della Società effettuata all'estero tramite proprie strutture (quali ad esempio, la biglietteria e l'ufficio di rappresentanza in Monaco di Baviera). Nel maggio 1997, in concomitanza con l'apertura dei collegamenti su Parigi, Air Dolomiti ha stipulato con la filiale francese di Lufthansa, un altro *Unilateral General Sales Agency Agreement*, con il quale Lufthansa è stata nominata agente di vendita esclusivo per la Francia, a condizioni sostanzialmente analoghe a quelle stabilite nel contratto per la Germania e la Spagna.

1.2.1.3 Gli accordi di interline e gli special prorate agreement con le altre compagnie aeree

Gli *interline agreement* sono stipulati tra compagnie aeree per disciplinare l'accettazione e il riconoscimento dei biglietti. Tali accordi possono essere unilaterali (in tal caso una compagnia riconosce e accetta i biglietti emessi da un'altra compagnia) o bilaterali (in tal caso il riconoscimento e l'accettazione sono reciproci). Al 31 dicembre, Air Dolomiti ha stipulato 116 *interline agreement* bilaterali e uno unilaterale.

Gli *special prorate agreement* sono stipulati tra compagnie aeree per disciplinare i criteri di ripartizione del prezzo del biglietto (*prorate*) dei voli c.d. multitratta, e cioè quei voli che comprendono tratte operate da diversi vettori. In difetto di *special prorate agreement*, la ripartizione del prezzo del biglietto dei suddetti voli avviene in base alle regole di ripartizione fissate dalla IATA (*IATA Pro Rate Manual Passenger*).

Al 31 dicembre 2000, Air Dolomiti ha stipulato 23 *special prorate agreement*, prevalentemente con i *partner* della Star Alliance e con altre primarie compagnie aeree operanti soprattutto sugli *hub* internazionali di Monaco di Baviera, Francoforte, Parigi e Barcellona.

Tutti gli *special prorate agreement* stipulati da Air Dolomiti con altre compagnie prevedono una ripartizione convenzionale più vantaggiosa per Air Dolomiti rispetto a quella applicabile in base alle regole IATA.

La Società ritiene che il numero di contratti *interline* e *special prorate* stipulati da una compagnia aerea sia indicativo delle potenzialità commerciali e del grado di affidabilità della stessa.

I rapporti tra le compagnie che hanno stipulato *interline agreement* o *special prorate agreement* possono essere regolati mediante rimesse dirette o tramite la *clearing house* della IATA, che opera quale stanza di compensazione per i pagamenti tra le compagnie aeree accreditate. Air Dolomiti aderisce alla *clearing house* IATA dal 31 marzo 2000.

(9) Fonte Lufthansa.

1.2.1.4 La politica tariffaria e revenue management

Dall'inizio della propria attività, Air Dolomiti ha impostato una propria politica tariffaria e un proprio sistema di *revenue management*.

La politica tariffaria (*pricing*) consiste nella definizione del prezzo al pubblico e rappresenta uno degli elementi fondamentali dell'*airline management*; la politica tariffaria deve infatti essere differenziata per i vari segmenti di mercato cui ciascuna compagnia aerea si rivolge.

Sulla base della clientela di riferimento, le tariffe possono essere distinte in:

- tariffe destinate principalmente alla clientela affari (*business*) che consentono ampia flessibilità in termini, tra l'altro, di tempi, cambiamento e cancellazione di prenotazioni e orari di volo;
- le tariffe destinate alla clientela turistica (*leisure*) che, a fronte di prezzi più contenuti, presentano vincoli in termini di tempi di acquisto dei biglietti, cambiamento dei voli, durata della permanenza nel luogo di destinazione;
- tariffe speciali, offerte a categorie determinate di passeggeri (ad es. al di sotto di una determinata età) ovvero solo su determinati voli (ad es. durante il fine settimana), ovvero distribuiti a determinati *tour operator* (abbinati a pacchetti turistici), finalizzate a promuovere l'utilizzo del trasporto aereo.

Il *revenue management* costituisce lo strumento mediante il quale le compagnie aeree determinano per ogni volo il numero di posti disponibili per ciascuna classe tariffaria, sulla base dei flussi di traffico storici e prospettici al fine di massimizzare i ricavi rivenienti dai voli.

Air Dolomiti applica una attenta politica tariffaria sia sui voli *feeder* che *point to point* promuovendo proprie tariffe ed allineandosi alle tendenze del mercato.

La Società propone una vasta gamma tariffaria destinata sia al traffico *business* che al traffico *leisure*. Al fine di stimolare la domanda turistica nei periodi di calo congiunturale del traffico *business* (*week-end*, estate e festività) e in occasione dell'apertura di nuovi collegamenti la Società propone tariffe speciali e promozioni pacchetti turistici completi (volo+hotel) in collaborazione con alcuni *tour operator*.

Per il *revenue management*, la Società si è dotata dal 1995 di un'unità organizzativa dedicata e di un sistema informatico (denominato "Rembrandt"), realizzato dalla società Lufthansa System GmbH, che permette la gestione ed il controllo delle classi tariffarie sulla base dell'andamento storico di ogni volo e delle prenotazioni già in essere, al fine di prevedere la tipologia di domanda (*mix business/leisure*) e di conseguenza i ricavi attesi per ogni singolo volo.

1.2.1.5 Attività charter e di noleggio

Oltre all'attività di trasporto aereo di linea, Air Dolomiti svolge anche attività *charter*, rivolta prevalentemente ai *tour operator* (che organizzano viaggi turistici inclusivi del trasporto aereo) e ad alcune delle principali squadre di calcio italiane nonché aziende e altri clienti privati. I voli *charter* sono prevalentemente operati durante i fine settimana, quando la frequenza dei voli di linea è ridotta e si rendono disponibili gli aeromobili.

L'attività *charter* con i *tour operator* (c.d. *charter* a catena), si svolge essenzialmente durante il periodo estivo con voli operati sull'aeroporto di Arbatax di Tortolì, in Sardegna, mentre l'attività di *charter* con aziende e privati (c.d. *charter* a domanda) non ha carattere stagionale.

Inoltre, Air Dolomiti svolge attività di tipo *wet lease*, che consiste nel noleggio di un aeromobile della Società, unitamente agli equipaggi di condotta e di cabina, ad altra compagnia aerea e da questa utilizzato sulle proprie rotte.

Fino al marzo 2001, Air Dolomiti aveva in essere un contratto di *wet lease* stipulato nel marzo 1998 con Lufthansa, in base al quale la Società operava per conto della compagnia tedesca voli internazionali tra l'Italia e la Germania, nonché voli nazionali all'interno del territorio tedesco. In passato, Air Dolomiti ha svolto attività di noleggio *wet lease* a favore di Crossair, Meridiana e Lufthansa stessa.

La seguente tabella riporta i ricavi rivenienti dall'attività di *charter* e noleggio nel triennio 1998-2000.

Ricavi *charter* e noleggio

(Lire milioni)	1998	1999	2000
<i>Charter a catena</i>	2.407	2.274	4.535
<i>Charter a domanda</i>	667	1.407	1.574
Totale ricavi <i>charter</i>	3.074	3.681	6.109
<i>Wet lease</i>	7.024	7.776	10.856
Totale	10.098	11.457	16.965

1.2.1.6 Gli aeroporti su cui opera Air Dolomiti

Nel 2000, Air Dolomiti ha operato con voli di linea su 15 scali nazionali e 6 scali esteri.

La seguente tabella indica gli scali nazionali da cui operano i Voli Regolari Air Dolomiti, con indicazione del numero totale di passeggeri transitati per gli stessi nel triennio 1998-2000 e dei passeggeri Air Dolomiti rilevati sugli stessi.

Scalo	1998	Passeggeri Air Dolomiti	1999	Passeggeri Air Dolomiti	2000	Passeggeri Air Dolomiti
Ancona	296.097	22.216	358.502	38.312	433.729	45.099
Bari	1.120.045	(*)	956.395	(*)	1.251.682	2.915 (**)
Bologna	2.886.094	(*)	3.321.810	(*)	3.524.694	(*)
Cagliari	1.750.882	18.313	1.825.888	7.715	2.067.116	12.372
Genova	937.732	84.439	1.060.647	49.745	1.063.146	52.369
Milano Linate	13.611.749	(*)	6.629.961	(*)	6.026.342	(*)
Milano Orio	590.604	(*)	1.125.818	15.449	1.241.138	29.818
Pisa	1.122.794	62.384	1.145.589	66.390	1.246.807	101.191
Torino	2.464.173	16.904	2.498.775	21.317	2.814.850	29.028
Trieste	593.512	63.045	582.091	66.726	574.665	72.366
Venezia	3.416.454	88.865	3.808.946	132.453	4.135.608	94.279
Verona	1.823.304	132.313	1.857.790	172.551	2.293.799	239.831

(*) Scalo non servito da Air Dolomiti durante l'anno di riferimento.

(**) Passeggeri trasportati nel periodo ottobre - dicembre 2000.

Fonte: Assaeroporti, Aeroporto V. Catullo - Verona e Aeroporto G. Marconi - Bologna.

Per quanto concerne gli aeroporti esteri, la Società opera, dalla stagione estiva 2001, su Amsterdam, Barcellona, Berlino (Tegel), Bruxelles, Colonia, Francoforte, Monaco di Baviera, Parigi (Charles De Gaulle) e Vienna. Sull'aeroporto di Monaco di Baviera la Società è al terzo posto tra le compagnie aeree per numero di movimenti, con una media di 52 *slot* giornalieri feriali (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.6.4). Negli altri aeroporti esteri Air Dolomiti ha una media di 10 *slot* giornalieri feriali a Barcellona, 6 a Parigi e Francoforte, 4 ad Amsterdam, Bruxelles e Vienna, e 2 a Berlino e Colonia.

La principale base operativa di Air Dolomiti è situata presso l'aeroporto Valerio Catullo di Verona, dove sono, tra l'altro, stanziati i 4/5 del personale navigante della Società; lo scalo di armamento della Società è, invece, l'aeroporto Trieste (Ronchi dei Legionari, Gorizia) dove è situata la struttura di manutenzione della flotta, con relativo *hangar* e magazzino ricambi (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.8.1).

Per lo svolgimento dei servizi aeroportuali relativi ai passeggeri (c.d. *passenger handling*) negli scali di Amsterdam, Berlino, Bruxelles, Colonia, Francoforte, Monaco di Baviera e Parigi, Air Dolomiti ha in essere una serie di accordi con Lufthansa. Grazie a tali accordi, a fronte di un corrispettivo fisso per volo, Air Dolomiti può utilizzare i servizi ai passeggeri di assistenza a terra e supplementari ai voli (ad es., servizi di biglietteria, di *check-in*, accettazione bagagli, informazioni alla clientela, ecc.) forniti da Lufthansa o da altre società del Gruppo Lufthansa.

Per lo svolgimento di altri servizi a terra (c.d. servizi di rampa) Air Dolomiti si avvale di società di gestione aeroportuali. Il contenuto degli accordi, relativamente a tali servizi, è disciplinato con riferimento allo *Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* della IATA, che costituisce il contratto di riferimento per i servizi di assistenza a terra forniti dalle “*handling companies*” agli aeromobili che fanno scalo nell’aeroporto servito.

Tra gli aeroporti da cui opera Air Dolomiti, hanno particolare rilevanza gli scali nazionali di Verona e Torino, nonché l’*hub* di Monaco di Baviera.

1.2.1.6.1 L’aeroporto Valerio Catullo di Verona

L’Aeroporto Valerio Catullo di Verona è il principale scalo di Air Dolomiti in Italia. Il bacino di utenza dell’aeroporto di Verona comprende, oltre alla provincia di Verona, le provincie di Bolzano, Trento, Mantova, Vicenza e Brescia, per un totale di oltre 5,5 milioni d’abitanti ed oltre 274 mila imprese ⁽¹⁰⁾.

Il numero dei passeggeri sullo scalo di Verona è stato in costante ascesa negli ultimi anni. Dal 1993 (circa 956 mila passeggeri) il numero dei passeggeri è pressoché raddoppiato e al 31 dicembre 2000 (circa 2,3 milioni di passeggeri) ⁽¹¹⁾ si è registrato un incremento di circa il 23,5% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. Si segnala che nel 1999 lo scalo di Verona è stato chiuso, nei mesi di aprile e maggio, per lavori di ristrutturazione della pista (cfr. Sezione I, Capitolo 4, Paragrafo 4.4.1.1).

Durante la stagione invernale 2000/2001, oltre ad Air Dolomiti, hanno operato sullo scalo di Verona **(a)** con voli di linea internazionali: British Airways (Londra Gatwick), Lauda Air (Vienna), Sabena (Bruxelles) e Air France (Parigi) e **(b)** con voli di linea domestici: Meridiana (Roma, Catania, Palermo, Cagliari, Napoli e Olbia) e Alitalia (Milano Malpensa).

Nel 1999, circa il 57% dei voli e il 60% dei passeggeri dell’aeroporto di Verona erano riferiti al traffico internazionale ⁽¹²⁾.

Air Dolomiti ha iniziato ad operare sullo scalo veronese nel 1992. Nel 1999 i passeggeri dei voli di linea di Air Dolomiti sull’aeroporto di Verona sono stati circa 173 mila e circa 240 mila al 31 dicembre 2000 (con un incremento di circa il 39% rispetto al 1999).

Nella stagione invernale 2000/2001, Air Dolomiti ha operato dall’aeroporto di Verona voli di linea con Monaco di Baviera, Francoforte, Barcellona, Parigi, Colonia e Bari. Nella stessa stagione, Air Dolomiti, con 182 voli settimanali è stato il primo vettore sullo scalo veronese (circa il 31% dei movimenti complessivi) e il primo per i voli internazionali (circa il 70% dei movimenti internazionali) ⁽¹³⁾.

Air Dolomiti ritiene che l’aeroporto di Verona abbia notevoli punti di forza, tra cui:

- la presenza in una delle aree a più alto sviluppo economico in Italia;
- la disposizione geografica centrale rispetto al proprio bacino d’utenza;
- l’ottima accessibilità stradale;
- la qualità dei servizi offerti alla clientela (l’aeroporto di Verona è stato designato nel 2000 come migliore aeroporto italiano per servizi all’utenza ⁽¹⁴⁾).

Per tali ragioni, il *management* ritiene che lo scalo di Verona abbia un ruolo centrale nelle strategie di sviluppo di Air Dolomiti. Il *management* prevede di aumentare l’offerta complessiva sugli *hub* tedeschi (aumentando le frequenze sullo scalo di Monaco di Baviera), avviare l’operatività sull’*hub* di Vienna, ed ampliare l’offerta *point to point* su altri scali europei, tra cui anche capitali dell’est Europa.

(10) Fonte: Aeroporto Valerio Catullo (Elaborazione dati).

(11) Fonte: Aeroporto Valerio Catullo.

(12) Fonte: Aeroporto Valerio Catullo.

(13) Fonte: orario Aeroporto Valerio Catullo stagione invernale 2000/2001.

(14) Fonte: Touring Club Italiano - Catullo News, N° 4 settembre/ottobre 2000.

1.2.1.6.2 L'aeroporto Caselle di Torino

Il bacino di utenza dello scalo di Torino comprende in via primaria le province di Torino, Cuneo, Asti e la Valle d'Aosta, per un totale di oltre 2,93 milioni di abitanti nel 1999 ⁽¹⁵⁾. L'area servita dall'aeroporto di Torino è tra le aree italiane con il maggiore tasso di sviluppo economico. Vi è inoltre una seconda zona costituita, dalle province di Verbania, Novara e Biella (circa 80 minuti dall'aeroporto di Torino) che subisce la concorrenza dello scalo di Milano Malpensa (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.13).

Durante la stagione invernale 2000/2001, oltre ad Air Dolomiti, hanno operato sullo scalo di Torino **(a)** con voli di linea internazionali: Air France (Parigi, Lione, Marsiglia, Clermond Ferrand, Francoforte), Iberia (Barcellona, Madrid), Lufthansa (Francoforte, Monaco di Baviera, Dusseldorf, Stoccarda, Parigi), KLM (Amsterdam), Portugalia (Lisbona, Madrid), Sabena (Bruxelles), Swissair (Zurigo), Ryanair (Londra Stansted), Luxair (Lussemburgo), Meridiana (Londra Gatwick) e **(b)** con voli di linea domestici: Alitalia (Roma, Napoli Cagliari e Palermo), Meridiana (Catania, Palermo e Napoli), AirOne (Roma, Napoli e Bari) ed Eureca (Pescara).

Nel 1999, circa il 48% dei passeggeri dell'aeroporto di Torino ha volato su destinazioni internazionali.

Air Dolomiti ha iniziato ad operare sullo scalo torinese nel 1992. I passeggeri dei voli di linea di Air Dolomiti sull'aeroporto torinese sono stati oltre 16.900 nel 1998, oltre 21.300 nel 1999, e oltre 29.000 al 31 dicembre 2000 (con un incremento di oltre il 36% rispetto al 1999).

Nel corso del 2000, Air Dolomiti ha intensificato la propria attività su Torino. In particolare il collegamento con Barcellona è diventato bigiornaliero dal mese di aprile e nel periodo estivo sono stati effettuati collegamenti con Alghero e Colonia. Inoltre sullo scalo piemontese Air Dolomiti e Lufthansa operano congiuntamente sulla rotta Torino-Monaco di Baviera (due volte al giorno la compagnia tedesca e una volta al giorno Air Dolomiti). Tutti i voli da e per l'aeroporto di Torino, come pure i collegamenti da Torino per Dusseldorf, Stoccarda, Parigi e Francoforte operati con aerei Lufthansa, vengono distribuiti e commercializzati sia col codice LH che con quello EN di Air Dolomiti.

Air Dolomiti ritiene che l'aeroporto di Torino abbia notevoli punti di forza, tra cui:

- la presenza in una delle aree a più alto tasso di sviluppo economico in Italia;
- l'elevata percentuale del traffico business (circa il 41,8% nel 1998), con destinazioni internazionali Francia (22,6%), Germania (21,6%), Gran Bretagna (16,9%) e Spagna (9,3%) ⁽¹⁶⁾;
- l'elevato numero di collegamenti *point to point* con le principali città europee;
- la buona qualità dei servizi offerti alla clientela.

Per queste ragioni, Air Dolomiti intende consolidare la propria presenza sull'aeroporto di Torino, incrementando le frequenze su Monaco di Baviera ed inaugurando nuovi collegamenti in mercati con buone potenzialità di sviluppo.

1.2.1.6.3 L'Aeroporto Internazionale di Monaco Franz J. Strauss

Il nuovo aeroporto internazionale di Monaco di Baviera è stato inaugurato nel 1992, dopo la chiusura dello scalo cittadino di Riem. Il traffico sull'aeroporto di Monaco è aumentato rapidamente negli ultimi anni, passando da 12,7 milioni di passeggeri del 1993, a 17,9 milioni nel 1997 e a 21,3 milioni di passeggeri del 1999, con un incremento medio annuo (dal 1993 al 1999) di circa il 9%. Nel 1999 Monaco si è collocato al nono posto tra gli *hub* europei per numero di passeggeri ed è il secondo scalo tedesco dopo Francoforte ⁽¹⁷⁾.

(15) Fonte: SAGAT.

(16) "La domanda di trasporto aereo passeggeri nelle regioni Piemonte e Valle D'Aosta", SAGAT, giugno 1998.

(17) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH.

Anche il numero dei movimenti annui è aumentato rapidamente, passando da circa 172 mila movimenti nel 1993 a circa 270 mila movimenti nel 1999.

Monaco ha un bacino d'utenti di oltre 34 milioni di persone (entro le tre ore d'autostrada) e beneficia dell'indotto derivante dalla città di Monaco e dalla Baviera, la prima regione tedesca per reddito pro capite annuo, investimenti esteri e numero di visitatori stranieri. Il tasso di crescita del PIL bavarese è stato superiore a quello del resto della Germania nel quadriennio 1994-1998 (3,61% annuo contro 2,97%) ⁽¹⁸⁾.

I passeggeri su voli point to point in partenza dallo scalo bavarese hanno rappresentato nel 1999 circa il 63% del traffico totale. Sempre nello stesso anno, il traffico domestico tedesco dell'aeroporto di Monaco ha quasi raggiunto i volumi dello scalo di Francoforte: 7,6 milioni per lo scalo di Monaco, contro gli 8,2 milioni di Francoforte.

Il traffico in collegamento sull'hub di Monaco di Baviera rileva valori crescenti: nel 1999 circa 5,7 milioni di passeggeri (pari a circa il 27% del totale) hanno proseguito in transito verso altre destinazioni, contro i circa 4 milioni (11% del totale) nel 1993. Nel 1999, il 48% dei passeggeri in transito viaggiava per collegamenti tra due città non tedesche; il 51% dei passeggeri tra una città tedesca ed una estera, il rimanente 1% tra due città tedesche.

Tale crescita è dovuta ad una molteplicità di fattori, tra cui:

- elevati standard di efficienza. Ad esempio, l'hub di Monaco è al secondo posto in Europa per *minimum connecting time*, vale a dire il tempo richiesto per poter prendere una coincidenza. Con 35 minuti Monaco, è preceduto solo da Vienna (25 min.) ed è seguito da Francoforte e Londra Heathrow (45 min.) e Parigi Charles De Gaulle (60 min.) ⁽¹⁹⁾;
- la presenza di capienti infrastrutture tra cui 2 piste parallele lunghe 4 km e 60 metri, 60 aree di parcheggio per aeromobili, 5 terminal di arrivo e partenza;
- un'elevata disponibilità di *slot*. Attualmente il numero dei movimenti orari è pari a 84, incrementabili sino a 98;
- una favorevole posizione geografica, nel centro dell'Europa: le principali destinazioni europee, ad eccezione di Mosca e Lisbona, sono raggiungibili entro 3 ore di volo;
- l'area servita è ad alto sviluppo economico e a forte richiamo turistico, e pertanto lo scalo bavarese è interessato sia dal traffico *feeder* che dal traffico *point to point* di tipo *business* e turistico.

L'aeroporto di Monaco è il secondo hub di Lufthansa, dopo Francoforte; nonostante la forte presenza di Lufthansa, sullo scalo bavarese operano complessivamente 103 compagnie aeree ⁽²⁰⁾. Dall'aeroporto di Monaco partono voli per 202 destinazioni, di cui 49 intercontinentali, 134 europee e 19 tedesche ⁽²¹⁾.

Air Dolomiti ha iniziato ad operare da Monaco di Baviera nel 1992. I passeggeri dei voli di linea di Air Dolomiti sull'aeroporto bavarese sono stati oltre 321 mila nel 1998, 373 mila nel 1999 e 417 mila al 31 dicembre 2000 (con un incremento di circa il 12% rispetto al 1999).

Air Dolomiti opera dall'aeroporto di Monaco di Baviera voli di linea da e per Venezia, Verona, Pisa, Trieste, Ancona, Genova, Bergamo, Torino e Bologna per un totale di circa 340 voli settimanali (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.2.1).

(18) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH.

(19) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH.

(20) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH stagione IATA estate 2000.

(21) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH stagione IATA estate 2000.

Air Dolomiti è la terza compagnia aerea sull'aeroporto di Monaco per numero di movimenti effettuati, come indicato nella seguente tabella (22):

Vettore	Movimenti per stagione (23)	Movimenti Totali
Lufthansa	64.987	51,56%
Deutsche BA	9.392	7,45%
Air Dolomiti	5.831	4,63%
British Airways	3.234	2,57%
Air France	2.642	2,10%
Condor	2.543	2,02%
Eurowings	2.363	1,87%
KLM	2.067	1,64%
Hapag-Lloyd	2.041	1,62%
LTU	2.022	1,60%
Swissair	1.660	1,32%
Sabena	1.328	1,05%
EAE	1.260	1,00%
Totale	101.370	80,43%

La Società ritiene che le favorevoli prospettive di crescita dello scalo bavarese poggino, tra l'altro, sui seguenti fattori:

- nel 1999 Lufthansa e la società aeroportuale di Monaco (*FMG - Flughafen München GmbH*) hanno costituito una *joint venture* per la costruzione del nuovo terminal, dedicato interamente alle compagnie della Star Alliance ed ai loro *partner* internazionali, tra cui Air Dolomiti. È previsto che il nuovo terminal (la cui costruzione è già iniziata nel 2000) entri in servizio nel 2003 e possa gestire circa 20-25 milioni di passeggeri e 100 posizioni di parcheggio per aeromobili;
- in attesa del nuovo terminal, Lufthansa ha annunciato di voler rafforzare la propria presenza sullo scalo di Monaco. Dall'estate 2001 saranno intensificate le frequenze dei voli verso le principali destinazioni europee (tra cui Amsterdam, Bruxelles, Bucarest, Stoccolma) e faranno base sullo scalo di Monaco gli aerei intercontinentali che apriranno le nuove rotte verso Hong Kong, Singapore, Los Angeles e San Paolo;
- lo scalo di Monaco sta diventando un polo d'attrazione anche per le altre compagnie della Star Alliance. Dall'*hub* di Monaco operano infatti United Airlines (Washington), Thai Airlines (Bangkok), Varig (San Paolo) e Air Canada (Toronto) ed è inoltre prevista l'apertura di nuovi collegamenti da parte della Singapore Airlines.

Air Dolomiti intende rafforzare la propria presenza su Monaco utilizzando principalmente la propria flotta turboelica ma anche, per le destinazioni più lontane, gli aeromobili *jet* CRJ. In particolare, Air Dolomiti intende sia aumentare le attuali frequenze dei voli da e per gli scali italiani presso cui già opera, in coincidenza con le onde di traffico aggiuntive e, ove se ne presenti l'opportunità, aprire nuove rotte con altri aeroporti regionali italiani.

1.2.1.7 La flotta di Air Dolomiti

Alla data del 31 dicembre 2000, la flotta operata da Air Dolomiti era composta da 15 aeromobili turboelica ATR (8 ATR 42-500, da 46 posti, 2 ATR 42-320 super, da 46 posti e 5 ATR 72-500 da 64 posti). Inoltre la Società utilizza un aeromobile *jet* della Bombardier (Canadair CRJ 100 da 48 posti), in *wet lease* da Lauda Air.

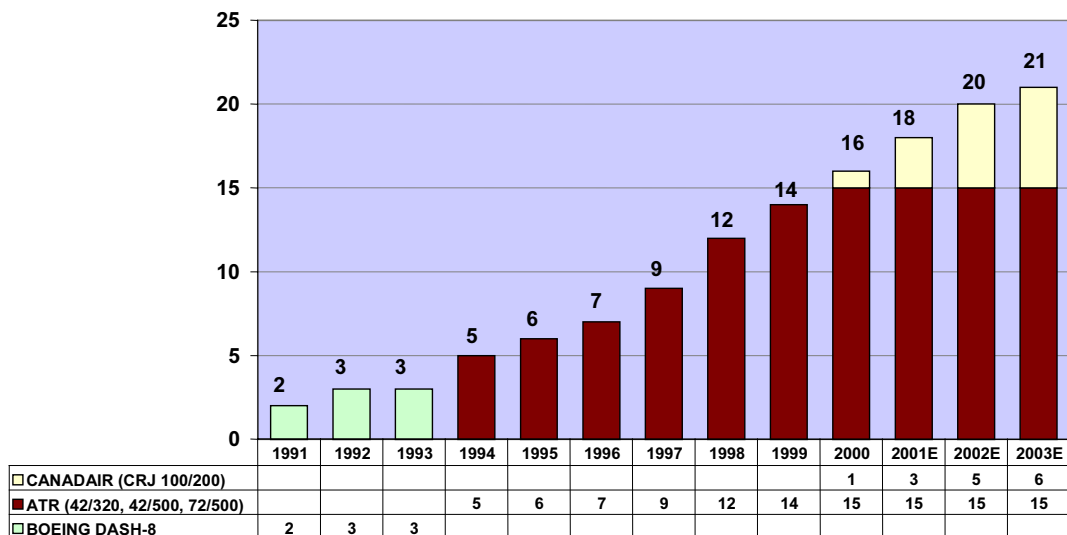
Al 30 aprile 2001, l'età media della flotta ATR di Air Dolomiti era di circa 2,4 anni. In linea generale, con riferimento agli aspetti tecnico-manutentivi degli aeromobili ed in base alle attuali modalità di utilizzo della flotta, la Società ritiene consona una età media massima di circa 8 anni.

(22) Fonte: FMG-Flughafen München GmbH.

(23) Orario Invernale IATA (29 ottobre 2000 - 25 marzo 2001).

Air Dolomiti ha iniziato l'attività nel 1991 con 3 velivoli di fabbricazione canadese Boeing-DeHavilland DASH8-300, turboelica da 50 posti. Dal 1993 la Società ha rinnovato completamente la propria flotta, sostituendo i DASH8-300 con gli aerei del consorzio ATR, che offriva una famiglia di velivoli turboelica da 50 e da 70 posti (nella configurazione scelta da Air Dolomiti, rispettivamente da 46 e 64 posti).

La seguente figura indica l'evoluzione della flotta di Air Dolomiti alla fine di ogni anno, con l'indicazione del previsto piano di sviluppo al 2003 a seguito dell'acquisto dei jet CRJ.



1.2.1.7.1 La flotta turboelica

La scelta degli aeromobili del consorzio ATR ha permesso ad Air Dolomiti di dotarsi di una flotta omogenea e flessibile. Il *management* ritiene infatti che i principali punti di forza della flotta ATR siano costituiti per i due modelli da (i) una completa intercambiabilità degli equipaggi di volo, (ii) la dotazione di parti di ricambio compatibili, (iii) la predisposizione di uguali programmi di manutenzione, (iv) la possibilità di utilizzo degli modelli da 46 o 64 posti sulle diverse rotte, in funzione del flusso di traffico.

ATR - *Avions de Transport Regional* è un consorzio italo francese tra Finmeccanica S.p.A. (Alenia Aerospazio) e EADS S.A., *leader* mondiale nel segmento degli aerei turboelica 50-70 posti per numero di aerei venduti ⁽²⁴⁾. Dall'inizio della produzione al 31 dicembre 2000, 103 compagnie aeree di 65 paesi nel mondo hanno acquistato 637 aeromobili ATR; di queste, 44 compagnie sono europee ed hanno acquistato 275 aerei ⁽²⁵⁾. Il modello 42-500 detiene una quota di mercato (nel 2000) del 65% a livello mondiale nel segmento degli aerei turboelica da 50 posti mentre il modello 72-500 da 70 posti detiene una quota pari all'82% ⁽²⁶⁾.

Il *management* ritiene che si sia sviluppato un attivo mercato dell'usato, con prezzi sostanzialmente stabili. Sia per il modello 42-500 che per il modello 72-500 il valore residuo atteso dopo 10 anni è superiore al 50% del prezzo di listino ⁽²⁷⁾. I parametri di deprezzamento annuo su cui risultano basate le suddette attese sono ad oggi confermati da pubblicazioni specializzate ⁽²⁸⁾ con riferimento al deprezzamento subito dagli aeromobili attualmente in circolazione.

(24) Fonte: Consorzio ATR.

(25) Fonte: Consorzio ATR.

(26) Fonte: Consorzio ATR. I dati si riferiscono al numero totale di ordini ricevuti dai costruttori. Sono esclusi dal computo i costruttori della l'ex Unione Sovietica e quelli che hanno cessato l'attività nel segmento.

(27) Fonte: Consorzio ATR.

(28) Fonte: Air Claims Summer 2000.

La seguente tabella indica i principali dati tecnici degli aeromobili ATR nella versione Air Dolomiti.

Aerei turboelica ATR - Principali caratteristiche tecniche

Modello	ATR 42-500	ATR 72-500
Posti	46	64
Equipaggio	2 + 2	2 + 2
Velocità crociera	560 km/h	510 km/h
Autonomia carico max	1300 km	850 km
Motori	2 x PW127E	2 x PW127F
Potenza	1790 kw	20,24 kw
Apertura Alare	24,5 m	27,05 m
Lunghezza	22,6 m	27,16 m
Altezza	7,66 m	7,66 m
Carico Utile	4910 kg	7450 kg
Peso max al decollo	18.600 kg	22.500 kg
Distanza decollo	1100 m	1290 m
Distanza atterraggio	650 m	1000 m
Tangenza max	8000 m	8000 m

1.2.1.7.2 La flotta Canadair Regional Jet

Nel 2000, per estendere il raggio del proprio *network* e ottimizzare l'utilizzo degli aeromobili soprattutto sulle rotte *point to point*, Air Dolomiti ha avviato un programma di ampliamento della propria flotta con aerei di tipo *jet*.

In particolare, con contratto stipulato in data 22 aprile 2000, Air Dolomiti ha acquistato dal costruttore Bombardier, tre *jet* CRJ-200 da 48 posti, la cui consegna è avvenuta nei mesi di marzo, aprile e maggio. Il valore di listino dei tre CRJ-200 ammonta complessivamente a circa USD 72,6 milioni.

Il contratto di acquisto prevedeva, tra l'altro, un'opzione in favore di Air Dolomiti per gli ulteriori tre aeromobili. Al riguardo, nel febbraio 2001, Air Dolomiti ha deliberato di esercitare l'opzione d'acquisto per tali tre *jet* CRJ-200 da 48 posti, la cui consegna ed entrata in servizio è prevista per i primi due aeromobili a marzo 2002 e per il terzo a marzo del 2003.

Il *management* ritiene che la scelta degli aeromobili CRJ risponda alle medesime esigenze di omogeneità e flessibilità soddisfatte dagli aeromobili ATR. Gli aerei CRJ, peraltro, sono in forza anche presso altre compagnie aeree collegate alla Star Alliance.

Nell'ottobre 2000, Air Dolomiti ha stipulato un contratto di noleggio *wet lease* con Lauda Air avente ad oggetto un Canadair CRJ-100 da 48 posti con scadenza a marzo 2001. Il *jet* CRJ di Lauda Air ha iniziato ad operare sul *network* Air Dolomiti a fine ottobre 2000, sulla tratta Verona-Parigi. Il *management* ritiene che il *wet lease* con Lauda Air, abbia permesso ad Air Dolomiti di minimizzare i tempi solitamente richiesti per l'inserimento nella flotta di un nuovo aeromobile.

La società canadese Bombardier Aerospace è il terzo maggiore produttore mondiale di aeromobili civili dopo Boeing ed Airbus ⁽²⁹⁾. La sua quota di mercato nel segmento dei *jet* regionali al 31 dicembre 2000, era di circa il 54% nel segmento 40-60 posti e di circa il 44% nel segmento 40-90 posti ⁽³⁰⁾. Bombardier ha iniziato la produzione dei *regional jet* CRJ nel 1994, e fino al 31 gennaio 2001 sono stati consegnati circa 476 aerei. I *regional jet* CRJ sono utilizzati da 39 compagnie aeree in 19 paesi in tutto il mondo ⁽³¹⁾.

(29) Fonte: Bombardier Aerospace, febbraio 2001.

(30) Fonte: Bombardier Aerospace, febbraio 2001. I dati si riferiscono al numero totale di ordini ricevuti dai costruttori.

(31) Fonte: Bombardier Aerospace, febbraio 2001.

La seguente tabella indica i principali dati tecnici degli aeromobili *jet* CRJ nella versione Air Dolomiti:

Aerei Canadair Regional Jet - Principali caratteristiche tecniche

Modello	CRJ200
Posti	48
Equipaggio	2 + 2
Velocità crociera	840 km/h
Autonomia carico max	3500 km
Motori	2 x GE CF34 – B2 turbo fan
Potenza	4116 kg/s
Apertura Alare	21.21 m
Lunghezza	26.77 m
Altezza	6.22 m
Carico Utile	6218 kg
Peso max al decollo	23.995 kg
Distanza decollo	1670 m
Distanza atterraggio	1350 m
Tangenza max	12400 m

1.2.1.8 Standard tecnici e operativi

1.2.1.8.1 La manutenzione degli aeromobili

Per garantire il mantenimento dello stato di aeronavigabilità degli aeromobili, la Società dispone di una propria struttura (Organizzazione Tecnica), certificata dall'ENAC, che opera in via primaria sulla base di armamento presso l'aeroporto di Trieste, ove la Società è proprietaria di un *hangar* di circa 2.500 metri quadrati e di un magazzino ricambi. Ulteriori strutture tecniche della Società sono presenti presso gli aeroporti di Verona e Monaco di Baviera, dove opera personale proprio di Air Dolomiti.

Grazie alle suddette strutture, Air Dolomiti è in grado di effettuare direttamente le principali attività manutentive della flotta. Tale attività comprende le seguenti principali fasi:

- la Manutenzione di Linea, che consiste nell'assistenza tecnica all'aeromobile in transito;
- la Manutenzione di Base che consiste in un programma di controlli e interventi sull'aeromobile sviluppato da Air Dolomiti e certificato dall'ENAC. La manutenzione di base è effettuata periodicamente, sostanzialmente sulla base delle ore volate e richiede attrezzature specializzate e pezzi di ricambio.

La manutenzione di componenti rimossi dagli aeromobili (es. revisione e ricondizionamento di motori, eliche, carrelli, computer di bordo) è effettuata direttamente dal costruttore del componente stesso o da imprese specializzate e certificate.

Air Dolomiti dispone di un magazzino ricambi presso la base di armamento in Trieste, nonché di altri magazzini secondari presso gli scali di Verona e Monaco di Baviera. Al riguardo, per contenere i costi di gestione e mantenimento del magazzino ricambi, Air Dolomiti ha adottato sistemi di finanziamento per le parti più costose, che consistono nel *leasing* di componenti rilevanti (motori e computer di bordo) e per la flotta ATR nel *consignment stock*, grazie al quale il costruttore rende disponibili i ricambi presso il magazzino Air Dolomiti per l'acquisto degli stessi solo in caso di utilizzo.

1.2.1.8.2 Dati di Efficienza di Air Dolomiti

Dispatch reliability

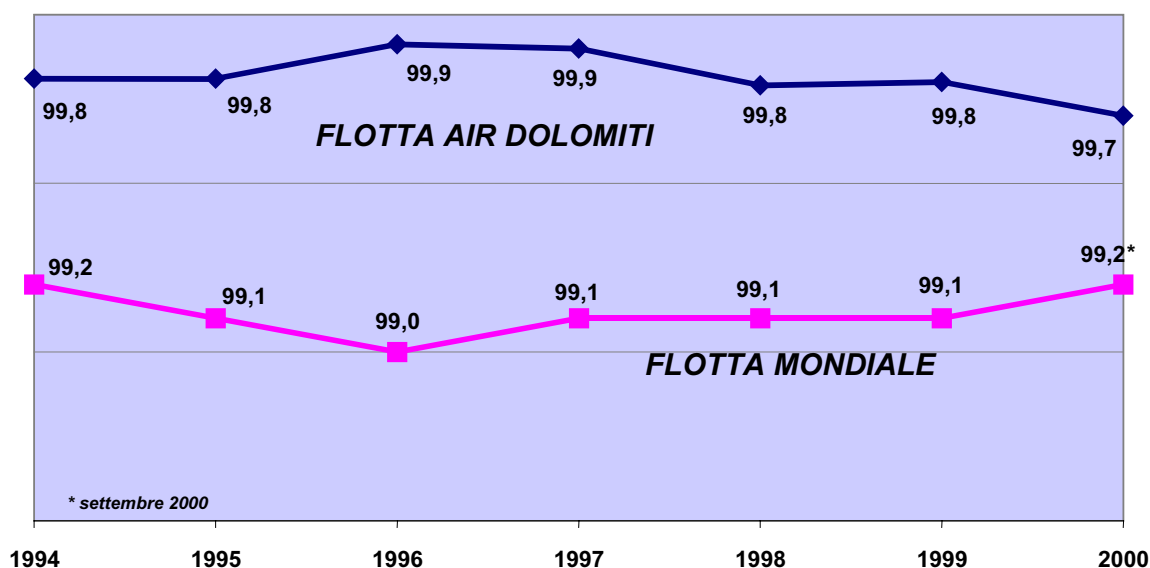
Il *management* ritiene che il controllo diretto sull'intero processo di gestione tecnica della flotta consenta ad Air Dolomiti di mantenere elevati livelli di affidabilità degli aeromobili.

Come indicato nella seguente tabella, il livello di affidabilità tecnica della flotta (c.d. *dispatch reliability*) è pari in media, nel periodo 1998-2000 al 99,80%. Tale parametro indica la capacità di mettere in linea l'aereomobile entro 15 minuti dal verificarsi di un guasto tecnico. La media mondiale per flotta omogenea è stata pari al 99,20% al settembre 2000 ⁽³²⁾.

La *dispatch reliability* di Air Dolomiti

(Valori in %)	1998	1999	2000
ATR 42-320	99,87	99,75	99,80
ATR 42-500	99,73	99,81	99,72
ATR 72-500	99,72	99,89	99,57
Totale	99,79	99,80	99,70

La seguente figura indica i valori della *dispatch reliability* della flotta di Air Dolomiti, comparata con la media mondiale per flotta omogenea, dal 1994 al 31 dicembre 2000 ⁽³³⁾.



Fonte: Air Dolomiti.

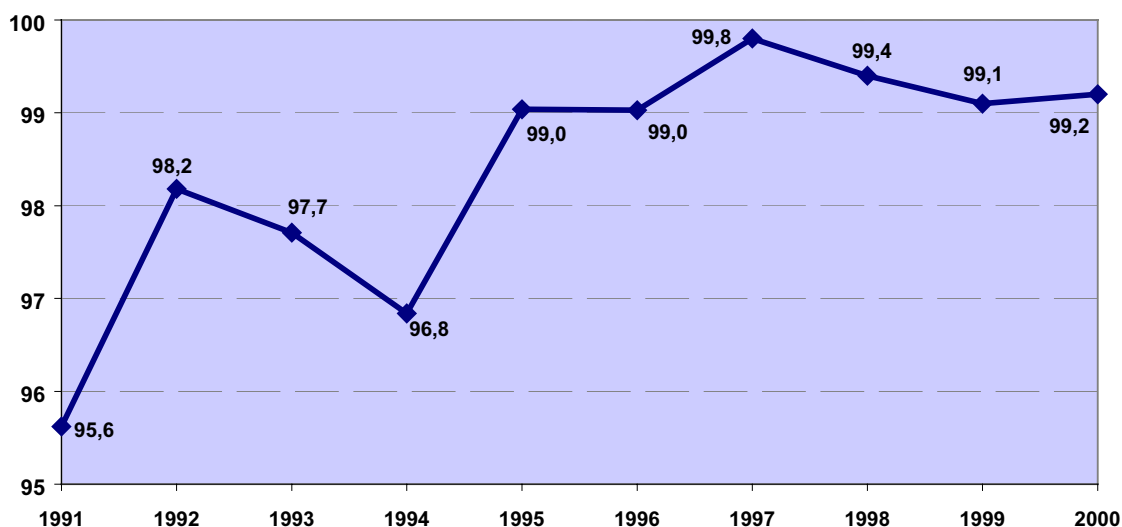
Regolarità dei voli

Oltre alla *dispatch reliability*, un altro parametro per il monitoraggio dell'efficienza di una compagnia aerea è l'indice di regolarità, che indica la percentuale dei voli effettivamente operati rispetto a quelli previsti in base all'orario ufficiale pubblicato dalla compagnia stessa.

(32) Fonte: Monthly Report ATR 9/2000.

(33) Fonte: Ufficio tecnico Air Dolomiti.

La seguente figura evidenzia l'andamento del coefficiente di regolarità di Air Dolomiti dal 1991 al 31 dicembre 2000.



Fonte: Air Dolomiti.

1.2.1.8.3 Formazione ed addestramento personale navigante e tecnico

Air Dolomiti ritiene essenziale per il raggiungimento ed il mantenimento di elevati standard qualitativi formare direttamente i propri piloti, assistenti di volo e tecnici aeronautici presso propri centri addestramento autorizzati dalle competenti autorità aeronautiche.

- *Formazione e addestramento piloti.* I corsi sono rivolti ai piloti che già possiedono il brevetto di pilota commerciale e sono finalizzati in una prima fase all'ottenimento dell'abilitazione ministeriale per la conduzione degli aeromobili ATR e CRJ. Ottenuta l'abilitazione i piloti seguono il programma di addestramento in linea, effettuato sotto il completo controllo di un istruttore di Air Dolomiti, al superamento del quale entrano a far parte degli equipaggi di condotta Air Dolomiti. I corsi si svolgono presso il Centro Operativo Addestramento Volo di Air Dolomiti presso la base di armamento in Trieste.
- *Abilitazione professionale degli assistenti di volo.* I corsi sono rivolti ad aspiranti assistenti di volo e sono innanzitutto mirati al superamento dell'esame di abilitazione professionale di assistente di volo tenuto dall'ENAC e quindi all'inserimento del personale sui servizi di linea di Air Dolomiti. In particolare, per la formazione delle assistenti di volo, Air Dolomiti ha integrato il programma di formazione ministeriale con un corso professionale distinto in due fasi, una teorica, a terra, della durata di un mese, e una pratica, in volo, della durata di circa 11 mesi, durante la quale le assistenti di volo junior sono affiancate da assistenti di volo preposte all'addestramento. I corsi si svolgono principalmente presso il Centro Training di Trieste e prevedono prove pratiche a terra e in volo. Presso il Centro Training di Air Dolomiti è disponibile un simulatore *Cabin Emergency Device*, ricavato dalla fusoliera di un velivolo ATR e utilizzato per ricreare tutte le possibili emergenze, anche con artifici fumogeni e luminosi.
- *Abilitazione professionale dei tecnici aeronautici addetti alla manutenzione.* I corsi sono certificati dall'ENAC e sono mirati al rilascio del Certificato di idoneità tecnica su velivoli ATR 42-500, ATR 72-500 e CRJ-200. Tali corsi si tengono principalmente presso la base di armamento di Air Dolomiti.

1.2.1.9 La qualità dei servizi

L'attenzione alla qualità dei servizi offerti al passeggero, costituisce un elemento centrale della politica di marketing di Air Dolomiti, tesa sin dall'inizio al raggiungimento dell'eccellenza qualitativa. In

particolare nel corso degli anni la Società ha sviluppato standard qualitativi propri sia con riguardo ai servizi offerti alla clientela prima e durante e dopo il volo, sia riguardo al controllo sui processi interni.

1.2.1.9.1 Assistenza al cliente

La Società ha istituito un proprio *customer service center* in funzione dalle ore 6.30 alle ore 20.30, tutti i giorni della settimana, raggiungibile tramite numero verde dedicato, nell'ambito del quale operano 15 addetti. Tale centro offre servizi di prenotazione, informazione e assistenza al passeggero. La Società ha apprestato, inoltre, un'unità dedicata all'esame delle segnalazioni degli eventuali disservizi, al fine di risolvere ogni possibile inconveniente nel minor tempo possibile, trasformando così il disagio eventualmente subito in un motivo di fidelizzazione del cliente.

1.2.1.9.2 Il servizio di bordo: *Settimocielo by Air Dolomiti*

Air Dolomiti, sin dall'inizio della propria attività, considera il servizio di bordo come il momento fondamentale del rapporto con i passeggeri. Nell'ambito del perseguimento della più elevata qualità di tale servizio, nella primavera del 1996, Air Dolomiti ha creato il marchio "Settimocielo by Air Dolomiti" che caratterizza, tra l'altro:

- il servizio *catering*. La Società si è dotata di una propria struttura situata presso la base di armamento di Ronchi dei Legionari, mentre negli altri scali si avvale dei servizi *catering* di terzi, che sono tenuti a rispettare i menù e gli standard qualitativi stabiliti dai responsabili del servizio di bordo Air Dolomiti e nei manuali qualitativi della Società. Il servizio *catering* è improntato ai sapori tipici della cucina italiana e proposto ai passeggeri su porcellane decorate con design studiato appositamente per Air Dolomiti;
- particolari allestimenti di bordo. Al fine di rendere più confortevole il viaggio, gli aeromobili di Air Dolomiti hanno configurazioni speciali, più spaziose di quelle *standard*, con poltrone reclinabili in pelle rivestite con tessuti fonoassorbenti.

Inoltre, sempre nell'ottica della caratterizzazione dello stile del servizio di bordo, le divise degli assistenti di volo Air Dolomiti sono state studiate appositamente da alcuni dei più noti stilisti italiani. Infine, come detto, gli assistenti di volo Air Dolomiti partecipano ad un corso di addestramento e formazione della durata di 11 mesi, finalizzato, oltre che a dotarli delle prescritte competenze tecniche, allo sviluppo dell'orientamento al cliente.

1.2.1.9.3 Web Service

Air Dolomiti ha avviato un progetto *e-business* che prevede l'introduzione, entro la primavera 2001, di un nuovo sito interattivo che permetterà di offrire ai propri passeggeri servizi sempre più personalizzati, quali:

- prenotazione, acquisto e recapito dei biglietti a domicilio;
- informazioni personalizzate ai passeggeri via SMS su voli e servizi;
- consultazione orario dei voli;
- status dei voli in tempo reale;
- possibilità di iscrizione al programma di fidelizzazione *Miles & More*.

La Società intende inoltre proporre nuovi servizi ai propri passeggeri a partire dalla primavera del 2001 quali *tele-ticketing*, *tele-check-in* ed applicazioni WAP. Il *management* ritiene che tale progetto porterà benefici in termini di ulteriore fidelizzazione della clientela e attivazione di un canale di vendita diretta.

Inoltre, la Società ha avviato la fase progettuale per l'introduzione di un sistema integrato di CRM (Customer Relationship Management) per analizzare il comportamento dei propri clienti, ricostruire il loro profilo individuale al fine di prevederne i comportamenti futuri e attuare iniziative di personalizzazione dell'offerta. L'introduzione del nuovo sistema è prevista per l'inizio del 2002.

1.2.1.9.4 Monitoraggio della qualità

Air Dolomiti si avvale di strumenti di monitoraggio della qualità dei servizi offerti. I principali strumenti di controllo della qualità offerta da Air Dolomiti sono:

- *Attività di reportistica.* Ogni assistente di volo al termine del suo servizio compila una relazione di bordo in cui indica gli eventi particolari accaduti e comunica alla struttura di back office eventuali non conformità agli *standard* aziendali e i punti di miglioramento. Tali informazioni vengono raccolte ed aggregate a livello centrale per l'utilizzo anche da parte delle singole unità operative.
- *Team quality control.* Tale unità, composta da assistenti di volo, è incaricata di verificare la corrispondenza della qualità dei servizi offerti dai *catering* e dagli aeroporti agli standard di qualità Air Dolomiti, nonché di progettare, con i responsabili delle unità operative, le variazioni da introdurre nei servizi di bordo e di terra.
- *Qualità attesa e qualità percepita.* Air Dolomiti ha istituito un sistema di monitoraggio della *customer satisfaction* in riferimento al servizio offerto. In particolare, circa l'1% dei passeggeri riceve un questionario da compilare a bordo degli aeromobili, relativo alla qualità attesa e percepita sia nell'assistenza a terra prima e dopo il volo che durante il servizio di bordo. I risultati sono utilizzati per valutare il livello di soddisfazione dei passeggeri, al fine di intraprendere le opportune modifiche e migliorie.

1.2.1.9.5 Certificazione ISO 9001

Nell'agosto del 2000 Air Dolomiti ha ottenuto, da parte dell'ente di certificazione Det Norske Veritas, la certificazione di conformità alla normativa, UNI EN ISO 9001, per la "progettazione, pianificazione ed erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri (definizione e pianificazione voli, servizio in volo, gestione del servizio a terra, assistenza pre e post volo)". Il campo applicativo oggetto della certificazione comprende quindi la catena completa di progettazione, organizzazione ed erogazione del servizio offerto alla clientela di Air Dolomiti.

1.2.1.9.6 I riconoscimenti

Air Dolomiti ha ricevuto numerosi premi nazionali e internazionali sia per la qualità complessiva dei servizi prestati, che per l'ospitalità e il servizio di bordo.

Anno	Premio	Ente premiante
2000	"Sapphire Award 2001", per il programma "I sette sapori italiani"	Onboard Services Magazine
1999	"Customer Satisfaction Award 1999" per le aziende che si sono particolarmente distinte per impegno e metodo nell'attenzione al cliente	Arthur Andersen & Il Sole 24 Ore
1998	"1998/1999 ERA Airline of the Year Award", quale migliore compagnia aerea regionale europea dell'anno	ERA - the European Regions Airline Association
1998	"1998 ATR Award for Excellence", per i migliori risultati in termini di standard qualitativi complessivi a livello mondiale relativamente all'impiego della flotta	Consorzio Europeo ATR
1998	"Sapphire Award 1998" - categoria servizio di bordo - per gli "Eventi di Settimocielo"	Onboard Services Magazine
1998	"Premio Icarus 1998", quale migliore Compagnia Aerea Regionale operante in Italia	Rivista Turismo d'Affari
1997	"Emerald Awards 1997" per il servizio di bordo	Onboard Services Magazine
1997	"Emerald Awards 1997" per i materiali <i>catering</i>	Onboard Services Magazine
1996	"Gold Mercury Award 1996" per l'innovazione e la qualità del prodotto di bordo	IFCA - International Flight Catering Association

1.2.1.10 I sistemi informativi di Air Dolomiti

Gli operatori del settore del trasporto aereo si servono di sistemi informativi infrastrutturali e di quelli finalizzati alla gestione delle varie fasi di distribuzione e vendita. Di seguito sono riportati i principali sistemi informativi:

a) Sistemi informativi infrastrutturali di rete

- Rete della *Société Internationale de Telecommunications Aeronatiques* (SITA): è un sistema di rete infrastrutturale che permette l'accesso a servizi di collegamento dati per il settore aereo (*Inventory System*, GDS e CRS), incluso l'accesso alla banca dati Eurocontrol dalla quale si accede ai piani di volo degli aeromobili che transitano all'interno dello spazio aereo europeo;

b) Sistemi informativi di distribuzione e vendita

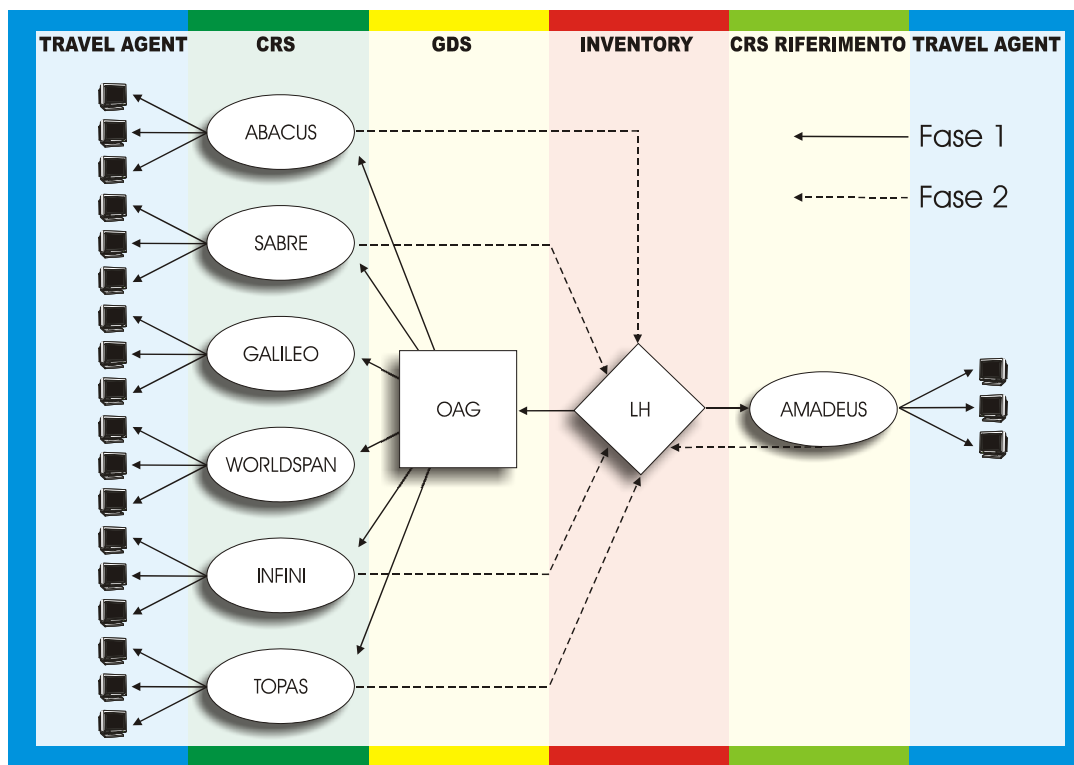
- *Inventory System*: permette di creare un inventario, in continuo aggiornamento, contenente le informazioni relative ai voli (orari, tipo di aeromobile utilizzato per le varie tratte, classi di prenotazioni, ecc.);
- *Global Distribution System* (GDS): permette la distribuzione delle informazioni contenute nell'*Inventory System* verso i vari CRS;
- *Computer Reservation System* (CRS): sistema di raccolta delle informazioni dagli *Inventory System* e dai GDS, finalizzata alla vendita dei servizi;
- *Revenue Management System*: costituisce lo strumento mediante il quale le compagnie aeree determinano per ogni volo il numero di posti disponibili per ciascuna classe tariffaria, sulla base dei flussi di traffico storici e prospettici, al fine di massimizzare i ricavi rivenienti dai voli (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.4).

La Società è collegata direttamente alla rete SITA e quindi alla banca dati Eurocontrol che permette un controllo puntuale sui piani di volo delle varie compagnie aeree, una gestione immediata degli *slot* assegnati ai voli, e offre la possibilità di gestire direttamente eventuali situazioni di congestione del traffico aereo.

Per quanto concerne i sistemi informativi di distribuzione e vendita, la Società utilizza, dal 1995, l'*Inventory System* di Lufthansa, in cui ha, per la tutela e la riservatezza dei dati, una *partition* autonoma ed inaccessibile ad altri operatori, compresa la stessa Lufthansa. Tale sistema di inventario è a sua volta collegato ad un GDS (denominato OAG) tramite il quale viene rilevata e trasmessa ai CRS ogni variazione apportata all'inventario.

La Società distribuisce i propri prodotti direttamente tramite un CRS denominato Amadeus nonché tramite altri CRS, tra cui, Abacus, Sabre, Galileo, Worldspan, Infini, Topas, i quali permettono sostanzialmente la vendita dei biglietti sui voli Air Dolomiti da parte di agenzie di viaggio situate in tutto il mondo.

La seguente immagine illustra sinteticamente i processi di distribuzione e vendita dei posti sui voli Air Dolomiti:



Una volta inseriti i dati relativi ai voli Air Dolomiti all'interno dell'*Inventory System*, questi sono trasmessi direttamente sia al CRS di riferimento della Società (Amadeus) che ad OAG, il quale aggiorna i dati e li distribuisce agli altri CRS (Fase 1).

In senso inverso (Fase 2), ogni qualvolta un agente di viaggio effettua una vendita su un volo, viene trasmesso il relativo messaggio al sistema di inventario, che provvede alla registrazione dell'avvenuta vendita ed al relativo decremento dei posti venduti dalla capacità su quel determinato volo.

Inoltre, dal 1999, la Società ha adottato una *suite* (denominata Icaro) per la gestione operativa e dei turni del personale navigante. Tale suite è a sua volta integrata con i sistemi gestionali della flotta e della pianificazione operativa dei voli, in modo da offrire una gestione automatica della posizione e degli orari di volo degli aeromobili.

1.2.2 Volumi di affari nei principali settori e mercati

La seguente tabella riporta i ricavi della gestione caratteristica degli ultimi tre esercizi.

(Lire milioni)	1998	%	1999	%	2000	%
Voli di linea	136.029	92,3	170.376	93,5	208.381	92,4
Voli <i>charter</i>	3.074	2,1	3.681	2,0	6.109	2,7
<i>Wet lease</i>	7.024	4,7	7.766	4,3	10.856	4,8
Ricavi da trasporto merci	1.305	0,9	328	0,2	288	0,1
Totale	147.432	100,0	182.151	100,0	225.634	100,0

La seguente tabella riporta i ricavi dei voli di linea ripartiti secondo l'area geografica di emissione del biglietto.

(Lire milioni)	1998	%	1999	%	2000	%
Italia	68.970	50,7	86.121	50,5	107.935	51,8
Germania	32.756	24,1	38.835	22,9	45.996	22,1
Spagna	6.127	4,5	9.613	5,6	9.342	4,5
Francia	7.751	5,7	8.071	4,7	9.928	4,7
Mercati terzi	20.425	15,0	27.736	16,3	35.180	16,9
Totale	136.029	100,0	170.376	100,0	208.381	100,0

La maggior parte dei ricavi sono generati in Italia, mentre il secondo mercato è la Germania, seguito dai Mercati terzi. Con Mercati terzi si intendono tutti quei mercati non serviti direttamente da Air Dolomiti con collegamenti propri, ad eccezione della Svizzera che, nell'esercizio 2000, ha generato lo 0,6% dei ricavi.

1.2.3 Andamento del portafoglio ordini

Nel trasporto aereo l'andamento del portafoglio ordini non rappresenta un dato significativo.

1.2.4 Canali di vendita utilizzati

Il settore del trasporto aereo si basa su una struttura distributiva formata essenzialmente da due canali principali: (i) il canale indiretto, costituito dall'insieme delle agenzie e dei *tour operator* che in Italia e all'estero erogano il servizio di prenotazione ed emissione del biglietto, per conto delle compagnie aeree; (ii) il canale diretto, rappresentato dalle vendite effettuate direttamente dalle compagnie aeree.

In Italia nel 1999, il canale indiretto ha generato oltre il 90% delle vendite di biglietti aerei⁽³⁴⁾. Nello stesso anno, tale canale di vendita ha generato per Air Dolomiti il 99,7% delle vendite di biglietti aerei per voli di linea. In particolare, il canale indiretto comprende, tra l'altro, le grandi catene di agenzie che operano con un marchio comune, le agenzie di viaggio indipendenti ed i *tour operator* che nel 2000, hanno generato rispettivamente circa il 39%, 55% e 5% delle vendite di biglietti aerei per voli di linea per Air Dolomiti realizzate in Italia. Circa 4.600 agenzie accreditate dalla IATA possono emettere biglietti Air Dolomiti; in particolare, circa il 60% di tali biglietti è emesso da circa 1.025 agenzie e 30 *tour operator*.

Air Dolomiti riconosce alle agenzie italiane una commissione pari al 9% della tariffa (tasse escluse) per i voli internazionali e al 7,27% (tasse escluse) per i voli nazionali. Inoltre, quale ulteriore incentivazione, Air Dolomiti riconosce, a talune agenzie, commissioni speciali al raggiungimento di determinati obiettivi di vendita (*over commission*).

Alla data del Prospetto Informativo, nell'ambito dell'organizzazione Air Dolomiti, una divisione composta da circa 25 persone è dedicata all'attività di promozione e supporto alla vendita, e gestisce il rapporto con la rete di distribuzione ed i clienti diretti.

All'estero i biglietti sui voli Air Dolomiti possono essere venduti da tutte le agenzie autorizzate ad emettere biglietteria aerea per i vettori con cui la Società ha stipulato *interline agreement* o accordi di *code share*, e quindi sostanzialmente in tutti i principali mercati, atteso l'elevato numero di tali accordi (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.3)⁽³⁵⁾.

In Germania, Spagna e Francia, dove Air Dolomiti opera voli diretti, l'attività di promozione alla vendita è svolta, grazie agli accordi di *General Sale Agency*, da Lufthansa. Tale attività è svolta da Lufthansa in coordinamento e sotto la supervisione dell'unità dedicata di Air Dolomiti. In Germania, in ragione dell'elevato numero di voli operati sull'aeroporto di Monaco, Air Dolomiti ha aperto un proprio ufficio di promozione commerciale e rappresentanza.

(34) Fonte: Lufthansa Italia.

(35) Ad esempio, grazie al solo *interline agreement* stipulato con Lufthansa, i biglietti Air Dolomiti sono vendibili in circa 90 Paesi.

1.2.5 Autonomia gestionale

La Società ritiene di non avere rapporti di dipendenza con i propri clienti, fornitori e finanziatori. In particolare:

- i clienti di Air Dolomiti in linea generale, coincidono con i passeggeri trasportati (oltre 835.000 nel 2000). Si segnala, peraltro, che nel 2000 il 64,96% dei ricavi riviene da biglietti venduti tramite canali di distribuzione collegati a Lufthansa. Tale situazione, a giudizio del *management*, è l'effetto naturale degli accordi di *partnership* (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.2.3) che contemplano, tra l'altro, il *code sharing* per i voli operati da Air Dolomiti e l'inserimento degli stessi voli della Società nei sistemi di distribuzione, prenotazione e vendita collegati a Lufthansa. Il *management* non rileva, inoltre, significative concentrazioni sulle agenzie di vendita;
- i fornitori di aeromobili sono rappresentati dal consorzio ATR, per i velivoli turboelica, e dalla società canadese Bombardier, per i *jet* CRJ. Al riguardo, il *management* ritiene di aver ottenuto da tali fornitori condizioni di acquisto in linea o migliori di quelle di mercato e che le consegne dei nuovi aeromobili siano avvenute sempre secondo i termini fissati in anticipo. Peraltro, ove ritenuto opportuno, la Società potrebbe ricorrere in futuro, per il potenziamento della flotta, sia a forme di noleggio da altri vettori o aziende specializzate, sia al mercato dell'usato che per taluni modelli (soprattutto ATR) è particolarmente attivo;
- le altre rilevanti forniture sono costituite dai servizi aeroportuali e dal carburante. Al riguardo, il *management* ritiene che Air Dolomiti si trovi in condizioni sostanzialmente analoghe a quelle delle altre compagnie aeree e che, con riferimento ai servizi erogati in forma di monopolio (quali i servizi di sicurezza negli scali) l'eventuale rapporto di dipendenza verso i prestatori di tali servizi sia tipico del settore di attività;
- l'indebitamento della Società (ivi inclusa l'esposizione in linea capitale relativa ai contratti di *leasing*) non presenta particolari forme di concentrazione. Si segnala, tuttavia, che al 31 dicembre 2000 i finanziamenti accordati dal Gruppo BNL, nel cui ambito rientra anche la Locafit S.p.A., erano pari a circa il 23% dell'indebitamento finanziario netto e degli impegni (in linea capitale) per canoni di *leasing*.

1.2.6 Opportunità e minacce che derivano dall'evoluzione dei prodotti e servizi forniti, nonché dalle tecnologie utilizzate

Opportunità

Il *management* ritiene che i principali punti di forza della Società, anche da un punto di vista concorrenziale, possano essere identificati in:

- la consolidata identità della Società sul mercato di riferimento, che riviene da 10 anni di attività, riconosciuta qualità dei servizi (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Sezione 1.2.1.9.6) e presidio delle varie fasi del processo produttivo, dalle politiche commerciali alla pianificazione del *network*, alla manutenzione degli aeromobili;
- l'accordo di *partnership* con Lufthansa, che consente ad Air Dolomiti la possibilità di estendere ai propri passeggeri i benefici derivanti dalla partecipazione alla Star Alliance in termini, tra l'altro, di numero di collegamenti con altre destinazioni europee ed extra-europee (attraverso gli *hub* di Monaco e Francoforte), servizi di *seamless travel*, assistenza ed utilizzo delle strutture di terra della compagnia tedesca, partecipazione a comuni programmi di incentivazione e fidelizzazione della clientela;
- la crescente attività sugli scali aeroportuali di Verona, Torino e l'avvio dell'operatività di Milano Linate, che presentano ampi bacini d'utenza e significative opportunità di sviluppo, anche in considerazione di una significativa componente di traffico *business*, nei voli *point to point* con le principali destinazioni europee;
- la progressiva introduzione dei *jet* Canadair CRJ, che permetterà alla Società di sviluppare il proprio *network* su nuove rotte regionali, grazie al più esteso raggio d'azione dei nuovi aeromobili, e migliorare i livelli di impiego della flotta complessiva in virtù delle maggiori prestazioni (velocità di crociera) del *jet*;
- la flessibilità ed omogeneità dell'attuale flotta ATR, con una vita media di circa tre anni che consente, da un lato, di modulare la capacità offerta in funzione del traffico sviluppato sui singoli collegamenti, grazie alla interscambiabilità degli equipaggi e, dall'altro, di raggiungere economie di esercizio attraverso uguali programmi di manutenzione e la gestione di un comune magazzino.

Minacce

Il *management* ritiene opportuno evidenziare le seguenti minacce a cui è esposta l'attività della Società:

- la formazione e lo sviluppo di alleanze concorrenti, che comprendano anche vettori aerei di piccole e medie dimensioni in grado di promuovere servizi di *feederaggio* su *hub* concorrenti a quelli di Lufthansa e della Star Alliance dagli scali aeroportuali già serviti dalla Società o ad essi contigui;
- la concorrenza su specifiche tratte *point to point* da parte di compagnie di grandi dimensioni ovvero da vettori di piccole e medie dimensioni, a connotazione regionale o *low cost*, che estendano o potenzino il loro *network* sulle rotte servite da Air Dolomiti;
- la scarsità di talune categorie di risorse umane qualificate, che espone la Società anche alla concorrenza di compagnie di maggiori dimensioni nel reperire e trattenere personale competente con particolare riferimento a quello di condotta.

1.2.7 Caratteristiche dei settori di appartenenza

Mercato mondiale

(i) Driver della domanda di trasporto aereo

La domanda di trasporto aereo a livello mondiale, espressa in termini di *revenue passenger kilometers* (RPK), ha mostrato, nel periodo 1985-1999, un incremento complessivo di oltre il 100% (da 1.573 miliardi di RPK a 3.176 miliardi di RPK) con un tasso di crescita medio annuo composto (*cagr*) di circa il 5,1% ⁽³⁶⁾.

L'andamento della domanda di trasporto aereo mostra, peraltro, sensibili differenze a livello geografico. Ad esempio, per le rotte intra-europee, Boeing ha stimato un *cagr* storico di RPK di circa il 6,5% contro il 4,5% rilevato per le rotte domestiche nel Nord America ed il 15,5% circa per le rotte all'interno della Repubblica Popolare Cinese.

In generale, Boeing ritiene che la crescita della domanda di trasporto aereo ecceda la crescita dell'economia (espressa in termini di *Gross Domestic Product* - GDP) di circa due punti percentuali. In particolare, i fattori trainanti la domanda sono individuabili, oltre che nell'aumento del GDP (sostanzialmente in un rapporto di uno a uno), anche nei seguenti:

- 1) la diminuzione delle tariffe, soprattutto per il segmento *leisure*, che nel periodo considerato, 1985-1999, sono diminuite in media dell'1% per anno, al netto degli effetti inflazionistici,
- 2) la globalizzazione dell'economia, che stimola la domanda di trasporto aereo nei paesi ad elevati interscambi commerciali con l'estero e nelle economie emergenti,
- 3) l'aumento dei servizi da parte delle compagnie aeree, in termini di nuovi voli *point to point*, senza soste intermedie, e di aumento delle frequenze.

(ii) Previsioni sulla domanda di trasporto aereo

In termini prospettici, le previsioni di Boeing e di Airbus ⁽³⁷⁾ sulla crescita della domanda sono sostanzialmente allineate. In particolare, per il periodo 1999-2019, Boeing stima un *cagr* atteso di circa il 4,8%, mentre Airbus ritiene che per il prossimo decennio la crescita della domanda possa raggiungere il 5,2% per poi convergere al 4,9% fino al 2019.

	RPK (miliardi) 1999	RPK (miliardi) 2009	cagr 2009-1999	RPK (miliardi) 2019	cagr 2019-2009	cagr 2019-1999
Boeing	3.175,8	5.033,3	4,7%	8.055,7	4,8%	4,8%
Airbus	3.080,1	5.100,2	5,2%	7.985,7	4,6%	4,9%

(36) Fonte: Boeing, Current Market Outlook 2000.

(37) Fonte: Airbus, Global Market Forecast 2000-2019 (Luglio 2000).

Airbus ritiene che la crescita della domanda sia in grado di assorbire l'incremento atteso della capacità offerta, espressa in termini di *available seat kilometers* (ASK), e del numero di partenze, derivante dall'apertura di nuove rotte e dall'aumento delle frequenze. Al riguardo, il coefficiente di riempimento degli aeromobili o *load factor* (rapporto tra RPK ed ASK) dovrebbe crescere a livello mondiale di oltre tre punti percentuali, dal 70,3% al 73,5%, nell'arco di tempo considerato.

Dati relativi al trasporto passeggeri	1999	2009	cagr 2009-1999	2019	cagr 2019-2009	cagr 2019-1999
RPK (miliardi)	3.080,1	5.100,2	5,2%	7.985,7	4,6%	4,9%
ASK (miliardi)	4.378,5	7.076,9	4,9%	10.864,2	4,4%	4,6%
<i>Load factor</i>	70,3%	72,1%		73,5%		
Posti offerti	1.852.641	2.834.332	4,3%	4.168.701	3,9%	4,1%
Partenze (migliaia)	16.156,0	23.464,6	3,8%	30.738,8	2,7%	3,3%
<i>Block hour</i> per aeromobile/anno	3.502	3.636		3.736		
<i>Block speed</i> (km/ora)	611			620		

In particolare, secondo i dati Airbus riportati nella tabella che precede, la crescita complessiva della domanda, pari a circa il 4,9% tra il 1999 ed il 2019, verrà soddisfatta, per circa il 4,1%, dall'aumento della capacità in termini di posti offerti e, per circa lo 0,8%, da recuperi di produttività connessi, tra l'altro, a:

- un maggior tasso di utilizzazione degli aeromobili: le *block hour* medie per aeromobile dovrebbero aumentare da circa 3.500 ore/anno nel 1999 a circa 3.740 ore/anno nel 2019;
- un aumento della velocità degli stessi aeromobili: la *block speed* media per aeromobile (chilometri orari per *block hour*) dovrebbero passare da 611 km nel 1999 a 620 km nel 2019.

Con riferimento alla distribuzione geografica della domanda, gli Stati Uniti e l'Europa (per quest'ultima considerando sia le rotte intra-europee che quelle domestiche) rappresentano i maggiori mercati con quote di RPK sul totale mondiale, rispettivamente, di circa il 26% ed il 10% nel 1999 ⁽³⁸⁾. Inoltre, nello stesso anno, la domanda di trasporto aereo tra gli Stati Uniti e l'Europa ha rappresentato circa il 13% della domanda mondiale. La seguente tabella riporta le quote di mercato ed i tassi di crescita della domanda per i principali mercati geografici che rappresentano circa i due terzi del mercato mondiale:

Mercato (Valori in %)	Quota di mercato ⁽³⁹⁾		Crescita della domanda per anno ⁽⁴⁰⁾		
	1999	2019	2009-1999	2019-2009	2019-1999
Stati Uniti (domestico)	25,7	16,8	2,9	2,3	2,6
Europa-Stati Uniti	13,0	13,3	5,3	4,5	4,9
Intra Europa	7,00	7,6	5,5	5,0	5,3
Stati Uniti-Asia	6,6	8,8	6,5	6,2	6,3
Europa-Asia	4,6	6,5	6,5	6,6	6,5
Europa (domestico)	2,9	2,9	5,1	4,6	4,8
Europa-Africa	2,7	2,4	4,4	4,0	4,2
Rep. Pop. Cinese (domestico)	2,1	3,9	9,2	7,0	8,1
Intra Asia	2,1	2,2	5,4	4,7	5,1

In linea generale, Airbus ritiene che gli Stati Uniti, mercato più maturo, rileveranno tassi di crescita (2,6% nel periodo 1999-2019) inferiori alla media, con una conseguente diminuzione della quota di mercato dal 26% al 17% circa. L'andamento del mercato europeo è previsto sostanzialmente in linea con la media mondiale (5,3% per le rotte intra europee e 4,8% per le rotte domestiche), mentre i mercati asiatici e quello della Repubblica Popolare Cinese aumenteranno la quota di RPK sul totale, grazie a più elevati livelli di crescita.

(38) Fonte: Airbus, op. cit.

(39) In termini di RPK sul totale mondiale. Fonte: Airbus, op. cit.

(40) Cagr atteso di RPK. Fonte: Airbus, op. cit.

Ad analoghi risultati giungono anche le previsioni di Boeing che stima, nel periodo 2000-2019, una aumento medio annuo della domanda pari al 2,8% nel Nord America, al 5,0% in Europa, grazie all'estensione del processo di liberalizzazione del mercato ad altri paesi europei, ed al 6,7% nell'area Asia Pacifico in virtù sia dei più elevati tassi di crescita dell'economia che della progressiva apertura del mercato alla concorrenza con conseguente diminuzione delle tariffe ⁽⁴¹⁾.

(iii) *Composizione ed evoluzione della flotta mondiale*

Boeing ritiene che l'attuale flotta mondiale di circa 12.000 aeromobili per passeggeri aumenterà, nel periodo 1999-2019, fino a circa 28.500 unità ⁽⁴²⁾:

Tipologia di aeromobile	1999	%	2019	%
Regional jet (fino a 70 posti)	893	7,4	4.869	17,1
Aeromobili a singolo corridoio (da 90 a 240 posti)	8.119	67,7	16.766	58,7
Aeromobili a doppio corridoio (da 230 a 400 posti)	2.172	18,1	5.739	20,1
Aeromobili di grandi dimensioni (oltre 400 posti)	810	6,8	1.184	4,1
Totale	11.994	100,0	28.558	100,0

In particolare, Boeing prevede che i *regional jet*, con capacità massima di 70 posti, aumenteranno la loro quota, sulla flotta mondiale, dal 7,4% al 17,1% circa. Tale evoluzione è già in atto negli Stati Uniti, dove i *regional jet* stanno trasformando le compagnie aeree di piccole e medie dimensioni, a connotazione regionale, da vettori esclusivamente dedicati a rotte *feeder* a corto raggio a *partner* strategici di compagnie di grandi dimensioni. Grazie al più esteso raggio di azione dei *regional jet*, le compagnie minori possono, infatti, aumentare le destinazioni offerte dai maggiori *hub* e sostituire gli aeromobili di più elevate dimensioni delle compagnie *major* sulle rotte non in grado di garantire *load factor* adeguati per tali tipologie di velivoli.

In tale ambito, il crescente utilizzo dei *regional jet* consente alle compagnie aeree di aumentare il numero delle frequenze al di fuori degli orari di punta (*off-peak time*) soprattutto per i passeggeri *business*, con conseguente maggiore offerta e migliori *yield* medi (ossia ricavi divisi per RPK).

Le consegne dei nuovi aeromobili saranno concentrate negli Stati Uniti ed in Europa che, anche al fine di sostituire la parte di flotta più anziana, assorbiranno rispettivamente il 35% ed il 31% dei nuovi velivoli.

Mercato regionale europeo

La *European Regions Airline Association* (ERA) definisce quali compagnie aeree regionali i vettori che connettono, con voli di linea *point to point*, due località regionali e/o che offrono voli diretti da una località regionale verso specifici *hub* di grandi dimensioni. Secondo l'ERA, le compagnie regionali sono dotate di una flotta composta da aeromobili turboelica e/o *jet* da 19-120 posti.

La seguente tabella evidenzia l'evoluzione del mercato regionale europeo sulla base delle segnalazioni delle compagnie aeree aderenti all'ERA ⁽⁴³⁾:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	cagr 1999-1994
Passeggeri km (miliardi)	17,4	20,2	28,0	30,3	35,2	38,3	17,1%
Posti offerti km (miliardi)	32,1	36,8	48,1	51,7	59,5	65,3	15,3%
Passeggeri (milioni)	43,9	47,4	49,8	54,1	62,6	68,0	9,2%
Posti offerti (milioni)	79,6	85,3	89,4	95,8	109,8	114,9	7,6%

(41) Fonte: Boeing, *op. cit.*

(42) Fonte: Boeing, *op. cit.*

(43) Fonte: ERA, sito web www.eraa.org (ottobre 2000).

In particolare, i passeggeri per chilometro relativi alle compagnie regionali hanno mostrato un tasso di crescita medio annuo (pari a circa il 17%) sensibilmente superiore a quello registrato per il complessivo mercato europeo domestico (pari a circa l'8% nel periodo 1995-1999 ⁽⁴⁴⁾) che include anche i dati di traffico delle compagnie *major*. La crescita del numero di passeggeri, pari a circa il 9% nel periodo 1994-1999, è proseguita anche nei primi nove mesi del 2000 con un aumento medio del 10% ⁽⁴⁵⁾.

Il *load factor* medio rilevato dall'ERA è risultato pari a circa il 56,2% nel 1999 ed a circa il 58,6% al settembre 2000.

In termini di composizione della domanda, l'ERA, sulla base di sondaggi effettuati su 20 compagnie regionali, ritiene che il segmento *business* rappresenti circa il 60% della domanda totale e che il 48% dei passeggeri viaggi a tariffa piena:

(dati in percentuale)	1996	1997	1998	1999
Composizione della domanda				
– Business	56	61	57	60
– Leisure	44	39	43	40
Passeggeri a tariffa piena	42	42	41	48

Al febbraio 2000, la flotta complessiva delle compagnie aeree aderenti all'ERA era composta da circa 1.200 aeromobili, di cui il 55% turboelica ed il 45% *jet*, con una capacità media di circa 68 posti. In particolare, l'ERA rileva crescenti investimenti in aeromobili *jet* da 40 a 74 posti, che vengono tipicamente impiegati su rotte *point to point*, mentre i velivoli turboelica sotto i 40 posti sono in progressiva diminuzione.

Mercato domestico

Il trasporto aereo in Italia ha rilevato, nel periodo 1994-1999, una crescita media annua di oltre l'8% in termini di passeggeri e di circa il 12% per i movimenti degli aeromobili (numero di decolli ed atterraggi) ⁽⁴⁶⁾:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	cagr 1999-1994
Passeggeri (milioni)	55,6	58,6	64,8	72,5	76,6	82,7	8,3%
Movimenti aeromobili (migliaia)	718	768	861	932	1.015	1.260	11,9%

La crescita della domanda è stata sostenuta sia dalla progressiva liberalizzazione del mercato, sia dal processo di integrazione europea che ha favorito lo sviluppo di un intenso traffico infra-europeo con conseguente apertura di nuove tratte e di aumento delle frequenze sulle destinazioni già servite.

I flussi di traffico evidenziano una concentrazione su i due *hub* di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che nel 1999 hanno assorbito rispettivamente il 29,1% ed il 20,5% dei circa 83 milioni di passeggeri. Per gli altri scali nazionali, si rileva una sensibile diminuzione dei passeggeri su Milano Linate (da circa il 17,8% nel 1998 all'8% nel 1999), a seguito della ripartizione del traffico sui due aeroporti milanesi, ed una distribuzione diffusa sui restanti principali aeroporti domestici. In particolare, i tredici maggiori scali con oltre un milione di passeggeri hanno assorbito, nel 1999, circa il 35,4% del volume dei passeggeri contro il 34,1% del 1998.

Nell'ambito del mercato domestico, Databank stima che le compagnie aeree italiane abbiano trasportato, nel 1999, circa 35 milioni di passeggeri, corrispondenti a circa il 42,5% del traffico aereo

(44) Fonte: Boeing, op. cit.

(45) Fonte: ERA Performance, ottobre 2000.

(46) Fonte: Databank, Compagnie Aeree – giugno 2000.

passaggeri in partenza ed in arrivo dagli scali nazionali (47), con un incremento di circa il 6% rispetto al 1998. In termini di valore, l'attività dei vettori italiani registra un incremento del 9,1%, attestandosi su circa Lire 11.000 miliardi, come riportato nella seguente tabella:

	1996	1997	1998	1999	1999-1998	Cagr 1999-1996
Passaggeri (milioni)	27,9	31,2	33,1	35,1	6,1%	7,9%
Mercato (Lire miliardi)	9.088	9.293	10.073	10.994	9,1%	6,6%

Secondo Databank, l'aumento del valore dell'attività, superiore alla crescita del numero dei passeggeri trasportati, deriva, oltre che da un recupero di efficienza di alcuni vettori, sia dall'ingresso di nuove aerolinee sia dallo sviluppo di compagnie di piccole e medie dimensioni che effettuano anche collegamenti internazionali, sia di linea che *charter*, generalmente più redditizi delle rotte domestiche.

In particolare, le strategie generalmente perseguite da tali vettori consistono in:

- 1) l'ingresso su rotte di nicchia, nazionali ed internazionali, non servite adeguatamente da compagnie di maggiori dimensioni,
- 2) la costituzione di alleanze con compagnie *major*, che permettono ai vettori minori di superare le barriere all'entrata su specifiche rotte internazionali e di rafforzare il posizionamento competitivo sul mercato domestico grazie alla promozione di servizi (ad esempio, partecipazione a *network* internazionali e a programmi di *frequent flyer*) offerti dai vettori di maggiori dimensioni.

Con riferimento alle previsioni a medio termine, Databank prevede, per il mercato domestico, una crescita mediamente superiore a quella mondiale, principalmente per effetto dell'incremento di capacità e di collegamenti offerti (con particolare riferimento a collegamenti *point to point* di corto e medio raggio da aeroporti a carattere regionale), per la diffusione del mezzo di trasporto aereo presso una utenza sempre più ampia (Databank stima che attualmente in Italia voli, in media, circa il 4% degli abitanti contro una media europea del 10%) e per la tendenza ad una riduzione delle tariffe, favorita dalla concorrenza tra i vettori. Al riguardo, il numero dei passeggeri dovrebbe raggiungere, alla fine del 2002, circa 101,3 milioni con una crescita media annua del 7%.

1.2.8 Principali fattori macro e micro economici che possono condizionare l'attività di Air Dolomiti

Andamento della domanda di trasporto aereo

La domanda di trasporto aereo è correlata all'andamento dell'economia ed è caratterizzata da fenomeni di ciclicità. Una eventuale congiuntura economica sfavorevole, a livello internazionale e/o nazionale, o, comunque, una diminuzione della propensione alla spesa da parte dei consumatori potrebbero comportare contrazioni nella domanda di trasporto aereo, ovvero rallentarne la crescita. Tali situazioni potrebbero condurre ad eccessi di capacità di offerta (in termini, tra l'altro, di posti offerti, destinazioni, frequenze dei voli) con conseguenti negativi impatti sui *load factor* e sulle tariffe.

Riduzione delle tariffe

L'industria del trasporto aereo è caratterizzata da una progressiva riduzione delle tariffe, soprattutto nel segmento *leisure*. In particolare nel periodo 1985-1999, Boeing stima che, in media ed al netto degli effetti inflazionistici, le tariffe siano diminuite di circa l'1% per anno e che lo *yield* delle compagnie aeree (ossia il ricavo per singolo passeggero-chilometro trasportato) si sia ridotto di circa l'1,9% all'anno (48) anche per effetto della maggior lunghezza media delle rotte percorse. Tale situazione comporta per i vettori aerei la necessità di perseguire costantemente programmi di riduzioni dei costi e di recuperi di produttività.

(47) Fonte: Databank, *op. cit.*

(48) Boeing, *op. cit.*

Saturazione delle strutture aeroportuali

Le strutture aeroportuali presentano soventemente fenomeni di saturazione ovvero limiti allo sviluppo di capacità, anche derivanti da impatti ambientali, con conseguenti difficoltà per le compagnie aeree di ampliare la rete di collegamenti, aumentare il numero delle frequenze ovvero ottenere nuovi *slot* soprattutto in fasce orarie ad elevati flussi di traffico.

Servizi sostitutivi

Tra i servizi sostitutivi al trasporto aereo di passeggeri si richiamano il crescente ricorso a sistemi di telecomunicazione avanzati (quali, ad esempio, le videoconferenze e le teleconferenze), che possono portare ad una diminuzione della domanda nel segmento *business*, e, nel medio-lungo periodo, lo sviluppo dei treni ad alta velocità, che si pongono in concorrenza soprattutto su collegamenti a corto raggio. Si ritiene, peraltro, che lo sviluppo di tali servizi sostitutivi abbia, comunque, un impatto positivo sulla crescita economica che, a sua volta, costituisce un fattore trainante della domanda di trasporto aereo.

Ottimizzazione dei livelli di efficienza interni

I processi di liberalizzazione e di privatizzazione di alcune tra le maggiori compagnie aeree europee hanno determinato un aumento della tensione competitiva nell'industria del trasporto aereo. A fronte di tale situazione, i vettori aerei tendono, tra l'altro, a concentrare le loro azioni sul presidio delle quote di mercato e sulla fidelizzazione della clientela, perseguendo, al contempo, programmi interni di riduzione dei costi fissi e di recupero di produttività, anche mediante l'esternalizzazione di determinate funzioni (quali, ad esempio, la gestione del magazzino ed i servizi di manutenzione).

1.2.9 Fenomeni di stagionalità

L'industria del trasporto aereo è caratterizzata da fenomeni di stagionalità, relativi sia all'andamento della domanda nel suo complesso sia a particolari segmenti di clientela. Al riguardo, Air Dolomiti ha rilevato storicamente una contrazione della domanda tipicamente nel periodo da novembre a gennaio e nel mese di agosto con particolare riferimento alla clientela di tipo *business*.

In particolare, durante la stagione invernale 1999/2000, i ricavi per *block hour* (tempo espresso in ore durante il quale l'aeromobile è in movimento) relativi ai mesi di dicembre e gennaio hanno rilevato uno scostamento medio negativo di circa il 15% rispetto al dato medio mensile annuo mentre, nella stagione estiva 2000, i ricavi per *block hour* relativi al mese di agosto hanno evidenziato uno scostamento negativo di circa il 10% sempre rispetto al dato medio mensile annuo.

Al fine di far fronte a tali effetti di stagionalità, la Società modifica, grazie al sistema di *revenue management*, l'offerta delle classi tariffarie per i singoli voli al fine di privilegiare, anche con tariffe promozionali, la domanda riveniente dalla clientela di tipo *leisure* e, nel periodo estivo, riduce parzialmente il proprio operativo di linea e, con la capacità disponibile, offre voli stagionali sui quattro scali della Sardegna ed incrementa l'offerta di voli *charter* per conto terzi.

1.2.10 Rischi di mercato

Air Dolomiti è soggetta ai rischi di mercato tipici del settore trasporto aereo, che sono rappresentati dal prezzo del carburante e dal tasso di cambio del Dollaro statunitense nei confronti dell'Euro. Inoltre, Air Dolomiti è soggetta al rischio di aumento dei tassi d'interesse.

Carburante

Il costo del carburante è legato all'andamento del prezzo del petrolio sui mercati internazionali e del tasso di cambio Euro/Dollaro statunitense. Nella seguente tabella è riportato il costo supportato dalla Società nel triennio 1998-2000.

	1998	1999	2000
Consumo totale (milioni di litri)	20,4	22,3	31,3
Prezzo medio (Lire/litro)	336	384	642
Costo totale (Lire milioni)	6.879	8.552	20.079
% sul totale costi operativi	7,03%	7,07%	12,81%

Sulla base del costo per carburante registrato nel 2000 (pari a Lire 20.079 milioni, equivalente al 12,81 % dei costi operativi), si può stimare che l'effetto di una variazione del 10% del prezzo medio del carburante nel periodo considerato, a parità di tasso di cambio Euro/Dollaro statunitense, avrebbe comportato una variazione del risultato operativo pari a Lire 2.008 milioni, equivalente al 18,6% del risultato stesso.

Air Dolomiti non ha finora fatto ricorso a strumenti di copertura del rischio di oscillazione del prezzo del carburante. Tuttavia, anche in considerazione delle forti oscillazioni del prezzo del petrolio registrate nel periodo 1999-2000, il consiglio di amministrazione della Società ha deliberato di conferire mandato a Lufthansa a stipulare, in nome e per conto di Air Dolomiti, ove ritenuto opportuno, contratti di *hedging*, sino al 90% del consumo di carburante previsto. Il *management* ritiene che tale decisione potrebbe portare ad una apprezzabile riduzione del rischio.

Tasso di cambio

La Società è strutturalmente esposta alla variazione del tasso di cambio Euro-Dollaro statunitense, dal momento che alcune delle principali voci di costo della Società sono denominate in Dollari statunitensi o legate all'andamento di tale valuta.

Nella seguente tabella è riportato l'equivalente in Lire delle voci di costo di Air Dolomiti denominate in Dollari statunitensi nel periodo 1998-2000.

Costi denominati in Dollari statunitensi

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Aeromobili (canoni <i>leasing</i>)	22.832	43.285	39.938
Area tecnica (parti di ricambio, materiale e servizi di manutenzione)	3.871	6.962	7.547
Carburante (*)	5.375	6.912	17.780
Assicurazioni	1.720	2.096	2.820
Sistemi di prenotazione (CRS) (**)	668	1.013	1.477
Totale costi denominati in Dollari statunitensi	34.466	60.268	69.562
% su costi	26,84%	34,58%	32,25%
Totale costi operativi + canoni per locazioni + ammortamenti e svalutazioni	128.411	174.277	215.706

(*) Viene considerata la quota del costo del carburante generata dalla quotazione del prezzo del petrolio, effettuata in Dollari statunitensi.

(**) Alcuni dei sistemi di prenotazione generano un costo per biglietto espresso in dollari.

Alla data del 31 dicembre 2000, tali voci di costo rappresentavano circa il 32,25% dei costi che concorrono alla formazione del risultato operativo della Società comprensivo dei canoni per locazioni, ammortamenti e svalutazioni. Su tale base si può stimare che l'effetto di una variazione del 10% del tasso medio di cambio Euro/Dollaro statunitense nel periodo considerato avrebbe comportato una variazione del risultato operativo pari a Lire 6.956 milioni, equivalente al 64,3% del risultato stesso.

Inoltre, Air Dolomiti presenta al 31 dicembre 2000 debiti denominati in Dollari statunitensi equivalenti a Lire 25.575 milioni, per il finanziamento dei due aeromobili ATR 42-500 acquisiti in proprietà nel 1998. Tali debiti generano due effetti sul conto economico: (i) un accantonamento al fondo oscillazione cambi a fine esercizio in caso di apprezzamento del Dollaro statunitense nei confronti dell'Euro rispetto al cambio storico di contabilizzazione, ovvero un utilizzo dello stesso in caso di apprezzamento dell'Euro; (ii) utili o perdite su cambi al momento del rimborso di quote capitale di tali finanziamenti nel caso in cui il tasso di cambio risulti diverso da quello storico.

Va peraltro considerato che la parte dei ricavi rappresentati da addebiti ad altre compagnie aeree per biglietti venduti dalle stesse per tratte operate da Air Dolomiti viene fatturata in Dollari statunitensi per accordo internazionale IATA. Per tali importi – che alla data del 31 dicembre 2000 rappresentavano il 69,57% dei ricavi della gestione caratteristica – Air Dolomiti è esposta al rischio di oscillazioni del Dollaro statunitense nel periodo intercorrente tra la data di fatturazione e quella di incasso; al riguardo la Società ha acceso finanziamenti export a breve termine per anticipi su crediti liquidati nella valuta statunitense per coprire le oscillazioni di cambio in tale periodo (cfr. Sezione I, Capitolo 4, Paragrafo 4.4.2.2).

Nella seguente tabella vengono riportati gli oneri netti su cambi registrati da Air Dolomiti nel periodo 1998-2000.

Oneri netti su cambi

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Utili su cambi	2.203	3.172	6.602
Perdite su cambi	(5.464)	(8.239)	(9.224)
(Accantonamento) Utilizzo fondo rischi cambio	(433)	(1.515)	957
Totale	(3.694)	(6.582)	(1.665)

La Società in passato non ha effettuato operazioni di copertura del rischio di cambio Euro/Dollaro statunitense ad eccezione dei richiamati finanziamenti export.

Nel mese di novembre 2000, il consiglio di amministrazione della Società ha deliberato di adottare le più opportune politiche di copertura dei tassi di cambio sulla base del monitoraggio dei flussi di cassa attivi e passivi denominati in Dollari statunitensi e di stipulare accordi in relazione a quanto sopra, con istituzioni finanziarie all'uopo individuate.

Tasso di interesse

Al 31 dicembre 2000 l'indebitamento finanziario netto di Air Dolomiti ammontava a Lire 62.425 milioni, per la quasi totalità a tassi variabili.

Inoltre, alla stessa data, la Società aveva impegni per canoni futuri di *leasing* pari a Lire 265.345 milioni circa (in linea capitale). La quasi totalità dei contratti di *leasing* è indicizzata ai tassi di mercato (Euribor per quelli espressi in Euro, Libor per quelli espressi in Dollari statunitensi).

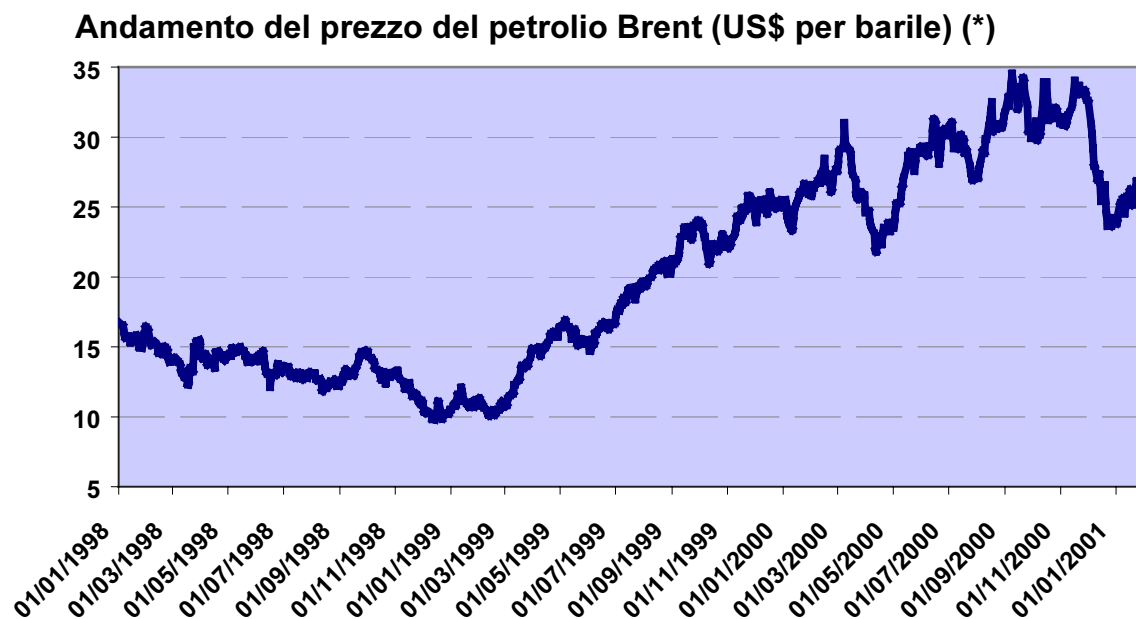
La Società in passato non ha posto in essere operazioni di copertura del rischio di variazioni dei tassi d'interesse.

1.2.11 Fonti e disponibilità di materie prime, andamento medio annuo e volatilità dei prezzi

L'unica materia prima di significativa importanza per Air Dolomiti è il carburante, per il quale il *management* non ritiene che sussistano problematiche di disponibilità.

L'approvvigionamento avviene direttamente negli aeroporti tramite contratti con le principali compagnie petrolifere (Agip, Exxon, TotalFinaElf).

Nel grafico seguente sono evidenziati l'andamento medio e la volatilità dei prezzi del triennio 1998-2000.



(*) Fonte: Bloomberg.

1.2.12 Quadro normativo di riferimento

In base al Regolamento CEE 2407/1992 l'esercizio dell'attività di vettore aereo stabilito all'interno della Unione Europea è soggetto al rilascio di una licenza. Al fine del rilascio di tale licenza, l'impresa richiedente dev'essere e rimanere di proprietà, direttamente o attraverso una partecipazione di maggioranza, degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati Membri dell'Unione Europea, i quali devono altresì esercitare sempre il controllo effettivo sull'impresa.

In base a tale Regolamento, la licenza d'esercizio può essere rilasciata solo previo accertamento del possesso di requisiti di solidità finanziaria ed economica. Il Regolamento stabilisce, altresì, che il vettore deve essere in possesso di un "certificato di operatore aereo" (C.O.A.) da cui risulti che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessaria ad assicurare l'esercizio in condizioni di sicurezza dei suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel certificato medesimo.

L'impresa che richiede il rilascio del C.O.A. deve dimostrare di aver definito e programmato le proprie modalità di gestione e funzionamento con particolare riferimento al tipo di aeromobile impiegato, all'organigramma ed alle previsioni di conto economico e flussi di cassa per il primo triennio di attività.

L'organo preposto in Italia al rilascio del C.O.A. è il Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.). La normativa di riferimento è contenuta in regolamenti tecnici, approvati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione e da circolari che definiscono i criteri interpretativi ed i metodi di rispondenza nonché le procedure amministrative connesse all'applicazione degli stessi regolamenti. Con gli Accordi di Cipro del 1990 – cui il R.A.I. ha aderito – e la successiva creazione della JAA (*Joint Aviation Authorities*), organismo sovranazionale con sede in Olanda, la produzione di norme e regolamenti viene attualmente curata, per gli Stati aderenti, dalla JAA attraverso le cd. JAR (*Joint Aviation Requirements*), alcune delle quali sono state rese obbligatorie e vincolanti all'interno dell'Unione Europea in quanto recepite da regolamenti comunitari.

Tra le diverse JAR sin qui emanate, particolare rilievo ha, per le compagnie esercenti l'attività di trasporto aereo di passeggeri, la cd. JAR-OPS Part 1 - *Commercial Air Transportation*, che disciplina la certificazione degli operatori aerei, non ancora resa vincolante con regolamento comunitario. Tuttavia, con Decreto in data 30 marzo 1998, il Ministro dei Trasporti ha stabilito che il C.O.A. debba essere rilasciato secondo le regole JAR-OPS.

Il passaggio dal sistema autorizzatorio nazionale (basato, quanto all'accertamento dei requisiti tecnici, sui regolamenti del RAI) al sistema autorizzatorio comunitario (basato sulla JAR-OPS) è stato disciplinato con la circolare R.A.I. n. 53 del 30 aprile 1998, immediatamente successiva all'emanazione del suddetto Decreto, e con il "Regolamento per il rilascio del Certificato di Operatore Aereo ad imprese di trasporto aereo non approvate secondo JAR-OPS" del 14 febbraio 2000. Con la stessa circolare, per le imprese già certificate secondo il Regolamento Tecnico del R.A.I. viene concordata una transizione graduale tra i requisiti dei due sistemi. Con il Regolamento del 14 febbraio 2000 è stabilito che a decorrere dal 1° aprile 2000 le imprese di trasporto aereo già in possesso di licenza esercizio debbano in occasione della domanda di rinnovo del Certificato di Indennità Tecnica, richiedere il rilascio del C.O.A. e che a decorrere dal 1° gennaio 2002 il C.O.A. delle imprese di trasporto che impiegano veivoli con 20 o più posti per passeggeri è rilasciato o rinnovato esclusivamente se esse soddisfano i requisiti del Regolamento JAR - OPS 1.

Air Dolomiti ha già avviato il processo per il rilascio del C.O.A. e prevede che tale processo venga completato entro il mese di settembre 2001.

Il rilascio del C.O.A. presuppone, inoltre, un accertamento di carattere tecnico in quanto il R.A.I. deve emettere un *Maintenance Approval Statement* (MAS) che viene rilasciato solo a seguito di una verifica dell'adeguatezza – anche da un punto di vista delle conoscenze tecniche – della struttura organizzativa della compagnia. Al R.A.I. competono, altresì, tutti i controlli di carattere tecnico, in particolare relativi alla aeronavigabilità degli aeromobili (di proprietà od assunti in locazione) che il vettore intende impiegare e che possono essere inseriti nella flotta solo a seguito di specifica autorizzazione del R.A.I. e di rilascio del Certificato di Navigabilità.

Il Codice della Navigazione Italiano, così come modificato con Legge 24 aprile 1998 n. 128, fissa, inoltre, i requisiti per l'iscrizione degli aeromobili nel Registro Aeronautico Nazionale - R.A.N. (struttura dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile - ENAC). In particolare, ai fini dell'iscrizione gli aeromobili devono appartenere a società costituite o aventi sede in Italia o in altro Stato membro dell'Unione Europea il cui capitale appartenga in tutto o in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro stato membro dell'Unione Europea ovvero a persone giuridiche italiane o di altri Stati dell'Unione Europea aventi le medesime caratteristiche di compagnie societaria e il cui presidente e la maggioranza degli amministratori, ivi compresi l'amministratore delegato, nonché il direttore generale, siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione Europea.

1.2.12.2 Il trasporto aereo all'interno dell'Unione Europea

La normativa di riferimento è costituita dal Regolamento CEE n. 2408/1992 che disciplina l'accesso dei vettori aerei dell'Unione Europea alle rotte intracomunitarie.

Tale Regolamento ha completato il processo di liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo europeo, di linea e non di linea, stabilendo, quale principio generale, che qualsiasi compagnia aerea munita della licenza di vettore aereo comunitario possa operare le rotte all'interno dello spazio aereo europeo, incluse le rotte interne degli Stati membri.

L'esercizio da parte dei vettori di tale facoltà è comunque condizionato alla disponibilità, presso gli aeroporti sui quali si intende operare, degli *slot*, vale a dire delle bande orarie di atterraggio e decollo.

Il principio di cui sopra può subire deroghe laddove uno Stato membro abbia l'esigenza di ripartire il traffico tra gli aeroporti appartenenti al medesimo sistema aeroportuale o vi siano problemi ambientali o di congestione. In tal caso, però, le deroghe non devono essere discriminatorie, devono avere durata limitata, e possono essere assunte solo previa notifica alla Commissione (che può anche vietare la previsione di tali deroghe).

Gli Stati Membri possono, altresì, al fine di assicurare il principio della “continuità territoriale” rispetto a regioni periferiche o in via di sviluppo, imporre oneri di servizio pubblico a carico dei vettori che intendono operare rotte con destinazioni in tali regioni. Gli oneri si sostanziano in condizioni minime (frequenze dei voli, capacità degli aeromobili impiegati, tariffe) che devono essere rispettate dai vettori che ne abbiano accettato l'imposizione.

1.2.12.3 Il trasporto aereo al di fuori dell'Unione Europea

Le modalità e condizioni di esercizio del trasporto aereo verso aeroporti non situati nell'Unione Europea si distinguono a seconda della tipologia di trasporto (di linea o non di linea).

Trasporto di linea

L'esercizio del trasporto aereo di linea è disciplinato da convenzioni multilaterali o bilaterali, con le quali gli Stati contraenti riconoscono la facoltà, ai vettori aerei posseduti ed effettivamente controllati da soggetti residenti in tali Stati di operare rotte di collegamento tra i rispettivi Paesi. Le convenzioni stabiliscono generalmente gli aeroporti che potranno essere oggetto di tali rotte, nonché le capacità, il numero di posti disponibili che le compagnie aeree potranno offrire, le modalità operative e le procedure per gli accordi tariffari. Inoltre, gli Stati indicano nelle convenzioni i vettori da loro rispettivamente designati ad operare le rotte interessate dalle convenzioni. Lo Stato Italiano ha stipulato convenzioni bilaterali con oltre 100 Stati esteri.

Trasporto non di linea (charter)

Il rilascio dei diritti di traffico viene generalmente effettuato dietro specifica richiesta del vettore interessato ad operare il volo *charter*, rivolta all'autorità dell'aviazione civile dei Paesi di partenza e di destinazione.

1.2.12.4 Ulteriori disposizioni che regolano l'attività di trasporto aereo

Regolamento CEE/95/93 sull'assegnazione degli slot aeroportuali

Con il Regolamento CEE/95/93 sono state disciplinate le procedure di assegnazione degli *slot* ai vettori aerei comunitari. In base al Regolamento, l'assegnazione è effettuata dal “coordinatore”, figura autonoma ed indipendente rispetto ai vettori, che opera in ciascun aeroporto “coordinato” (intendendosi per tale un aeroporto per il quale vengano avanzate richieste di *slot* in numero superiore alle disponibilità esistenti) e competente all'attribuzione, modifica e revoca degli *slot*.

I principi generali posti dal Regolamento sono i seguenti:

- ogni vettore ha diritto a mantenere gli *slot* operati nella stagione precedente purchè sia in grado di dimostrare di aver operato i singoli *slot* perlomeno nella misura dell'80%;
- gli *slot* che non siano stati operati nella predetta misura vengono inseriti in un pool posto a disposizione degli altri vettori;
- ai vettori che chiedono di operare su un aeroporto presso il quale non operavano in precedenza è riservato il 50% degli *slot* disponibili (in quanto nuovi, ritirati o rinunciati da altri vettori);
- lo Stato può, a certe condizioni, riservare *slot* relativi ad una rotta verso un aeroporto situato in una regione periferica o in via di sviluppo se tale rotta è considerata di vitale importanza per lo sviluppo economico della regione.

Regolamento CEE/2409/92 sulle tariffe

Il Regolamento CEE/2409/92 in materia di tariffe aeree stabilisce quale principio generale che i vettori aerei siano liberi di fissare le tariffe per i loro servizi. Tuttavia, è in facoltà degli Stati membri ritirare una tariffa che, tenuto conto dell'intera struttura tariffaria per la rotta interessata e di altri fattori pertinenti, compresa la situazione concorrenziale del mercato, sia eccessivamente elevata per gli

utenti. Ugualmente, gli Stati membri possono bloccare in modo non discriminatorio ulteriori riduzioni di tariffe su un mercato quando ciò sia causato da una persistente tendenza al ribasso delle tariffe e comporti perdite generalizzate per tutti i vettori aerei che operano le rotte interessate.

Regolamento CEE/295/91 sul sistema di “compensazione” dei passeggeri

Tale Regolamento stabilisce un sistema di “compensazione” per il caso di mancato imbarco del passeggero dovuto a sovrapprenotazione (*overbooking*). Il Regolamento si applica quando l’aeroporto di partenza si trova in uno Stato membro dell’Unione Europea. In caso di negato imbarco, il passeggero ha diritto di scegliere fra: il rimborso del prezzo del biglietto; un volo alternativo quanto prima possibile; un volo alternativo ad una data successiva di sua preferenza. Indipendentemente da tale scelta, il vettore è tenuto a pagare immediatamente al passeggero, prescindendo dall’eventuale danno che questi possa aver subito, un risarcimento forfettario pari a 150 euro per voli fino a 3.500 km ed a 300 euro per i voli oltre tale distanza.

Convenzioni Internazionali

Il sistema del trasporto aereo è altresì soggetto ad altre norme, convenzioni ed accordi internazionali, tra cui di seguito si segnalano le più rilevanti:

- Convenzione di Varsavia del 12.10.1929 per l’unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale (come successivamente modificata ed integrata);
- Convenzione di Chicago del 7.12.1944 sull’aviazione internazionale;
- Accordo di Chicago del 7.12.1944 sul trasporto aereo internazionale (c.d. Accordo delle cinque libertà);
- Convenzione di Bruxelles del 13.12.1960 (EUROCONTROL) sulla cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea;
- Convenzione di Tokio del 14.9.1963 sulle infrazioni e altri atti commessi a bordo degli aeromobili.

1.2.12.5 La IATA - International Air Transport Association

La IATA – *International Air Transport Association* – è un organismo privato con sede in Canada, fondato nel 1945, cui aderisce la maggior parte delle compagnie aeree mondiali. Lo scopo principale della IATA è quello di fornire ai propri membri servizi centralizzati di diversa tipologia e “standardizzare” e rendere compatibili tra loro, nella massima misura possibile, le procedure organizzative, operative e commerciali delle singole compagnie aeree, al fine di migliorare la gestione delle loro attività, ridurre i costi e massimizzare i profitti.

Tale scopo viene perseguito mediante risoluzioni adottate dalla PACONF (*Passenger Agency Conference*), organismo assembleare composto dai rappresentanti dei vettori.

A titolo esemplificativo, si citano le risoluzioni che si riferiscono ai rapporti commerciali con le agenzie di viaggi ed al BSP (*Bank Settlement Plan*) – sistema di pagamento della biglietteria aerea – (Reso 814), che stabiliscono il contenuto ed il formato dei biglietti aerei (Reso 724), che specificano i codici dei messaggi che vengono scambiati tra compagnie ed enti di gestione aeroportuale, che stabiliscono le procedure per l’effettuazione delle prenotazioni da parte delle agenzie (Reso 830). Tra le funzioni di principale rilievo della IATA, vi è quella relativa alla gestione del rapporto con le agenzie di viaggio. La IATA, infatti, provvede, per conto delle compagnie aeree, ad accreditare quali agenzie IATA quelle che rispondano a specifici parametri di solidità economica e finanziaria, nonché di sicurezza dei locali ove l’attività viene svolta. A seguito dell’accreditamento, le agenzie ricevono stock di biglietti aerei neutri, che è abilitata ad emettere in relazione ai voli operati da tutte le compagnie aderenti alla IATA. L’agenzia di viaggio provvede al versamento dei proventi con cadenza quindicinale ed attraverso un sistema di pagamento (BSP), affidato dalla stessa IATA ad una o più banche.

1.2.13 Contesto competitivo

La Società è interessata da tre diversi livelli di concorrenza:

- competizione tra alleanze di compagnie aeree di grandi dimensioni che agiscono sul mercato mondiale e che coinvolgono anche vettori di piccole e medie dimensioni in grado di promuovere servizi di *feederaggio* su *hub* concorrenti a quelli di Lufthansa e della Star Alliance;
- concorrenza *point to point*, promossa da vettori che estendano o potenzino la loro attività sulle tratte presidiate da Air Dolomiti;
- concorrenza tra aeroporti, in termini di capacità attrattiva esercitata su una comune area geografica da scali contigui presidiati da compagnie aeree concorrenti.

Si espongono di seguito, alcune considerazioni elaborate dal *management* sull'attuale contesto competitivo dei tre menzionati livelli.

1.2.13.1 Concorrenza tra alleanze

La concorrenza tra alleanze si manifesta principalmente nel processo di scelta da parte dei passeggeri tra le diverse alternative di:

- *network*, in termini di destinazioni offerte, frequenze dei voli, ottimizzazione delle connessioni con voli in coincidenza, presenza di strutture commerciali sui mercati di riferimento, caratteristiche dell'*hub* di transito;
- iniziative promozionali, volte alla fidelizzazione della clientela, che includono programmi di *frequent flyers*, servizi complementari (ad es. convenzioni con alberghi) oltre che le specifiche condizioni tariffarie;
- standard qualitativi attesi, ovvero aspettative di puntualità e regolarità dei voli, funzionalità e *comfort* degli aeromobili, servizi di terra (biglietteria, aree di *check-in* e di imbarco, *lounge* di attesa), assistenza di bordo.

Tali variabili assumono normalmente particolare rilevanza nella selezione di voli a lungo raggio o che comunque comportano scali intermedi e connessioni con altre compagnie aeree.

I vettori di piccole e medie dimensioni sono interessati dalla concorrenza tra alleanze in quanto, nella loro qualità di compagnie *feeder* sui diversi *hub*, svolgono un ruolo di presidio dei mercati periferici per conto delle stesse alleanze. In tale ambito, Air Dolomiti è in concorrenza con i vettori regionali partecipanti o collegati ad altre alleanze.

La tabella che segue riporta le maggiori alleanze tra compagnie aeree (49):

Nome Alleanza	Compagnie aeree	Flotta (n. aerei)	Città servite	Passeggeri 1999 (milioni)	Quota di mercato 1999 (RPK)	Principali hub europei
STAR ALLIANCE	United Airlines, Lufthansa Singapore Airlines All Nippon Airways Air Canada Thai Airways Int'l Varig SAS Air New Zealand Ansett Australia Mexicana de Aviacion BMI British Midland Austrian Airlines Group Lauda Air Tyrolean Airways	2.140	815	292,7	18,8%	Francoforte Monaco di Baviera, Vienna, Copenhagen
ONEWORLD	American Airlines British Airways Qantas Cathay Pacific Iberia LanChile Finnair Air Lingus	1.826	560	199,3	12,8%	Londra Heathrow e Gatwick, Madrid
SKY TEAM	Delta Air Lines Air France Korean Airlines Aeromexico	985	451	175	11,2%	Parigi CDG
KLM/Northwest	KLM Northwest Airlines	577	282	71,6	4,6%	Amsterdam
QUALIFLYER	Swissair Sabena Turkish Airlines AOM TAP Air Portugal Air Europe Volare LOT Polish Airlines Crossair Air Littoral Portugalia	468	332	52,3	0,4%	Zurigo, Bruxelles, Basilea, Nizza

Oltre alle alleanze evidenziate in tabella, si ritiene opportuno segnalare il posizionamento competitivo di Alitalia, quale vettore internazionale dominante sul mercato domestico, che anche in virtù di accordi di *code sharing* con Northwest Airlines offre collegamenti diretti con le maggiori destinazioni nel Nord America. Alitalia, inoltre, mantiene numerosi accordi con altri vettori extra-comunitari (tra cui LOT, Malev, Croatia Airlines, Canadian Airlines International, Tarom, ecc.) su tratte specifiche servite da tali compagnie. Alitalia, che opera tra l'altro sugli *hub* di Milano Malpensa e Roma Fiumicino, ha trasportato nel 1999 oltre 24 milioni di passeggeri con una quota di mercato a livello mondiale dell'1,5% in termini di RPK (50).

Una leva competitiva utilizzata dalle compagnie aeree di riferimento delle alleanze consiste negli accordi posti in essere con vettori di minori dimensioni. Tali intese, che possono prevedere accordi di *code sharing* o forme di *franchising* (ad esempio, il vettore minore utilizza la livrea, e i codici di volo della compagnia di maggiori dimensioni) ed essere rafforzate da partecipazioni azionarie, sono poste in essere sia con vettori della stessa nazione sia con compagnie aeree operanti in un altro paese.

(49) Fonte: Airline Business "The Airline Industry Guide 2001" - settembre 2000 & TREND n. 32 - 13 ottobre 2000.

(50) Fonte: Airline Business, op.cit.

Nel primo caso, la compagnia maggiore può delegare al vettore minore, anche sulla base di una più favorevole struttura dei costi di quest'ultimo, l'operatività su rotte domestiche a minore densità di traffico ovvero l'apertura di nuove tratte perseguendo, in tal modo, una più ampia copertura del mercato di origine.

Nel secondo caso, gli accordi perseguono un duplice obiettivo. Da un lato, essi consentono alla compagnia di maggiori dimensioni di mantenere una presenza strategica in mercati esteri altrimenti serviti in maniera marginale o eventualmente trascurati a causa della mancata disponibilità di aeromobili adeguati alle dimensioni del bacino servito. In tale ambito, lo scopo principale dei grandi vettori è quello di dirigere verso i propri *hub* i flussi di traffico in connessione con altre destinazioni e di estendere la propria base di clienti fidelizzati anche in aree non servite direttamente. Dall'altro, tali intese rafforzano il posizionamento competitivo del vettore minore nel suo mercato di riferimento grazie alla possibilità di beneficiare del traffico di *network* globale, dal quale sarebbe altrimenti escluso, ed ad una strategia di *marketing* integrata con quella della grande compagnia internazionale. In tale modo, il *regional carrier* è in grado di ampliare la sua operatività in quanto, grazie al traffico di *network*, può aumentare i collegamenti e le frequenze da scali regionali, che il solo traffico *point to point* non riuscirebbe altrimenti a sostenere. Inoltre, gli accordi con compagnie di grandi dimensioni consentono al vettore minore di beneficiare della forza distributiva della grande compagnia aerea soprattutto nelle fasi di avvio di collegamenti *point to point* da località regionali a destinazioni estere.

La tabella che segue riporta i principali vettori regionali europei collegati ad alleanze o a grandi compagnie ⁽⁵¹⁾:

Alleanza/grande compagnia	Vettore regionale
Star Alliance	Air Baltic, Air Botnia, Air Dolomiti, Augsburg Airways Cimber Air, Cirrus Airlines, Contact Air, Eurowings, Highland Air, Lufthansa Cityline, Luxair, Rheintalflug, SAS Commuter, Skyways BM Commuter, Tyrolean Airways, Wideroe
OneWorld	Air Nostrum, BASE Airlines, Binter Canarias, BRAL, Brymon, Cityflir, Denim Air, Olympic Aviation
Sky Team	Brit Air, British European Regional, CityJet, Gandalf, Gill Airways
KLM/Northwest	Air Engiadina, KLM Cityhopper, KLM Exel, KLM UK Norwegian Air Shuttle
Qualifyer	Air Littoral, Crossair, Delta Air Transport, Portugalia, EuroLOT
Alitalia	Alitalia Express, Azzurra Air, Minerva

Tra le compagnie aeree regionali europee che operano sul mercato italiano e che, sulla base delle considerazioni che precedono, possono rappresentare una "concorrenza tra alleanze" nei confronti di Air Dolomiti, si segnalano:

- i vettori italiani Minerva, AzzurraAir ed Alitalia Express, che operano in *feederaggio* su gli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino per Alitalia;
- i vettori francesi Brit Air, Proteus e Regional collegati all'alleanza Sky Team che operano su Parigi CDG; su tale aeroporto e su altri scali europei opera anche il vettore italiano Gandalf in *code share* con Air France;
- il vettore svizzero Crossair e quello francese Air Littoral collegati all'alleanza Qualifyer che operano sugli aeroporti di Basilea, Zurigo e Nizza;
- il vettore spagnolo Air Nostrum collegato all'alleanza OneWorld che serve gli aeroporti di Madrid e Barcellona;
- il vettore olandese KLM Cityhopper che opera sull'aeroporto di Amsterdam per KLM.

1.2.13.2 Concorrenza point to point

La selezione di una compagnia aerea per un volo *point to point* si incentra maggiormente su considerazioni inerenti il singolo vettore (frequenze, prezzo e qualità del servizio) ma non prescinde del tutto dai benefici offerti dall'alleanza di riferimento dello stesso vettore (ad esempio, possibilità di beneficiare dei programmi *frequent flyer*).

(51) Fonte: elaborazione da ERA – *Regional Report* – ottobre 2000.

Air Dolomiti affronta attualmente la concorrenza di Iberia (tramite il vettore Air Nostrum) sulla tratta Torino-Barcellona, di Air France (tramite il vettore Proteus) sulla tratta Verona-Parigi, e di Sabena sulla tratta Verona-Bruxelles. Si segnala inoltre l'operatività di Gandalf sulla tratta Milano Orio-Monaco che per Air Dolomiti rappresenta un collegamento *feeder*.

La prevista espansione dei voli *point to point*, tra scali regionali italiani ed importanti destinazioni estere, potrà esporre Air Dolomiti ad ulteriori casi di concorrenza diretta. Al riguardo, il *management* prevede che la Società opererà principalmente su scali esteri ove la presenza degli altri *partner* della Star Alliance sia rilevante.

1.2.13.3 Concorrenza tra aeroporti

Un ulteriore elemento di competizione deriva dalla capacità attrattiva di un bacino di utenza esercitata dagli scali aeroportuali presidiati da compagnie aeree concorrenti di Air Dolomiti.

L'ampiezza del bacino di utenza di un aeroporto è determinata, oltre che dalla popolazione residente in prossimità dello scalo, anche dall'offerta di destinazioni dirette servite dall'aeroporto stesso. Qualora, infatti, da un determinato aeroporto dovesse essere offerto un collegamento diretto non presente in altri scali, il suo bacino potenziale si espanderebbe fino a che il tempo totale del viaggio (trasferimento da/per aeroporto più volo) rimane sostanzialmente equivalente ad un eventuale collegamento in connessione via *hub*. A parità di destinazioni offerte, due aeroporti si contendono una comune area geografica e, dunque, il relativo bacino d'utenza principalmente sulla base della facilità d'accesso allo scalo e dei servizi forniti al passeggero.

Nell'ambito di tale livello competitivo, il *management* ritiene che, con riferimento alle *rotte feeder* sull'*hub* di Monaco di Baviera, la Società benefici di un solido posizionamento di mercato offrendo, attualmente, voli diretti dai principali scali del nord e centro Italia (con l'eccezione degli aeroporti di Milano Malpensa e Firenze che vengono serviti direttamente da Lufthansa).

Con riguardo alle tratte *point to point* su Barcellona e Parigi, si rileva, tra l'altro, la seguente situazione:

Destinazione diretta	Area comune di attrazione	Aeroporto servito da Air Dolomiti	Aeroporto concorrente	Compagnie aeree concorrenti
Amsterdam e Bruxelles	Vicenza	Verona	Venezia	KLM per Amsterdam e Sabena per Bruxelles
Berlino	Milano, Bergamo	Milano Linate	Milano Malpensa e Milano Orio	Alitalia da Milano Malpensa e Gandalf da Milano Orio
Parigi e Barcellona	Mantova	Verona	Bologna	Alitalia e Air France per Parigi, Iberia e Meridiana per Barcellona
Parigi e Barcellona	Vicenza	Verona	Venezia	Alitalia e Air France per Parigi, Iberia e Alpi Eagles per Barcellona
Parigi e Barcellona	Brescia	Verona	Milano Orio	Gandalf
Parigi	Brescia	Verona	Milano Linate	Alitalia, Air France e Gandalf
Parigi e Barcellona	Novara, Verbania e Biella	Torino	Malpensa	Alitalia per Parigi e Barcellona, Air France per Parigi, Iberia per Barcellona

1.2.14 Eventuale dipendenza da brevetti, licenze, contratti, marchi, concessioni autorizzazioni

L'esercizio dell'attività di vettore aereo di Air Dolomiti è subordinato al rilascio di numerose licenze e certificazioni da parte delle autorità aeronautiche (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo

1.2.12). Di seguito si riportano le licenze e certificazioni che il *management* ritiene significative in relazione all'attività svolta da Air Dolomiti.

- Certificato di Idoneità Tecnica Esercente (n. 1089/E), rilasciato dall'ENAC il 21 giugno 2000, soggetto a rinnovo annuale.
- Licenza di esercizio per il trasporto aereo a titolo oneroso di persone e merci, rilasciata dall'ENAC, ai sensi del D.D. n. 136/CEE, in data 31 maggio 1996, soggetta a revisione dopo il primo anno dalla data di rilascio e successivamente ogni cinque anni.
- Certificato di Approvazione Impresa di Manutenzione (n. RAI 157) rilasciato dall'ENAC il 28 luglio 2001, soggetto a rinnovo annuale.
- Licenza Centro Operativo Addestramento Volo - C.O.A.V., rilasciata dall'ENAC, il 17 febbraio 1998 (Prot. n. 41/1299/S. 2/226), e il 27 febbraio 1998 (prot. 41/1581/S.2/226), soggetta a revisione triennale.

Per la fruizione di taluni servizi la Società dipende da contratti stipulati con terzi (quali, ad es. gli aeroporti, le società di *handling*, i fornitori di carburante) in relazione ai quali il *management* non ritiene possano porsi particolari problematiche in futuro.

Inoltre, per lo svolgimento delle attività accessorie al trasporto aereo (servizio di *catering*, pubblicazione e diffusione della rivista di bordo.) Air Dolomiti opera in base alle prescritte autorizzazioni amministrative.

Air Dolomiti utilizza il logo "*Partner of Lufthansa*" di Lufthansa. I contratti stipulati con la compagnia tedesca prevedono la facoltà di utilizzo del logo da parte di Air Dolomiti, senza alcuna previsione di corrispettivo, né delle condizioni e termine dell'uso dello stesso.

1.2.15 Beni gratuitamente devolvibili

Air Dolomiti non possiede beni gratuitamente devolvibili.

1.2.16 Operazioni tra Air Dolomiti e parti correlate

AD Trento (Air Dolomiti S.p.A.)

AD Trento è attualmente titolare di n. 3.865.000 azioni pari al 58,34% del capitale sociale dell'Emittente e controlla la Società congiuntamente con Lufthansa. Sino al giugno 2000, AD Trento era parte del Gruppo Leali (cfr. *infra*).

La seguente tabella riassume i dati relativi ai rapporti patrimoniali ed economici tra la Società e AD Trento nel corso del triennio 1998-2000.

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Crediti	3.390	3.357	3.763
Debiti	12	0	0
Ricavi della gestione caratteristica	1.100	0	60
Proventi diversi	1.246	1.289	3.705
Costi per servizi	8.371	8.816	10.014
Oneri finanziari	94	41	78

Nel periodo considerato AD Trento ha noleggiato alla Società cinque aeromobili ATR 42-320. Tale noleggio è stato definito nel 1996 contestualmente alla cessione dell'azienda aeronautica da AD Trento a Air Dolomiti. L'operazione, effettuata a condizioni di mercato era stata concordata per una durata di 6 anni, al fine di permettere alla Società di continuare a disporre di tali cinque aeromobili per i quali era comunque prevista una progressiva e graduale sostituzione con i nuovi modelli ATR. Nell'ambito di tale programma di rinnovo della flotta (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.7.3), al 31 dicembre 2000, tre di tali aeromobili sono stati restituiti ad AD Trento (il quarto e il quinto sono stati restituiti rispettivamente nei mesi di marzo e maggio 2001).

In tale ambito, i crediti vantati da Air Dolomiti nei confronti di AD Trento si riferiscono, per gli esercizi 1998 e 1999, ad addebiti per interventi di miglioria effettuati sugli aeromobili di proprietà della controllante e a fatture da emettere per riaddebiti di costi (parte dei canoni di noleggio degli aeromobili), nonché per l'esercizio 2000, ad accrediti concordati con AD Trento in occasione della restituzione anticipata degli aeromobili alla controllante a fronte degli interventi manutentivi richiesti e degli ulteriori oneri connessi alla restituzione stessa.

I ricavi della gestione caratteristica, rilevati nel 1998, sono relativi ad addebiti alla controllante del costo degli interventi tecnici effettuati dalla Società e finalizzati a dotare gli aeromobili in noleggio della strumentazione per la navigazione satellitare. I proventi diversi includono sia il corrispettivo per servizi di consulenza amministrativa prestati ad AD Trento, sia, per il 1998 e 1999, i riaddebiti di costi di cui sopra, nonché, per l'esercizio 2000, gli accrediti concordati con AD Trento menzionati in precedenza.

Gruppo Lufthansa

Alla data del Prospetto Informativo, la compagnia tedesca controlla l'Emittente congiuntamente con AD Trento (cfr. Sezione I, Capitolo 3, Paragrafo 3.3). Attualmente Lufthansa è titolare di n. 1.722.500 azioni, pari al 26% del capitale sociale dell'Emittente.

La seguente tabella riassume i dati relativi ai rapporti patrimoniali ed economici tra la Società e Lufthansa nel corso del triennio 1998-2000.

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Crediti	23.763	30.114	21.653
Debiti	2.757	2.949	1.450
Ricavi della gestione caratteristica	94.560	115.713	144.189
Proventi/(oneri) straordinari netti	185	429	1.969
Costi per servizi	18.330	22.285	24.605

I crediti vantati da Air Dolomiti nei confronti di Lufthansa si riferiscono agli addebiti effettuati per tratte volate da Air Dolomiti a fronte di biglietteria venduta attraverso canali di vendita collegati alla Lufthansa ed a crediti per canoni di noleggio di un aeromobile con equipaggio (*wet lease*). L'importo complessivo di tali addebiti e canoni di noleggio, per ogni esercizio, è compreso nei ricavi della gestione caratteristica.

I debiti nei confronti di Lufthansa sono costituiti da addebiti effettuati dalla compagnia tedesca alla Società per prestazioni connesse all'attività di trasporto aereo (ad es., attività di assistenza aeroportuale, commissioni sul programma *Miles & More*) e dagli addebiti per tratte volate da Lufthansa a fronte di biglietteria venduta da Air Dolomiti. L'importo complessivo di tali prestazioni ed addebiti, per ogni esercizio, è compreso nei costi per servizi.

I proventi e oneri straordinari netti includono principalmente riaddebiti effettuati (*rejections*) a fronte di biglietteria di anni precedenti.

La seguente tabella riassume i dati relativi ai rapporti patrimoniali ed economici tra Air Dolomiti ed altre società controllate da o collegate a Lufthansa nel corso del triennio 1998-2000.

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Crediti	128	301	110
Debiti	471	540	1.373
Ricavi della gestione caratteristica	391	527	589
Proventi/(oneri) straordinari netti	50	280	57
Costi per servizi	1.983	2.433	5.020

La natura di detti rapporti patrimoniali ed economici riflette sostanzialmente quella descritta per Lufthansa. In particolare, i ricavi della gestione caratteristica includono gli addebiti effettuati per tratte volate da Air Dolomiti a fronte di biglietteria venduta tramite canali di vendita collegati alle società

del gruppo Lufthansa, i corrispettivi per servizi di trasporto merci e per i servizi di prenotazione tratte di altre compagnie. I costi per servizi includono il corrispettivo per l'utilizzo dei sistemi di distribuzione e vendita dei biglietti aerei, nonché le commissioni per la vendita di biglietteria Air Dolomiti in Francia e per servizi di *catering*.

Il Gruppo Leali

Leali S.p.A. (già Acciaierie e Ferrerie Leali Luigi S.p.A.) ha controllato l'Emittente fino all'ingresso di Lufthansa nel capitale sociale di Air Dolomiti (ottobre 1999). Il controllo è stato esercitato nel periodo attraverso le controllate SISMA S.p.A. e AD Trento.

Alla data del presente prospetto la Società non ha alcun rapporto di carattere economico, patrimoniale o contrattuale nei confronti di Leali S.p.A. e SISMA S.p.A..

La seguente tabella riassume i dati relativi ai rapporti patrimoniali ed economici tra Air Dolomiti e Leali S.p.A. nel corso del triennio 1998-2000.

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Crediti verso controllanti	3.777	3.901	0
Proventi finanziari	89	177	184

I crediti si riferiscono ad una cessione di credito IVA a Leali S.p.A. (nell'ambito della procedura dell'IVA di gruppo) e comprende gli interessi che la Società ha addebitato alla precedente controllante su detto credito, come evidenziati nei proventi finanziari. Al 31 dicembre 2000, detto credito risulta incassato da Air Dolomiti.

Con riguardo a SISMA S.p.A. si segnalano unicamente costi per servizi, pari a circa Lire 1.589 milioni, sostenuti dalla Società nel 1998 e relativi al noleggio di due aeromobili ATR 42-500. La locazione degli aeromobili è iniziata nel 1995 per concludersi nel mese di maggio 1998, quando detti aeromobili sono stati acquisiti in proprietà da Air Dolomiti con l'accollo del relativo finanziamento.

Air Dolomiti Deutschland GmbH

La Air Dolomiti Deutschland GmbH, con sede in Monaco di Baviera, è l'unica società controllata dall'Emittente, che ne possiede l'intero capitale sociale. Tale società è stata costituita nel marzo 2000 e dal luglio dello stesso anno ha iniziato la propria attività (manutenzione in linea degli aeromobili ed assistenza operativa presso l'aeroporto di Monaco di Baviera). La seguente tabella riassume i rapporti economici e patrimoniali tra l'Emittente e Air Dolomiti Deutschland GmbH.

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Crediti	0	0	3
Debiti	0	0	60
Proventi diversi	0	0	14
Costi per servizi	0	0	495

I costi per servizi si riferiscono al servizio di manutenzione di linea degli aeromobili ed assistenza ad equipaggi presso l'aeroporto di Monaco di Baviera (Germania) e sono regolati da rapporti contrattuali che prevedono un costo fisso mensile.

Cassa di Risparmio di Trieste - Banca S.p.A.

La Cassa di Risparmio di Trieste - Banca S.p.A. ("**CRT**") è azionista della Società detenendo, alla data del Prospetto Informativo, il 2,12% del capitale sociale (cfr. Sezione I, Capitolo 3, Paragrafo 3.1).

Nel corso del 1998 la CRT ha erogato un mutuo ad Air Dolomiti di Lire 3.000 milioni con scadenza 31 dicembre 2006. Tale finanziamento matura un tasso di interesse pari al RIBOR a sei mesi

maggiorato di uno *spread* dello 0,90%. A garanzia del mutuo la Società ha rilasciato ipoteca sugli immobili in Ronchi dei Legionari (GO) per un importo di Lire 7.500 milioni. Al 31 dicembre 2000 il mutuo residua in Lire 2.373 milioni, di cui Lire 341 milioni scadenti entro 12 mesi.

Nello stesso esercizio la CRT ha erogato alla Società, *in pool* con altri istituti di credito, un finanziamento di Lire 7.000 milioni con scadenza 28 giugno 2002. La quota erogata da CRT ammonta a Lire 1.000 milioni. Tale finanziamento matura un tasso di interesse pari al RIBOR a 3 mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,625%. Al 31 dicembre 2000 il finanziamento *in pool* residua i Lire 3.000 milioni, di cui Lire 2.000 milioni scadenti entro 12 mesi.

Con riferimento ai rapporti tra Air Dolomiti e parti correlate, si rinvia anche alla Sezione I, Capitolo 4, Paragrafi 4.6.2.1 e 4.6.2.2.

1.2.17 Programmi futuri e strategie

La strategia perseguita da Air Dolomiti sin dall'avvio dell'attività si è focalizzata in particolar modo sui seguenti obiettivi principali: (i) lo sviluppo di strutture gestionali autonome in grado di presidiare l'intero processo di erogazione del servizio alla clientela (dalla gestione del *network* alla manutenzione degli aeromobili, all'assistenza ai clienti pre e post volo); (ii) l'affermazione del proprio *brand name*, con particolare enfasi sulla qualità del servizio offerto; (iii) lo sviluppo di un *network* internazionale; (iv) la partecipazione attiva ad una alleanza internazionale.

Il *management* ritiene che tali obiettivi siano stati gradualmente raggiunti e, facendo leva sui punti di forza che essi rappresentano, intende oggi proseguire nel processo di crescita, attraverso:

- l'espansione del proprio *network* internazionale, con particolare riferimento ai voli *point to point*, mediante l'introduzione di nuove rotte, l'aumento delle frequenze e l'estensione dei rapporti di collaborazione con altre compagnie aeree. Tale espansione verrà perseguita mediante:
 - (i) l'introduzione in flotta dei *regional jet* Canadair con i quali Air Dolomiti intende sia proporre nuovi collegamenti sia incrementare le frequenze su tratte già avviate, in virtù del raggio di impiego e delle prestazioni dei nuovi aeromobili (cfr. Sezione I, Capitolo I, Paragrafo 1.2.1.7);
 - (ii) il consolidamento delle attività sull'aeroporto di Verona ed il rafforzamento della propria presenza sullo scalo di Torino che secondo il *management* presentano interessanti prospettive di crescita;
 - (iii) l'avvio della propria operatività anche sull'aeroporto di Milano Linate.
- l'ulteriore rafforzamento dell'attività di *feederaggio* nei confronti di Lufthansa sull'*hub* di Monaco di Baviera e di Francoforte e l'avvio di voli feeder sull'*hub* di Vienna in code share con Austrian, in linea con la strategia *multi-hub* della Star Alliance. Tale obiettivo verrà perseguito ampliando la capacità offerta, attraverso l'incremento delle frequenze e/o dei posti offerti per singolo volo ed eventualmente l'avvio di collegamenti da altre città italiane. In particolare, il *management* ritiene che l'aeroporto di Monaco di Baviera, dove Air Dolomiti è attualmente la terza compagnia per voli effettuati, sarà caratterizzato nei prossimi anni da una continua fase di sviluppo in termini sia di nuove infrastrutture, tra cui un *terminal* dedicato alle compagnie della Star Alliance, sia di flussi di traffico internazionale;
- le attività di fidelizzazione della clientela, che riceveranno un impulso dall'aumento del livello di informatizzazione della Società e che prevedono in particolare l'introduzione di un proprio *Customer Relation Management* (CRM) il quale consentirà di meglio analizzare il comportamento dei clienti, ricostruirne il profilo individuale e personalizzare l'offerta del servizio;
- il rafforzamento dei canali di vendita diretti anche tramite l'implementazione delle attività di distribuzione elettronica dei biglietti.

La realizzazione di tali obiettivi comporterà investimenti dell'ordine di 170 milioni di Dollari statunitensi (pari a circa 360 miliardi di lire) nell'ampliamento della flotta nei prossimi tre esercizi, che la Società intende finanziare tramite l'utilizzo dei proventi dell'Offerta Globale ed il ricorso a contratti di *leasing* (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.7.3 e Sezione III, Capitolo 11, Paragrafo 11.20).

1.3 PATRIMONIO IMMOBILIARE, IMPIANTI E ATTREZZATURE

1.3.1 Principali beni immobili di Air Dolomiti

Alla data del presente Prospetto Informativo, la Società è proprietaria dei seguenti beni immobili:

Ubicazione	Destinazione
Aeroporto di Trieste Ronchi dei Legionari (GO) Via A. Tambarin 34-36	Hangar, magazzino ricambi
Aeroporto di Trieste Ronchi dei Legionari (GO) Via A. Tambarin 34-36	Uffici sede legale, laboratorio catering, e deposito
Aeroporto di Trieste Ronchi dei Legionari (GO) Via Mazzini 57	Archivio
Aeroporto di Verona Dossobuono di Villafranca (VR) Via P. Bembo 70,	Uffici con posto auto

1.3.2 Beni in uso

Al 31 dicembre 2000, la Società disponeva di 16 aeromobili (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.7), di cui 2 ATR 42-500 in proprietà, 9 in *leasing* finanziario, 2 in *leasing* operativo, 2 in *dry lease* e 1 in *wet lease*. La seguente tabella indica i 14 aeromobili in uso (per gli aeromobili in *leasing* al 31 dicembre 2000, cfr. anche Sezione I, Capitolo 4, Paragrafo 4.6.8).

Aeromobile	Tipo di contratto	Società	Durata	Scadenza
ATR 42-500	<i>Leasing</i> operativo	Locafit S.p.A.	8 anni	2005
ATR 42-500	<i>Leasing</i> operativo	Locafit S.p.A.	8 anni	2005
ATR 42-500 (*)	<i>Leasing</i> finanziario	San Paolo Leasint S.p.A., Leasing Roma S.p.A., Locat S.p.A.	12 anni	2010
ATR 42-500	<i>Leasing</i> finanziario	Finagen S.p.A.	12 anni	2012
ATR 42-500	<i>Leasing</i> finanziario	Intesa Leasing S.p.A.	12 anni	2011
ATR 42-500	<i>Leasing</i> finanziario	Locafit S.p.A.	12 anni	2010
ATR 42-320	<i>Dry lease</i>	AD Trento	1 anno	-
ATR 42-320	<i>Dry lease</i>	AD Trento	1 anno	-
ATR 72-500 (*)	<i>Leasing</i> finanziario	Intesa Leasing S.p.A.	12 anni	2010
ATR 72-500	<i>Leasing</i> finanziario	Locafit S.p.A.	12 anni	2010
ATR 72-500	<i>Leasing</i> finanziario	Italease S.p.A.	12 anni	2011
ATR 72-500	<i>Leasing</i> finanziario	Italease S.p.A.	12 anni	2012
ATR 72-500	<i>Leasing</i> finanziario	Locat S.p.A.	12 anni	2012
CRJ-100	<i>Wet lease</i>	Lauda Air S.p.A.	Dal 29.10.2000 al 24.03.2001	

(*) Air Dolomiti ha stipulato un patto di riacquisto dell'aeromobile con ATR: in base a tale accordo, qualora al termine del contratto di locazione finanziaria la società di *leasing* restituisca l'aereo ad ATR in seguito al mancato esercizio del diritto di opzione da parte di Air Dolomiti, quest'ultima si è impegnata ad acquistare l'aeromobile stesso direttamente da ATR.

La seguente tabella riporta i contratti di *leasing* aventi ad oggetto alcuni parti di ricambio di aereo ed apparecchiature varie.

Oggetto	Società di leasing	Durata anni	Scadenza
n. 1 turbopropulsore Pratt&Whitney PW127E	Locafit S.p.A.	8	2005
n. 1 turbopropulsore Pratt&Whitney PW127F	Locafit S.p.A.	8	2006
Apparecchiature varie	Italease S.p.A.	12	2011
Apparecchiature varie	Italease S.p.A.	12	2011

Inoltre, la Società ha concluso dei contratti di leasing finanziario aventi ad oggetto alcune unità immobiliari site presso la palazzina “Executive” in via Paolo Bembo 70, Dossobuono di Villafranca (VR):

Oggetto	Ubicazione	Società di leasing	Durata anni	Scadenza
Uffici con n. 12 posti auto e n. 4 depositi	Secondo piano, via Paolo Bembo 70, Dossobuono di Villafranca (VR)	Locafit S.p.A.	10	2007
Uffici con n. 3 posti auto e n. 3 archivi	Primo piano, via Paolo Bembo 70, Dossobuono di Villafranca (VR)	Locafit S.p.A.	10	2008
Uffici e deposito	Piano rialzato, via Paolo Bembo 70, Dossobuono di Villafranca (VR)	Locafit S.p.A.	12	2012

1.4 ASSICURAZIONI

A copertura dei rischi connessi alla attività di vettore aereo, Air Dolomiti stipula le seguenti categorie di polizze:

- polizza combinata: prevede la copertura di (i) danni agli aeromobili, quali sinistri causati da vicende atmosferiche, incendio, urto e in generale tutti gli accidenti della navigazione aerea e danni derivanti da vizio occulto o da furto; (ii) danni alle parti di ricambio (furto o eventi accidentali durante la giacenza in magazzino o il trasporto);
- polizza delle franchigie: prevede la copertura dei danni per la quota esposta e non coperta dalle franchigie della polizza combinata di cui sopra limitatamente al punto (i);
- altre polizze: le polizze per gli altri danni sono prestate fino alla concorrenza massima complessiva di USD 500 milioni per ciascun aeromobile e per ciascun sinistro e coprono (i) infortuni subiti dai passeggeri a bordo dell’aeromobile o in altre circostanze connesse con il volo; (ii) responsabilità civile nel trasporto di persone (danni involontariamente cagionati ai passeggeri per morte e lesioni personali), bagagli (distruzione, danneggiamento o perdita) e merci; (iii) responsabilità civile per danni cagionati dagli aeromobili a persone e cose sulla superficie e da urto in volo; (iv) responsabilità civile generale (risarcimenti per danni involontariamente cagionati a terzi, per morte, lesioni personali e per danneggiamenti a cose, in conseguenza di un fatto accidentale verificatosi all’interno degli aeroporti); (v) responsabilità civile per prodotti aeronautici (risarcimenti di danni involontariamente cagionati a terzi dai prodotti aeronautici dopo la loro consegna e per morte, lesioni personali e per danneggiamenti a cose in conseguenza a fatti accidentali).

Il *management* ritiene di avere idonee coperture assicurative, stipulate con primarie compagnie assicurative internazionali, in linea con le norme e la prassi di settore.

1.5 EVENTI ECCEZIONALI

Nell’ultimo triennio non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano influito sull’attività di Air Dolomiti.

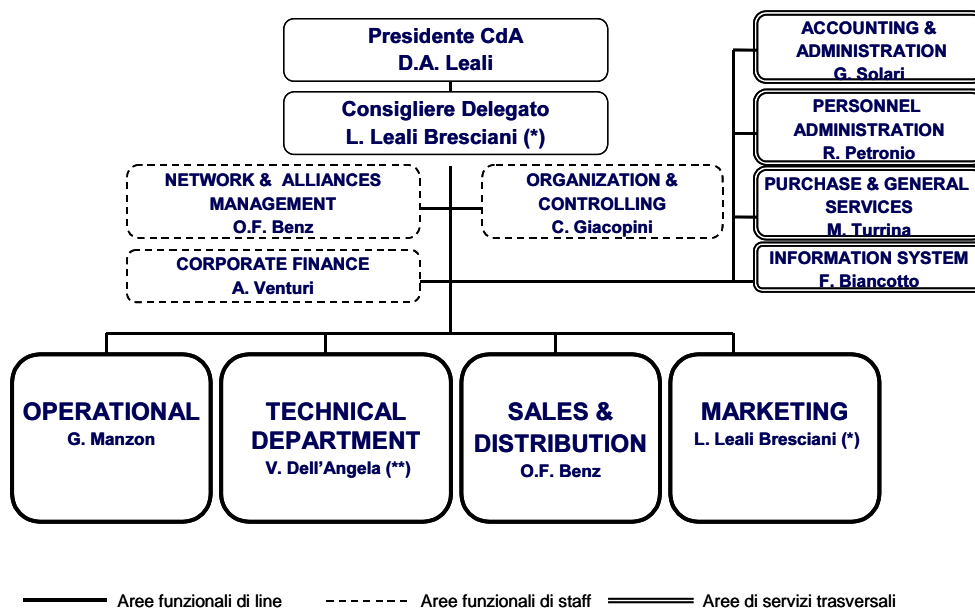
1.6 INFORMAZIONI SUL GRUPPO AIR DOLOMITI

Fino al maggio 2000, la Società era controllata dalla società Leali S.p.A. attraverso AD Trento di cui deteneva il 100% del capitale sociale. A seguito di un riassetto di partecipazioni tra gli azionisti della Leali S.p.A. (facente capo alla famiglia Leali), quest’ultima ha ceduto il controllo (60%) della AD Trento alla società di diritto lussemburghese Air Investment International S.A.. Inoltre, nel corso del secondo semestre 2000, Leali S.p.A. ha ceduto la restante partecipazione in AD Trento (40%) che è confluita per il 34% nella società di diritto lussemburghese Compagnie Financiere d’Investissements Aeriens S.A. (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 3.1). A seguito della cessazione dell’attività di noleggio di aeromobili (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.16) AD Trento detiene unicamente la partecipazione nell’Emittente.

1.7 ALTRE INFORMAZIONI SU AIR DOLOMITI

1.7.1 Organigramma funzionale di Air Dolomiti: responsabili chiave e numero di persone per ogni funzione

Alla data del 31 dicembre 2000, l'organigramma funzionale di Air Dolomiti è il seguente:



(*) Consigliere delegato non rientrante nel personale dipendente.

(**) Consulente.

Le aree funzionali di Air Dolomiti sono suddivise in tre macro gruppi:

- (i) aree funzionali di *staff*, che svolgono attività di supporto alla Direzione Generale nella definizione delle linee strategiche aziendali,
- (ii) aree funzionali di *line*, che svolgono una attività specifica nell'ambito del processo di creazione del servizio offerto; e
- (iii) aree funzionali che svolgono servizi destinati a tutta la Società, il cui beneficio è trasversale.

Le aree funzionali di staff

- *Network & Alliance Management* (10 persone): gestisce la pianificazione del network, la gestione ed ottimizzazione dei ricavi per singola tratta la pianificazione dei progetti e gli interventi straordinari da intraprendere per i servizi informativi. Controlla il *Network Planning* che è responsabile della acquisizione degli slot e della relativa stesura e definizione del piano operativo e contribuisce per tali aspetti alla predisposizione del business plan coerentemente alle strategie aziendali e all'andamento del mercato.
- *Corporate Finance* (2 persone): gestisce i contatti con i finanziatori e il reperimento dei mezzi finanziari per gli investimenti aziendali; contribuisce alla predisposizione del business plan, del budget e della reportistica periodica patrimoniale e finanziaria.
- *Organisation & Controlling* (2 persone): gestisce il sistema qualità aziendale ISO 9001, coordina i progetti organizzativi aziendali, il controllo di gestione e i piani di selezione e formazione delle risorse umane.

Le aree funzionali di linea

- *Sales & Distribution* (43 persone): gestisce l'attività di promozione e vendita nei mercati in cui Air Dolomiti è presente. Tale area gestisce, inoltre, la fatturazione e la definizione delle tariffe e gli accordi *interline* con altre compagnie.
- *Operational* (156 persone, di cui 131 Comandanti e Piloti): si occupa della pianificazione e gestione dei turni del personale navigante, del coordinamento dei voli e della direzione delle operazioni di volo.
- *Technical department* (60 persone): è responsabile della gestione tecnica ordinaria, della pianificazione ed esecuzione degli interventi manutentivi e della loro efficace esecuzione. Inoltre tale area gestisce i nuovi progetti tecnici (progetto jet), la pianificazione tecnica della flotta e dei relativi servizi tecnico-manutentivi, nonché la gestione delle relazioni con gli enti tecnici preposti.
- *Marketing* (140 persone, di cui 121 assistenti di volo): gestisce lo studio, la comunicazione e la gestione del servizio al cliente finale durante tutta la catena del valore.

Le aree di servizi trasversali

- *Accounting & Administration* (15 persone): si occupa dell'attività contabile e fiscale, nell'ambito della predisposizione del bilancio aziendale e delle relative dichiarazioni fiscali annuali;
- *Information System* (3 persone): si occupa della gestione ordinaria e straordinaria di tutta l'infrastruttura hardware e software aziendale.
- *Purchase & General Services* (9 persone): si occupa degli acquisti generali aziendali e del coordinamento delle attività di segreteria e servizi generali.
- *Personnel Administration* (8 persone): si occupa della gestione amministrativa del personale, di adempimenti contributivi e previdenziali nonché di tutti gli adempimenti contrattuali di lavoro previsti.

Ai responsabili delle aree suddette non spettano poteri di rappresentanza esterna, salvo a coloro che ricoprono anche la carica di Amministratori (cfr. Sezione I, Capitolo 2, Paragrafo 2.1).

Nell'ambito delle figure chiave, si ritiene opportuno evidenziare:

Domenico Alcide Leali: Presidente della Società dalla sua costituzione; Presidente della Leali S.p.A. fino al febbraio 2000. Laureato in Economia e Commercio presso l'Università di Parma.

Liliana Bresciani Leali: Consigliere delegato della Società dal 1997; precedentemente Vice President dell'area Marketing (dal 1990) di cui detiene ad *interim* la responsabilità. Laurea in Architettura presso il Politecnico di Milano.

Otto Franz Benz: Vice President delle aree Network & Alliances Management e Sales and Distribution dal 2000; precedentemente General Manager in Italia del Gruppo Lufthansa, per il quale ha ricoperto diversi incarichi.

Valerio Dell'Angela: Vice President dell'area Technical Department dal 1990. Consulente tecnico iscritto all'albo dei Periti Industriali di Udine dal 1985, ha operato nel settore della manutenzione degli aeromobili dal 1984.

Giacomo Manzoni: Vice President dell'area Operational dal 1995; precedentemente responsabile (dal 1991) del coordinamento operativo/turni ed *operational engineering* della Società.

1.7.2. Il personale dipendente di Air Dolomiti

Alla data del 31 dicembre 2000, il personale complessivo del gruppo Air Dolomiti era di 454 dipendenti.

L'evoluzione della composizione del personale del gruppo Air Dolomiti nell'ultimo triennio è indicata nelle seguenti tabelle:

Categorie	1998		1999		2000	
	Media	31.12	Media	31.12	Media	31.12
Dirigenti	2	3	3	2	2	2
Quadri	4	4	4	4	10	10
Impiegati	98	101	114	128	133	143
Operai	34	35	38	43	42	47
Totale personale di terra	138	143	159	177	187	202
AA/VV	79	83	90	97	119	121
Personale di Condotta	75	77	95	103	121	131
Totale personale navigante	154	160	185	200	240	252
Totale personale gruppo Air Dolomiti	292	303	344	377	427	454

Air Dolomiti non ha mai fatto ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni.

1.7.3 Investimenti

Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie effettuati nel triennio 1998-2000 sono dettagliati nella seguente tabella.

Investimenti

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Immobilizzazioni materiali	41.354	2.983	2.943
Immobilizzazioni immateriali	9.918	5.446	8.090
Immobilizzazioni finanziarie	85	6	267
Totale investimenti	51.357	8.435	11.300

In particolare, gli investimenti in immobilizzazioni immateriali si riferiscono prevalentemente agli oneri per interventi di manutenzione ciclica sugli aeromobili utilizzati in *dry lease*, ai costi sostenuti per l'attività di addestramento di nuovi piloti, a costi pubblicitari relativi all'avvio di nuove rotte ed alla diffusione dell'immagine aziendale (in particolar modo in occasione dell'ingresso di Lufthansa nella compagnia sociale di Air Dolomiti) e ad oneri sostenuti per l'avviamento dell'attività *jet*.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali sono essenzialmente rappresentati dai due aeromobili acquisiti in proprietà nel 1998, oltre che dall'acquisto di motori ed altre parti di ricambio relative agli aeromobili.

Gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie si riferiscono, per il 2000, alla costituzione della controllata Air Dolomiti Deutschland GmbH.

Poiché una fonte di finanziamento tipica del settore del trasporto aereo, per l'acquisizione degli aeromobili è rappresentata dal *leasing*, al fine di fornire una più completa informazione sugli investimenti effettuati si evidenziano di seguito le acquisizioni avvenute tramite contratti di locazione finanziaria, riportando il valore finanziato a cambi storici.

(Lire milioni)	1998	1999	2000
Aeromobili in locazione finanziaria	77.679	52.037	120.171

Per quanto riguarda l'esercizio 2001, Air Dolomiti prevede di investire complessivamente in immobilizzazioni immateriali e materiali circa Lire 20 miliardi, mentre per il biennio 2002-2003 circa Lire 11 miliardi. La gran parte (circa l'80%) di tali investimenti riguarderà i beni materiali ed in particolare quelli relativi agli aeromobili (motori, carrelli, eliche ed altro). Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali si riferiranno prevalentemente, come in passato, alla formazione del personale, ed alla

pubblicità. La Società prevede che tali investimenti possano essere finanziati essenzialmente grazie al flusso di cassa generato dalla gestione corrente.

Con riguardo al rinnovo ed all'ampliamento della flotta, per il triennio 2001-2003 la Società ha programmato i seguenti investimenti per un importo dell'ordine di circa 170 milioni di Dollari statunitensi (pari a circa 360 miliardi di Lire):

- (i) sostituzione di due aeromobili ATR 42-320 (da 46 posti) con due nuovi aeromobili ATR 42-500 (da 46 posti), per un valore complessivo di listino pari a circa USD 27,6 milioni, da completarsi entro il primo trimestre 2001. La Società intende finanziare i nuovi aeromobili ATR, mediante il ricorso a contratti di *leasing*;
- (ii) acquisizione di tre aeromobili *jet* CRJ-200 (da 48 posti), per un valore complessivo di listino pari a circa USD 72,6 milioni, con consegna attesa per i mesi di marzo, aprile e maggio 2001. La Società intende finanziare tale investimento mediante il ricorso a contratti di *leasing* congiuntamente all'utilizzo dei proventi rivenienti dalla Offerta Globale.

Il contratto di acquisto relativo ai tre aeromobili *jet* prevedeva una opzione a favore di Air Dolomiti per l'acquisto di tre ulteriori aeromobili. Nel febbraio 2001 Air Dolomiti ha deliberato di esercitare l'opzione d'acquisto per gli ulteriori tre *jet* CRJ-200, la cui consegna ed entrata in servizio è prevista per i primi due entro il marzo 2002, per il terzo entro il marzo 2003. Il valore complessivo di listino di tali ulteriori aeromobili è pari a circa USD 72,6 milioni (cfr. Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.1).

1.7.4 Ricerca e sviluppo

Air Dolomiti non svolge attività di ricerca e sviluppo in senso proprio. Al fine di soddisfare le esigenze della propria clientela e di garantire i più elevati standard di qualità, la Compagnia ha da sempre prestato particolare attenzione alla cura del servizio nella fase del volo (*catering*, rivista di bordo, divise delle assistenti di volo) e all'assistenza al passeggero nelle fasi antecedenti e successive al volo (*Customer Service Center*, *Web service*, *customer relations*).

1.7.5 Procedimenti giudiziari ed arbitrati

Nello svolgimento delle proprie attività la Società è parte in taluni procedimenti civili dai quali la Società non ritiene possano derivare effetti pregiudizievoli significativi per la propria situazione economica, patrimoniale e finanziaria. Si riporta qui di seguito una descrizione dei procedimenti che la Società ritiene rilevante per valore e materia. Nel fondo per rischi ed oneri della Società non è stata accantonata alcuna somma relativa al contenzioso legale.

Arbitrato Alpi Eagles

In data 21 aprile 1999 Air Dolomiti e Alpi Eagles S.p.A. stipulavano un contratto di noleggio (*wet lease*) di durata triennale, a mente del quale la Alpi Eagles S.p.A. si obbligava a mettere a disposizione di Air Dolomiti due aeromobili *jet* Fokker 100 con i relativi equipaggi. Sin dall'inizio del rapporto Air Dolomiti contestò ad Alpi Eagles S.p.A. gravi disservizi ed il mancato rispetto degli standard concordati. Inoltre, il 7 novembre 1999, un aeromobile Alpi Eagles S.p.A., che utilizzava i colori e la livrea di Air Dolomiti, in servizio sulla tratta Venezia - Barcellona, in fase di atterraggio su tale ultimo aeroporto, si piegava sull'ala a causa del cedimento del carrello. Nessuna delle persone trasportate subiva danni, ma all'incidente veniva dato ampio risalto sui media.

Air Dolomiti notificava in data 23 dicembre 1999 atto di diffida, con il quale comunicava la cessazione delle operazioni di volo a far data dal 27 dicembre 1999, dichiarando di avvalersi della procedura arbitrale prevista dal contratto di noleggio e chiedendo il risarcimento dei danni subiti, quantificati in circa Lire 20 miliardi, a titolo di danno emergente e lucro cessante, oltre ai danni all'immagine, da quantificare in corso di causa. In tale procedimento Alpi Eagles, contestando la legittimità della risoluzione del contratto da parte di Air Dolomiti, ha chiesto, a sua volta, con memoria del 20 settembre

2000, il risarcimento dei danni, quantificati dalla stessa Alpi Eagles in circa Lire 28 miliardi, a titolo di lucro cessante, oltre a danni all'immagine per Lire 10 miliardi.

Air Dolomiti ritiene le richieste di Alpi Eagles assolutamente infondate e pretestuose e, pertanto, non ha ritenuto necessario effettuare alcun accantonamento in relazione al contenzioso in essere.

Accertamento da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

Con delibera in data 14 dicembre 2000, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (l'"**Autorità**") ha avviato un'istruttoria ai sensi dell'art. 14 della legge 287/1990 nei confronti delle compagnie aeree Alitalia, AirOne, Air Dolomiti, Air Europe, Meridiana e Volare volta ad accertare se l'applicazione contestuale, da parte di tali compagnie, di un supplemento tariffario denominato "*fuel surcharge*" (introdotto a seguito dell'aumento del costo del carburante aereo), della medesima entità per tutte le tratte nazionali, abbia costituito o meno il risultato di un'intesa conclusa nella forma di accordo o pratica concordata, restrittiva della concorrenza nel settore del trasporto aereo di linea di passeggeri sulle rotte nazionali e, come tale, vietata dall'art. 2 della suddetta legge.

La delibera dell'Autorità fissa al 29 novembre 2001 la data di conclusione dell'istruttoria.

In data 19 dicembre 2000, funzionari dell'Autorità si sono recati presso gli uffici delle compagnie aeree interessate dal procedimento al fine di acquisire informazioni e documenti utili per l'istruttoria avviata.

L'art. 15 della Legge 287/1990 stabilisce che, ove al termine dell'istruttoria l'Autorità ravvisasse violazioni all'art. 2 (in materia di intese restrittive della libera concorrenza), essa potrebbe fissare alle imprese interessate il termine per l'eliminazione delle infrazioni stesse. Nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della gravità e della durata dell'infrazione, l'Autorità dispone inoltre l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura non inferiore all'uno per cento e non superiore al dieci per cento del fatturato realizzato da ciascuna impresa nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida relativamente ai prodotti oggetto dell'infrazione. Pertanto, considerato il fatturato sui voli nazionali prodotto nel 2000, pari a circa Lire 10 miliardi, la sanzione a carico di Air Dolomiti potrebbe essere pari ad un minimo di circa Lire 100 milioni e ad un massimo di circa Lire un miliardo.

1.7.6 Posizione e contenzioso fiscale

I periodi di imposta fiscalmente "aperti" (cioè suscettibili di accertamento da parte dell'Amministrazione Finanziaria) relativamente ai quali alla data del presente Prospetto Informativo risultano essere state presentate le dichiarazioni fiscali di Air Dolomiti sono i seguenti:

- ai fini delle imposte dirette, gli esercizi che decorrono dall'1 gennaio 1995;
- ai fini I.V.A., gli esercizi che decorrono dall'1 gennaio 1996.

Alla data del presente Prospetto Informativo non è in essere alcun contenzioso fiscale; nel corso del marzo 2001 è iniziata una verifica generale da parte della Guardia di Finanza competente.

Nel periodo d'imposta chiuso al 31 dicembre 1999 Air Dolomiti ha realizzato una perdita fiscale pari a Lire 6.350.053.000 che la Società ritiene possa essere riportata a nuovo ai fini IRPEG.

Il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2000 presenta un utile di Lire 438.936.086. Il carico fiscale relativo all'IRPEG risulta essere pari a zero in quanto la Società ha utilizzato parte delle perdite fiscali formatesi nel periodo d'imposta 1999. Pertanto alla data del presente Prospetto Informativo la situazione delle perdite pregresse al netto dell'utilizzo relativo al periodo d'imposta 2000 risulta essere la seguente:

Anno di formazione	Importo (Lire/000)	Anno di scadenza
1999	1.135.816	2004

Il riporto a nuovo delle suddette perdite dovrebbe determinare un futuro beneficio fiscale pari a Lire 398 milioni circa.

Nei periodi di imposta chiusi rispettivamente al 31 dicembre 1997 e al 31 dicembre 1998, ai sensi del D.Lgs. 466/97, la Società ha assoggettato ad aliquota ridotta del 19% i redditi di seguito esposti:

Periodo d'imposta	Importo (Lire/000)
1997	187.009
1998	503.449

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1999 la Società ha determinato una eccedenza di reddito agevolabile ai sensi del D.Lgs 466/97 per circa Lire 742 milioni. Ai sensi dell'art. 1, 3° comma del decreto citato tale importo potrà usufruire dell'aliquota ridotta del 19%, ove tutte le altre condizioni previste dalla citata disposizione siano rispettate, entro il quinto esercizio successivo a quello chiuso al 31 dicembre 1999.

Infine, nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1999 la Società non ha usufruito dell'agevolazione di cui all'art. 2 della Legge n. 133/1999 (Legge Visco) rispettivamente per un importo di investimenti netti effettuati ed incrementi del patrimonio netto pari a circa Lire 55.847 milioni e Lire 334 milioni.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2000 la Società non ha usufruito né dell'agevolazione di cui al D.Lgs 466/97 né dell'agevolazione di cui alla Legge 133/99.

CAPITOLO 2. INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ORGANI SOCIALI

2.1 CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione in carica è stato nominato dall'Assemblea del 2 febbraio 2001 con durata in carica fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002. I componenti del Consiglio di Amministrazione, domiciliati per la carica presso la sede legale di Air Dolomiti, sono i seguenti:

Nome e cognome	Carica	Luogo e data di nascita
Domenico Alcide Leali	Presidente	Odolo (BS), il 12/08/1956
Karl Ludvig Kley	Vice Presidente	Monaco di Baviera (Germania), il 11/06/1951
Liliana Leali Bresciani	Consigliere Delegato	Vestone (BS), il 19/08/1959
Filippo Aleotti	Consigliere	Cesena, il 04/01/1957
Francesco Rossi Ragazzi	Consigliere	Roma, il 04/12/1943
Maurizio Decastri	Consigliere	Milano, il 01/09/1955
Karl Ulrich Garnadt	Consigliere	Herborn (Germania), il 19/01/1957
Giovanna Leali	Consigliere	Odolo (BS), 29/08/1955
Dario Leali	Consigliere	Odolo (BS), il 26/10/1928

Poteri degli amministratori

Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 9 febbraio 2001 sono stati delegati al Presidente Dr. Domenico Alcide Leali tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione che lo Statuto attribuisce al Consiglio di Amministrazione, con l'esclusione delle attribuzioni non delegabili ai sensi dell'art. 2381 c.c. e ad eccezione di taluni atti che permangono di competenza del Consiglio di Amministrazione, tra cui: (i) l'approvazione di *business plan*, piani operativi, impegni di spesa in linea capitale e *budget* operativi della Società; (ii) la stipula di contratti di *wet lease* di singoli aerei aventi durata eccedente un periodo di volo IATA, ovvero stipula di contratti di *wet lease* di più aerei indipendentemente dalla loro durata, ovvero ancora estensione del periodo di durata di qualsiasi contratto di *wet lease*, ferma restando la possibilità per il Presidente di stipulare contratti di *wet lease* di breve durata che siano indispensabili per mantenere l'operatività programmata della Società; (iii) la concessione di prestiti, altri crediti o l'emissione di garanzie finanziarie la cui durata ecceda 12 mesi e/o che eccedano l'importo di Euro 500.000; (iv) l'assunzione di mutui e finanziamenti la cui durata ecceda 12 mesi e/o che eccedano l'importo di Euro 500.000; (v) la stipula di contratti finanziari e/o strumenti riguardanti qualsiasi tipo di derivati (inclusi le coperture per valute straniere e/o tassi di interesse); (vi) l'acquisto e/o la locazione finanziaria e/o operativa di aeromobili o motori di aeromobili, diversi da quelli di cui al punto (ii) che precede; (vii) l'acquisto e/o vendita di beni diversi da quelli di cui al punto precedente per corrispettivi superiori a Euro 500 mila; (viii) l'acquisto e/o vendita di beni immobili e/o diritti e/o concessione di garanzie sugli stessi.

Con la medesima delibera la Signora Arch. Liliana Leali Bresciani è stata nominata Consigliere Delegato della Società ai sensi dell'art. 16 dello statuto, con l'attribuzione di taluni poteri deliberativi e rappresentativi aventi ad oggetto, *inter alia*, (i) stipulare, concludere, firmare ed eseguire contratti d'acquisto di vendita e di permuta di beni mobili, impianti materiali e merci in genere inerenti all'attività sociale, contratti di appalto e fornitura, contratti di noleggio, di spedizione e di trasporto di persona e cose per terra, mare e cielo, contratti di mandato, di commissione, di agenzia, di mediazione, di deposito, di comodato e di consulenza anche pubblicitaria; (ii) l'assunzione e il licenziamento del personale, con l'esclusione dei dirigenti, determinandone le attribuzioni e le retribuzioni; nonché (iii) i poteri di rappresentare la Società nei confronti di banche, enti pubblici e privati e ogni autorità amministrativa centrale o periferica per gli atti di ordinaria amministrazione.

Non è costituito alcun comitato esecutivo.

2.2 COLLEGIO SINDACALE

Il Collegio Sindacale in carica è stato nominato dall'Assemblea del 28 ottobre 1999 con durata in carica fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001. I componenti del Collegio Sindacale, domiciliati per la carica presso sede legale di Air Dolomiti, sono i seguenti:

Nome e cognome	Carica	Luogo e data di nascita
Friedrich Karl Erdmann Wilcke	Presidente	Potsdam (Germania), il 04/06/1935
Umberto Buzzi	Sindaco effettivo	Milano, il 22/06/1935
Pierangelo Lo Maglio	Sindaco effettivo	Gela (Cl), il 19/07/1946
Stefano Poretti	Sindaco supplente	Roma, il 20/07/1965
Matteo Di Stefano	Sindaco supplente	Bolzano, il 27/07/1954

2.3 DIRETTORE GENERALE E PRINCIPALI DIRIGENTI

Non è prevista la figura del direttore generale.

La seguente tabella indica i principali dati relativi ai dirigenti della Società, entrambi appartenenti a Air Dolomiti.

Nome e cognome	Data di nascita	Anzianità di servizio	Funzioni
Giacomo Manzon	29/12/1964	dal 01/06/1996	Executive Vice President Area Operational
Gianmarco Solari	06/04/1947	dal 30/08/1993	Vice President Area Accounting Administration

2.4 PRINCIPALI ATTIVITÀ SVOLTE DAI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEL COLLEGIO SINDACALE, DAL DIRETTORE GENERALE AL DI FUORI DI AIR DOLOMITI, AVENTI RILEVANZA PER LA SOCIETÀ STESSA

Le seguenti tabelle indicano le principali attività svolte al di fuori di Air Dolomiti dai componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale, nonché dal Direttore Generale, aventi rilevanza per la Società stessa.

Consiglio di Amministrazione

Nome e Cognome	Attività
Domenico Alcide Leali Karl Ludvig Kley	Presidente AD Trento Presidente di Delvag Luftfahrtversicherungs-AG; Delvag Rückversicherung-AG; Start Amadeus GmbH; Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH Consigliere Deutsche Lufthansa AG; AMADEUS Global Travel Distribution S.A.; LCAG Lufthansa Cargo AG; LHT Lufthansa Technik AG, SkyChefs International Services Inc.; BMI British Midland Airways plc.
Liliana Leali Bresciani Filippo Aleotti	Consigliere AD Trento Presidente di 21 Invest S.p.A.; membro del Consiglio di amministrazione di Sirti S.p.A.; Italmatch Chemicals S.p.A.; Techosp S.p.A.
Francesco Rossi Ragazzi	Professore di Diritto Tributario presso la Scuola di specializzazione in Diritto Europeo dell'Università degli Studi di Teramo; Docente presso la Scuola di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza; membro della Commissione "Fiscaltà Internazionale" istituita presso il Consiglio Nazionale dell'Ordine dei Dottori Commercialisti
Maurizio Decastri	Professore ordinario di Organizzazione Aziendale presso l'Università di Roma II – Tor Vergata; Professore a contratto di Organizzazione e cultura dell'azienda internazionale presso l'Università Bocconi di Milano; Docente <i>senior</i> dell'area Organizzazione & Personale della SDA Bocconi
Karl Ulrich Garnadt Giovanna Leali Dario Leali	Vice Presidente <i>senior</i> del Network Management Lufthansa Consigliere AD Trento Presidente di Acciaierie Valsugana S.p.A.; L.A.F. S.r.l.; SISMA S.p.A.; Amministratore Unico di Acciaierie Ferriere Sebino S.p.A.; Immobiliare Sile S.r.l. e Siderurgica Dario Leali S.p.A.

Collegio Sindacale

Nome e Cognome	Attività
Friedrich Karl Erdmann Wilcke	Presidente del Collegio Sindacale di Actebis Computer S.p.A.; FIAT OM Carelli S.p.A.; Ecta Kromschroeder S.r.l.; BLG Automobile Logistics Italia S.r.l.; Cartonstrong Italia S.r.l. Sindaco effettivo di Byk Gulden Italia S.p.A.; Carpi 2000 S.p.A.; Fulda S.p.A., Hünnebeck Italia S.p.A.; Macchincarta S.p.A.; Ceramica Ligure S.r.l.; Emco Padovani S.r.l.
Umberto Buzzi	Presidente del Collegio Sindacale di I.Net S.p.A.; Enoteam S.p.A.; Italcogim S.p.A.; Ercole Marelli Servizi Ambientali EMAS S.p.A.
Pierangelo Lo Maglio	Presidente del Collegio Sindacale di Leali S.p.A.; Ferriera Sider Scal S.p.A.; Shimadzu Italia S.r.l.; SAE Italia S.p.A.; Esselunga Lombardia S.p.A.; Globe Ground Italia S.r.l.
Stefano Poretti	Presidente del Collegio Sindacale di Lefin S.r.l. Sindaco effettivo di Insgate S.p.A.; Imaginity Internet & Internet S.r.l.; Codifi S.p.A.; Healthweb S.p.A.
Matteo Di Stefano	Sindaco effettivo di Albatros S.p.A.; Alexia S.p.A.; Dalle Nogare Costruzioni S.p.A.; Elma S.p.A.; Pana S.p.A.; Pizza Trade S.p.A.; Plose Sistem S.p.A.; SBV S.p.A.; Degara Firenze S.r.l.; Deko Bau S.r.l.; Eurodomus S.r.l.; Oberrauch Distribuzione marche S.r.l.; Oberrauch Gastronomie S.r.l.; Pasubio S.r.l.

2.5 COMPENSI DESTINATI NELL'ULTIMO ESERCIZIO CHIUSO A QUALSIASI TITOLO E SOTTO QUALSIASI FORMA AI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEL COLLEGIO SINDACALE DI AIR DOLOMITI DA SOCIETÀ DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE CONTROLLATE

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2000, i compensi destinati a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma ai componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale e al Direttore Generale di Air Dolomiti sono stati i seguenti (inclusi i contributi previdenziali a carico ditta):

Consiglio di Amministrazione

(Lire)	Da Air Dolomiti	Da società direttamente o indirettamente controllate
Domenico Alcide Leali	267.970.697	0
Karl Ludvig Kley	15.000.000	0
Liliana Leali Bresciani	257.970.697	0
Filippo Aleotti	16.551.951	0
Karl Ulrich Garnadt	15.000.000	0
Giovanna Leali	16.486.951	0
Dario Leali	15.251.951	0
Otto Benz (*)	7.887.842	0
Valerio Dell'Angela (*)	240.167.904	0
Giacomo Manzon (*)	15.950.000	0
Francesco Rossi Ragazzi (**)	0	0
Maurizio Decastri (**)	0	0
Totale	868.237.993	0

(*) In carica fino al 2 febbraio 2001.

(**) Nominato in data 2 febbraio 2001.

Collegio Sindacale

(Lire)	Da Air Dolomiti	Da società direttamente o indirettamente controllate
Roberto Zei (*)	43.477.500	0
Umberto Buzzi	40.596.000	0
Pierangelo Lo Maglio	42.483.000	0
Stefano Poretti	0	0
Paolo Gariboldi (*)	0	0
Friedrich Karl Erdmann Wilcke (**)	0	0
Matteo Di Stefano (**)	0	0
Totale	126.556.500	0

(*) In carica fino al 6 marzo 2001.

(**) Nominato in data 6 marzo 2001.

I compensi sopra indicati comprendono gli emolumenti ed ogni altra somma avente natura retributiva, previdenziale ed assistenziale dovuta per lo svolgimento della funzione.

2.6 AZIONI DI AIR DOLOMITI E DELLE SUE CONTROLLATE DETENUTE DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE DAI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEL COLLEGIO SINDACALE

Alla data del Prospetto Informativo, il Presidente Dott. Domenico Alcide Leali detiene, indirettamente, partecipazioni nell'Emittente, come indicato nella seguente tabella (cfr. Sezione I, Capitolo 3, Paragrafo 3.1).

Azioni Air Dolomiti

Nome e cognome	Direttamente		Indirettamente		Totale	
	n. azioni	% cap. soc.	n. azioni	% cap. soc.	n. azioni	% cap. soc.
Domenico Alcide Leali	-	-	4.340.000	65,51	4.340.000	65,51

Si segnala, inoltre, che il Consigliere Filippo Aleotti detiene circa il 16,667% del capitale sociale di Paneuropean Aviation Holding S.A., la quale a sua volta detiene circa il 7,17% del capitale della Società.

2.7 INTERESSI DEI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEL COLLEGIO SINDACALE IN OPERAZIONI STRAORDINARIE

Nessuno dei componenti il Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, né il Direttore Generale, ha avuto interessi in operazioni straordinarie effettuate dalla società nell'ultimo esercizio o nell'esercizio in corso, né in operazioni comunque pendenti.

2.8 INTERESSI DEI DIRIGENTI RISPETTO A AIR DOLOMITI ED AL GRUPPO AD ESSA FACENTE CAPO.

Nessuno dei dirigenti ha interessi rispetto ad Air Dolomiti e alle società controllate.

2.9 PRESTITI E GARANZIE CONCESSI DA AIR DOLOMITI O DA SOCIETÀ CONTROLLATE AI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEL COLLEGIO SINDACALE E AL DIRETTORE GENERALE

Alla data del presente Prospetto, non risultano in essere prestiti erogati da Air Dolomiti o società controllate ad Amministratori o Sindaci della Società, né vi sono garanzie costituite a favore di Amministratori o Sindaci da parte di Air Dolomiti o delle sue controllate.

CAPITOLO 3. INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ASSETTI PROPRIETARI

3.1 COMPOSIZIONE DELL'AZIONARIATO DI AIR DOLOMITI

La seguente tabella indica gli azionisti di Air Dolomiti alla data del presente Prospetto:

	N. azioni possedute	Percentuale sul totale capitale sociale
AD Trento	3.865.000	58,34
Panuropean Aviation Holding S.A.	475.000	7,17
Deutsche Lufthansa A.G.	1.722.500	26,00
Conde International S.A.	421.875	6,37
Cassa di Risparmio di Trieste - Banca S.p.A. (Gruppo Unicredito)	140.625	2,12
Totale	6.625.000	100,00

AD Trento (Air Dolomiti S.p.A.) è controllata al 60% dalla società di diritto lussemburghese Air Investment International S.A.. La società Air Investment International S.A. è controllata al 60% dalla società di diritto lussemburghese Lefinalc S.A., la quale è a sua volta controllata al 77% da Domenico Alcide Leali.

Panuropean Aviation Holding S.A. è una società di diritto belga controllata all'83,3% dalla società di diritto lussemburghese Compagnie Financiere d'Investissements Aeriens S.A. la quale è a sua volta controllata al 100% dalla società di diritto lussemburghese Lefinalc S.A., a sua volta controllata al 77% da Domenico Alcide Leali.

Deutsche Lufthansa A.G. è una società di diritto tedesco il cui capitale sociale, pari a Euro 976,896,000 e suddiviso in n. 381,6 milioni di azioni, è detenuto dal mercato per circa l'89,9% e da MGL - Gesellschaft für Luftverkehrswerte per il restante 10,1%.

Conde International S.A. è una società di diritto belga controllata al 99,9% dalla società 3P Investimenti S.r.l., la quale è partecipata da Angela Polenghi, Giulia Polenghi e Francesca Polenghi con quote del 33,33% ciascuna.

Cassa di Risparmio di Trieste - Banca S.p.A. è un istituto di credito del Gruppo Unicredito, controllato al 79,58% da UniCredito Italiano S.p.A..

3.2 DESCRIZIONE DELL'AZIONARIATO RISULTANTE A SEGUITO DELL'OFFERTA GLOBALE

La seguente tabella indica gli azionisti di Air Dolomiti nell'ipotesi di integrale adesione all'Offerta Globale:

Azionisti	n. Azioni ante Offerta Globale	% del capitale sociale	n. Azioni oggetto dell'Offerta Globale	n. Azioni post Offerta Globale	% del capitale sociale	n. massimo di Azioni oggetto della Greenshoe	n. Azioni post Offerta Globale ed esercizio della Greenshoe	% del capitale sociale
AD Trento	3.865.000	58,34	-	3.865.000	46,43	-	3.865.000	46,43
Panuropean Aviation Holding S.A.	475.000	7,17	-	475.000	5,71	152.500	322.500	3,87
Deutsche Lufthansa A.G.	1.722.500	26,00	-	1.722.500	20,69	-	1.722.500	20,69
Conde International S.A.	421.875	6,37	259.375	162.500	1,95	162.500	-	-
Cassa di Risparmio di Trieste S.p.A.	140.625	2,12	140.625	-	-	-	-	-
Mercato	-	-	-	2.100.000	25,22	-	2.415.000	29,01
<i>Aumento di capitale</i>			<i>1.700.000</i>					
Totale	6.625.000	100,00	2.100.000	8.325.000	100,00	315.000	8.325.000	100,00

3.3 INDICAZIONE DELL'EVENTUALE SOGGETTO CONTROLLANTE AI SENSI DELL'ART. 93 DEL TESTO UNICO

Alla data del presente Prospetto, in virtù del patto parasociale di sindacato e blocco di cui al successivo Paragrafo 3.4, Air Dolomiti risulta controllata congiuntamente da AD Trento e Lufthansa.

3.4 PATTI PARASOCIALI

L'Emittente è controllata congiuntamente da AD Trento e Lufthansa (congiuntamente le "Parti") in virtù di un patto parasociale stipulato tra dette parti in data 21 febbraio 2001. Il patto avrà durata fino al 31 dicembre 2003, salve le ipotesi di risoluzione anticipata (cfr. *infra*).

Oltre alle disposizioni relative al sindacato e al blocco delle azioni Air Dolomiti, il patto parasociale prevede un'opzione di acquisto a favore di Lufthansa e un'opzione di vendita a favore di AD Trento, entrambe aventi ad oggetto le azioni possedute da quest'ultima società (cfr. *infra*). In caso di esercizio di una di dette opzioni Lufthansa acquisterà il controllo diretto ed esclusivo su Air Dolomiti e promuoverà, ai sensi della vigente normativa, un'offerta pubblica di acquisto obbligatoria sulla totalità delle azioni Air Dolomiti (cfr. *infra*).

A far data dall'avvio delle negoziazioni delle Azioni sul MTA, AD Trento e Lufthansa saranno tenuti all'adempimento degli obblighi previsti nell'art. 122 del d.lgs. n.58 del 24 febbraio 1998. Pertanto il suddetto patto parasociale sarà:

- entro 5 giorni dalla data di avvio delle negoziazioni, comunicato alla CONSOB;
- entro 10 giorni dalla data di avvio delle negoziazioni, pubblicato per estratto sul quotidiano Il Sole 24 Ore, nel testo riportato nel presente Prospetto sub Appendice 13.1.4;
- entro 15 giorni dalla data di avvio delle negoziazioni, depositato presso il registro delle imprese di Trieste.

Azioni oggetto del patto

Attualmente, le azioni oggetto del patto parasociale sono pari al 50,03% del capitale sociale dell'Emittente e sono rappresentate:

- dall'intera partecipazione posseduta da Lufthansa (n. 1.722.500 azioni, pari al 26% del capitale sociale), e;
- da n. 1.591.988 azioni possedute da AD Trento (pari al 24,03% del capitale sociale).

È previsto che a seguito all'Offerta Globale la quota sindacata resti pari al 50,03% del capitale sociale. In particolare, a seguito dell'Offerta Globale, le azioni sindacate comprenderanno, oltre alle n. 1.722.500 azioni Air Dolomiti detenute da Lufthansa, le azioni detenute da AD Trento che, sommate a quelle di Lufthansa, rappresentino complessivamente il 50,03% del capitale sociale *post* Offerta Globale. Il numero di azioni di AD Trento che, sommate alle n. 1.722.500 azioni di Lufthansa, rappresentano il 50,03% del capitale sociale dell'Emittente sarà pari – in caso di integrale collocamento delle azioni offerte nell'Offerta Globale ed integrale esercizio dell'opzione di sovrallocazione – a n. 2.442.498 azioni.

La seguente tabella indica il numero di azioni sindacate nel patto parasociale da AD Trento e Lufthansa prima dell'Offerta Globale e nell'ipotesi di integrale collocamento ed esercizio della *Greenshoe*.

	Pre Offerta Globale	% capitale sociale	Post Offerta Globale ed esercizio della <i>Greenshoe</i>	% capitale sociale
Azioni detenute da Lufthansa	1.722.500	26,00	1.722.500	20,69
Azioni detenute da AD Trento a servizio del patto	1.591.988	24,03	2.442.498	29,34
Totale azioni oggetto del patto	3.314.488	50,03	4.164.998	50,03

Gestione dell'attività sociale

Con riferimento alla gestione dell'attività sociale, le Parti hanno convenuto che la Società venga amministrata e gestita in modo indipendente, sia orientata al mercato ed al profitto, attraverso una corretta pianificazione finanziaria.

Utilizzo della liquidità in eccesso e distribuzione dei dividendi

Il patto prevede che per l'intera durata dello stesso e fintantoché la Società abbia in essere contratti di finanziamento o altri contratti che comportino l'assunzione di debiti nei confronti di istituti finanziari, la liquidità in eccesso sia destinata al rimborso dell'indebitamento, salvo che l'assemblea o il consiglio di amministrazione della Società non deliberino un impiego ritenuto più remunerativo.

È altresì previsto che, ove risulti possibile, la Società distribuisca agli azionisti dividendi, nella misura che sarà determinata dall'assemblea in sede di approvazione del bilancio di esercizio.

Comitato di Sindacato

È prevista la costituzione di un Comitato di Sindacato (*Syndicate Committee*) tenuto a riunirsi prima di ciascuna assemblea di Air Dolomiti. Il comitato è composto da quattro membri, due designati da AD Trento e due da Lufthansa, che saranno anche membri del Consiglio di Amministrazione. Le Parti e gli amministratori espressione delle stesse si impegnano a votare nelle assemblee in conformità alle indicazioni del Comitato di Sindacato.

Nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione

Il patto prevede che il Consiglio di Amministrazione sia composto da 9 membri, nominati con il sistema delle liste, di cui almeno 4 siano designati da AD Trento, 2 siano designati da Lufthansa e 2 siano indipendenti nel significato attribuito dal Codice di Autodisciplina delle Società Quotate elaborato dalla Borsa Italiana S.p.A.. È prevista una maggioranza qualificata di almeno sei consiglieri su nove per talune deliberazioni riguardanti, *inter alia*, **(i)** l'approvazione del *budget* e *business plan*, **(ii)** la stipula di contratti di noleggio di aerei di particolare rilevanza, **(iii)** la compravendita di beni di valore superiore a 500 mila Euro, esclusi i velivoli e i motori di velivoli, tranne quelli oggetto dei predetti contratti di noleggio di particolare rilevanza, **(iv)** la stipula di mutui o garanzie di durata superiore a 12 mesi o di importo superiore a 500 mila Euro, **(v)** il compimento di atti non rientranti nel normale esercizio dell'attività sociale, **(vi)** la distribuzione dei dividendi e l'utilizzo di liquidità in eccesso.

Divieto di cessione delle azioni

Fino al 31 dicembre 2003, è previsto che le azioni sindacate (pari al 50,03% del capitale sociale) siano costituite in un sindacato di blocco e pertanto viga il divieto di vendita, o cessione ad altro titolo, a terzi. Nel caso in cui il cessionario sia un concorrente della Società, di AD Trento o di Lufthansa, il divieto di alienazione si estenderà fino al 31 dicembre 2004 e riguarderà tutte le azioni possedute dalle Parti.

Opzione Call e Opzione Put

Il patto prevede, con effetto dal 1° gennaio 2003 e fino al 31 dicembre 2003 che:

- Lufthansa possa esercitare nei confronti di AD Trento un'opzione per l'acquisto di n. 2.600.000 azioni dell'Emittente di proprietà di AD Trento (di seguito l'"**Opzione Call**");
- AD Trento possa esercitare nei confronti di Lufthansa un'opzione per la vendita delle azioni dell'Emittente di proprietà di AD Trento (l'"**Opzione Put**"), così articolata: **(i)** nel caso in cui l'Opzione Call non sia stata esercitata da Lufthansa, l'Opzione Put avrà ad oggetto n. 2.600.000 azioni dell'Emittente di proprietà di AD Trento; **(ii)** nel caso in cui l'Opzione Call sia stata esercitata da Lufthansa, l'Opzione Put potrà essere esercitata sulle restanti 1.265.000 azioni possedute da AD Trento alla data di esercizio dell'Opzione Put;

- in caso di esercizio dell'Opzione Call o dell'Opzione Put, il prezzo di compravendita delle azioni che Lufthansa dovrà corrispondere ad AD Trento sarà pari al prezzo medio delle azioni sul MTA nei cento giorni di mercato aperto antecedenti la data di esercizio delle Opzioni.

In caso di risoluzione anticipata del patto (ad es. per inadempimento di una delle parti), Lufthansa potrà esercitare l'opzione Call anche prima del 1 gennaio 2003.

A seguito dell'eventuale esercizio dell'Opzione Call o dell'Opzione Put l'Emittente risulterà controllato in via esclusiva e diretta da Lufthansa. Infatti, l'esercizio dell'Opzione Put o dell'Opzione Call determina l'acquisto da parte di Lufthansa di una quota non inferiore a n. 2.600.000 azioni, dell'Emittente e quindi il possesso da parte di Lufthansa di una partecipazione complessiva non inferiore a n. 4.322.500 azioni, pari a circa il 51,9% del capitale sociale dell'Emittente *post* Offerta Globale ed integrale esercizio della *Greenshoe*.

Obbligo di promuovere un'offerta pubblica d'acquisto ex. art. 106 del d.lgs. n.58 del 24 febbraio 1998

Alla luce delle disposizioni del d.lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998 ("TUF") in tema di offerta pubblica di acquisto, in caso di esercizio dell'Opzione Put e/o dell'Opzione Call, Lufthansa promuoverà, ai sensi dell'art. 106, 1° comma, del TUF, un'offerta pubblica obbligatoria sulla totalità delle azioni dell'Emittente. In tal caso, il prezzo dell'OPA obbligatoria che Lufthansa dovrà promuovere sarà pari, ai sensi del citato art. 106, 2° comma, alla media aritmetica tra **(a)** il prezzo medio ponderato di borsa degli ultimi dodici mesi e **(b)** l'eventuale maggior prezzo pattuito nello stesso periodo dall'offerente. In particolare, tale maggior prezzo potrà essere costituito dai prezzi di esercizio dell'Opzione Put e/o dell'Opzione Call corrisposti da Lufthansa ad AD Trento.

CAPITOLO 4. INFORMAZIONI RIGUARDANTI IL PATRIMONIO, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I RISULTATI ECONOMICI DI AIR DOLOMITI

Introduzione

In questo capitolo vengono presentati i bilanci di esercizio di Air Dolomiti al 31 dicembre 1998, 1999 e 2000 corredati dalle relative note esplicative nonché le indicazioni di carattere generale sull'andamento economico, patrimoniale e finanziario nel periodo 1998-2000.

In appendice al Prospetto Informativo sono allegati gli schemi di stato patrimoniale, conto economico e di rendiconto finanziario dei bilanci d'esercizio di Air Dolomiti al 31 dicembre 1998, 1999 e 2000, presentati sotto forma di tabella comparativa e redatti in Lire ed in Euro.

La Società, pur detenendo una partecipazione di controllo in Air Dolomiti Deutschland GmbH a partire dal 23 marzo 2000, non ha predisposto il bilancio consolidato al 31 dicembre 2000; infatti, i dati relativi ai bilanci della partecipata (divenuta operativa dal 1° luglio 2000) non forniscono alcuna significativa informazione aggiuntiva rispetto a quelli della Società.

Il bilancio d'esercizio di Air Dolomiti chiuso al 31 dicembre 1998 è stato assoggettato a revisione contabile da parte della società Coopers & Lybrand S.p.A.. I bilanci d'esercizio chiusi al 31 dicembre 1999 e 2000 sono stati assoggettati a revisione contabile da parte della società PricewaterhouseCoopers S.p.A.. Le relazioni dei revisori sui bilanci in oggetto sono riportate in appendice.

Il bilancio di esercizio di Air Dolomiti al 31 dicembre 2000 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2001 e verrà sottoposto per l'approvazione all'assemblea degli azionisti che si riunirà in data 30 aprile 2001, in prima convocazione, ed all'occorrenza in seconda convocazione in data 2 maggio 2001.

I bilanci sono stati riclassificati secondo criteri di analisi finanziaria che consentono di ottenere l'analisi dell'andamento della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società per il triennio di riferimento secondo gli schemi richiesti dalla prassi delle operazioni di quotazione sui mercati finanziari.

4.1 BILANCI RICLASSIFICATI DEGLI ESERCIZI 1998, 1999 E 2000

4.1.1 Stati patrimoniali riclassificati al 31 dicembre 1998, 1999 e 2000

Valori in milioni di Lire	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Immobilizzazioni immateriali nette	15.825	16.243	15.214
Immobilizzazioni materiali nette	53.715	52.311	50.214
Immobilizzazioni finanziarie	804	810	1.077
Altre attività a medio/lungo termine	1.166	2.677	4.656
Capitale immobilizzato	71.510	72.041	71.161
Attività a breve termine	46.461	68.258	72.615
Passività a breve termine	(28.177)	(44.478)	(49.068)
Capitale di esercizio netto	18.284	23.780	23.547
Trattamento di fine rapporto	(2.604)	(3.543)	(4.127)
Fondi per rischi ed oneri	(1.330)	(2.843)	(1.886)
Altre passività a medio/lungo termine	(406)	(815)	(2.265)
CAPITALE INVESTITO NETTO	85.454	88.620	86.430
Patrimonio netto	24.267	15.566	24.005
Prestito obbligazionario convertibile	8.000	8.000	-
Mutui e finanziamenti a medio/lungo termine	38.831	33.400	27.751
Posizione finanziaria netta a breve termine	14.356	31.654	34.674
Indebitamento finanziario netto	61.187	73.054	62.425
TOTALE FONTI DI FINANZIAMENTO	85.454	88.620	86.430
Conti d'ordine			
Garanzie prestate	6.137	9.524	11.022
Beni di terzi presso la Società	5.309	1.732	1.332
Impegni futuri	188.014	290.146	626.162
Totale	199.460	301.402	638.516

Valori in Euro/000	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Immobilizzazioni immateriali nette	8.173	8.389	7.857
Immobilizzazioni materiali nette	27.741	27.016	25.934
Immobilizzazioni finanziarie	415	418	556
Altre attività a medio/lungo termine	602	1.383	2.405
Capitale immobilizzato	36.931	37.206	36.752
Attività a breve termine	23.996	35.252	37.502
Passività a breve termine	(14.551)	(22.971)	(25.342)
Capitale di esercizio netto	9.445	12.281	12.160
Trattamento di fine rapporto	(1.345)	(1.830)	(2.131)
Fondi per rischi ed oneri	(687)	(1.468)	(974)
Altre passività a medio/lungo termine	(210)	(421)	(1.170)
CAPITALE INVESTITO NETTO	44.134	45.768	44.637
Patrimonio netto	12.533	8.038	12.397
Prestito obbligazionario convertibile	4.132	4.132	-
Mutui e finanziamenti a medio/lungo termine	20.055	17.250	14.332
Posizione finanziaria netta a breve termine	7.414	16.348	17.908
Indebitamento finanziario netto	31.601	37.730	32.240
TOTALE FONTI DI FINANZIAMENTO	44.134	45.768	44.637
Conti d'ordine			
Garanzie prestate	3.169	4.919	5.692
Beni di terzi presso la Società	2.742	895	688
Impegni futuri	97.101	149.848	323.386
Totale	103.012	155.662	329.766

4.1.2 Conti economici riclassificati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 1998, 1999 e 2000

Valori in milioni di Lire	31/12/1998	%	31/12/1999	%	31/12/2000	%
Ricavi della gestione caratteristica	147.432	105,0	182.151	100,5	225.634	124,5
Altri ricavi	5.353	3,8	13.914	7,7	16.839	9,3
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.298	0,9	1.464	0,8	3.629	2,0
Meno: Commissioni	(13.705)	(9,7)	(16.326)	(9,0)	(19.581)	(10,8)
Totale Ricavi netti	140.378	100,0	181.203	100,0	226.521	100,0
Costi per servizi	(52.093)	(37,1)	(63.345)	(35,0)	(79.590)	(35,1)
Costi per acquisti di materiali	(12.862)	(9,2)	(18.462)	(10,2)	(27.684)	(12,2)
Costi del personale	(27.268)	(19,4)	(32.486)	(17,9)	(41.966)	(18,5)
Altri costi operativi	(5.511)	(3,9)	(6.640)	(3,7)	(7.456)	(3,3)
Totale Costi operativi	(97.734)	(69,6)	(120.933)	(66,7)	(156.696)	(69,1)
EBITDAR (*)	42.644	30,4	60.270	33,3	69.825	30,9
Canoni per locazioni operative	(17.481)	(12,5)	(32.562)	(18,0)	(19.833)	(8,8)
Canoni per locazioni finanziarie	(5.862)	(4,2)	(11.426)	(6,3)	(25.287)	(11,2)
Margine operativo lordo	19.301	13,7	16.282	9,0	24.705	10,9
Ammortamenti e svalutazioni	(7.334)	(5,2)	(9.356)	(5,2)	(13.890)	(6,1)
Risultato operativo	11.967	8,5	6.926	3,8	10.815	4,8
Interessi passivi netti	(3.929)	(2,8)	(4.779)	(2,6)	(6.947)	(3,1)
Oneri netti su cambi	(3.694)	(2,6)	(6.582)	(3,6)	(1.665)	(0,7)
Risultato della gestione ordinaria	4.344	3,1	(4.435)	(2,4)	2.203	1,0
Proventi ed (oneri) straordinari netti	(793)	(0,6)	(1.895)	(1,0)	150	0,0
Risultato prima delle imposte	3.551	2,5	(6.330)	(3,5)	2.353	1,0
Imposte	(3.217)	(2,3)	(2.371)	(1,3)	(1.914)	(0,8)
Risultato dell'esercizio	334	0,2	(8.701)	(4,8)	439	0,2

(*) Margine operativo lordo prima dei canoni di locazione.

Valori in Euro/000	31/12/1998	%	31/12/1999	%	31/12/2000	%
Ricavi della gestione caratteristica	76.142	105,0	94.073	100,5	116.531	124,5
Altri ricavi	2.765	3,8	7.186	7,7	8.697	9,3
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	670	0,9	756	0,8	1.874	2,0
Meno: Commissioni	(7.078)	(9,7)	(8.432)	(9,0)	(10.113)	(10,8)
Totale Ricavi netti	72.499	100,0	93.583	100,0	116.989	100,0
Costi per servizi	(26.904)	(37,1)	(32.715)	(35,0)	(41.104)	(35,1)
Costi per acquisti di materiali	(6.643)	(9,2)	(9.535)	(10,2)	(14.298)	(12,2)
Costi del personale	(14.083)	(19,4)	(16.778)	(17,9)	(21.674)	(18,5)
Altri costi operativi	(2.846)	(3,9)	(3.429)	(3,7)	(3.851)	(3,3)
Totale Costi operativi	(50.476)	(69,6)	(62.457)	(66,7)	(80.927)	(69,1)
EBITDAR (*)	22.023	30,4	31.126	33,3	36.062	30,9
Canoni per locazioni operative	(9.028)	(12,5)	(16.817)	(18,0)	(10.243)	(8,8)
Canoni per locazioni finanziarie	(3.027)	(4,2)	(5.901)	(6,3)	(13.059)	(11,2)
Margine operativo lordo	9.968	13,7	8.408	9,0	12.760	10,9
Ammortamenti e svalutazioni	(3.788)	(5,2)	(4.832)	(5,2)	(7.174)	(6,1)
Risultato operativo	6.180	8,5	3.576	3,8	5.586	4,8
Interessi passivi netti	(2.029)	(2,8)	(2.468)	(2,6)	(3.588)	(3,1)
Oneri netti su cambi	(1.908)	(2,6)	(3.399)	(3,6)	(860)	(0,7)
Risultato della gestione ordinaria	2.243	3,1	(2.291)	(2,4)	1.138	1,0
Proventi ed (oneri) straordinari netti	(410)	(0,6)	(979)	(1,0)	77	0,0
Risultato prima delle imposte	1.833	2,5	(3.270)	(3,5)	1.215	1,0
Imposte	(1.661)	(2,3)	(1.225)	(1,3)	(988)	(0,8)
Risultato dell'esercizio	172	0,2	(4.495)	(4,8)	227	0,2

(*) Margine operativo lordo prima dei canoni di locazione.

4.2 RENDICONTI FINANZIARI RELATIVI AGLI ESERCIZI CHIUSI AL 31 DICEMBRE 1998, 1999 E 2000

Valori in milioni di Lire	31.12.1998	31.12.1999	31.12.2000
Risultato dell'esercizio	334	(8.701)	439
Ammortamenti e svalutazioni	7.334	9.356	13.890
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi per rischi ed oneri	434	1.513	(957)
Accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto al netto degli utilizzi	531	939	584
Variazioni del capitale di esercizio:			
Clienti, controllanti ed entità correlate	(10.249)	(11.882)	17.272
Rimanenze	(532)	(945)	(1.607)
Ratei, risconti ed altre attività correnti	1.242	(8.970)	(20.022)
Fornitori, controllanti ed entità correlate	6.302	13.632	(2.654)
Debiti tributari	(890)	(429)	1.244
Debiti verso istituti previdenziali	293	57	569
Ratei, risconti ed altre passività correnti	327	3.041	5.431
Flusso di cassa della gestione corrente	5.126	(2.389)	14.189
Investimenti netti in:			
Immobilizzazioni immateriali	(9.918)	(5.446)	(8.090)
Immobilizzazioni materiali	(41.285)	(2.924)	(2.674)
Immobilizzazioni finanziarie	(85)	(6)	(267)
Altre attività immobilizzate	(1.166)	(1.511)	(1.979)
Variazione delle altre passività a medio-lungo termine	(102)	409	1.450
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(52.556)	(9.478)	(11.560)
Accensione di finanziamenti a medio-lungo termine	44.633	-	-
Trasferimento delle quote correnti di finanziamenti a medio-lungo termine	(6.260)	(5.431)	(5.649)
Versamenti da parte degli azionisti	3.100	-	-
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	41.473	(5.431)	(5.649)
Flusso di cassa netto di periodo	(5.957)	(17.298)	(3.020)
Posizione finanziaria netta a breve termine all'inizio del periodo	(8.399)	(14.356)	(31.654)
Posizione finanziaria netta a breve termine alla fine del periodo	(14.356)	(31.654)	(34.674)

Valori in Euro/000	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Risultato dell'esercizio	172	(4.495)	227
Ammortamenti e svalutazioni	3.788	4.832	7.174
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi per rischi ed oneri	224	781	(494)
Accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto al netto degli utilizzi	274	485	302
Variazioni del capitale di esercizio:			
Clienti, controllanti ed entità correlate	(5.293)	(6.134)	8.919
Rimanenze	(275)	(488)	(830)
Ratei, risconti ed altre attività correnti	641	(4.633)	(10.341)
Fornitori, controllanti ed entità correlate	3.255	7.040	(1.371)
Debiti tributari	(460)	(222)	642
Debiti verso istituti previdenziali	151	29	294
Ratei, risconti ed altre passività correnti	169	1.571	2.805
Flusso di cassa della gestione corrente	2.646	(1.234)	7.327
Investimenti netti in:			
Immobilizzazioni immateriali	(5.122)	(2.813)	(4.178)
Immobilizzazioni materiali	(21.322)	(1.510)	(1.381)
Immobilizzazioni finanziarie	(44)	(3)	(138)
Altre attività immobilizzate	(602)	(780)	(1.022)
Variazione delle altre passività a medio-lungo termine	(53)	211	749
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(27.143)	(4.895)	(5.970)
Accensione di finanziamenti a medio-lungo termine	23.051	-	-
Trasferimento delle quote correnti di finanziamenti a medio-lungo termine	(3.233)	(2.805)	(2.917)
Versamenti da parte degli azionisti	1.601	-	-
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	21.419	(2.805)	(2.917)
Flusso di cassa netto di periodo	(3.078)	(8.934)	(1.560)
Posizione finanziaria netta a breve termine all'inizio del periodo	(4.336)	(7.414)	(16.348)
Posizione finanziaria netta a breve termine alla fine del periodo	(7.414)	(16.348)	(17.908)

4.3 PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO PER GLI ESERCIZI CHIUSI AL 31 DICEMBRE 1998, 1999 E 2000

(Valori in milioni di Lire ad eccezione del numero di azioni emesse)

	Numero delle azioni emesse	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo	Altre riserve	Risultato dell'esercizio	Totale
Saldi al 31 dicembre 1997	18.900.000	18.900	-	163	1.770	20.833
Aumento di capitale sociale come da delibera dell'Assemblea degli azionisti del 20 novembre 1996	3.100.000	3.100	-	-	-	3.100
Destinazione dell'utile 1997	-	-	-	1.770	(1.770)	-
Utile dell'esercizio	-	-	-	-	334	334
Saldi al 31 dicembre 1998	22.000.000	22.000	-	1.933	334	24.267
Destinazione dell'utile 1998	-	-	-	334	(334)	-
Perdita dell'esercizio	-	-	-	-	(8.701)	(8.701)
Saldi al 31 dicembre 1999	22.000.000	22.000	-	2.267	(8.701)	15.566
Destinazione della perdita 1999	-	-	-	(8.701)	8.701	-
Aumento capitale sociale per conversione prestito obbligazionario come da delibera del 18 settembre 2000	4.500.000	4.500	3.500	-	-	8.000
Copertura perdite e costituzione di una riserva straordinaria indisponibile di conguaglio come da assemblea straordinaria del 20 novembre 2000	-	(3.410)	(3.500)	6.910	-	-
Conversione del capitale sociale in Euro come da assemblea straordinaria del 20 novembre 2000 (*)	(19.875.000)	-	-	-	-	-
Utile dell'esercizio	-	-	-	-	439	439
Saldi al 31 dicembre 2000	6.625.000	23.090	-	476	439	24.005

(*) Il capitale sociale al 31 dicembre 2000 a seguito della conversione in Euro deliberata con assemblea straordinaria del 20 novembre 2000 risulta composta da n. 6.625.000 azioni del valore nominale di Euro 1,80 ciascuna per un ammontare complessivo di Euro 11.925.000.

4.4 ANDAMENTO GESTIONALE DI AIR DOLOMITI NEGLI ESERCIZI 1998, 1999 E 2000 SOTTO IL PROFILO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

4.4.1 Analisi dell'andamento economico

I risultati economici della Società nel triennio 1998-2000 sono di seguito riepilogati:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	%	31/12/1999	%	31/12/2000	%
Totale Ricavi netti	140.378	100	181.203	100	226.521	100
Totale Costi operativi	(97.734)	(69,6)	(120.933)	(66,7)	(156.696)	(69,1)
EBITDAR	42.644	30,4	60.270	33,3	69.825	30,9
Canoni di locazione	(23.343)	(16,7)	(43.988)	(24,3)	(45.120)	(20,0)
Margine operativo lordo	19.301	13,7	16.282	9,0	24.705	10,9
Ammortamenti e svalutazioni	(7.334)	(5,2)	(9.356)	(5,2)	(13.890)	(6,1)
Risultato operativo	11.967	8,5	6.926	3,8	10.815	4,8
Interessi passivi netti	(3.929)	(2,8)	(4.779)	(2,6)	(6.947)	(3,1)
Oneri netti su cambi	(3.694)	(2,6)	(6.582)	(3,6)	(1.665)	(0,7)
Risultato della gestione ordinaria	4.344	3,1	(4.435)	(2,4)	2.203	1,0
Proventi ed (oneri) straordinari netti	(793)	(0,6)	(1.895)	(1,0)	150	0,0
Risultato prima delle imposte	3.551	2,5	(6.330)	(3,5)	2.353	1,0
Imposte	(3.217)	(2,3)	(2.371)	(1,3)	(1.914)	(0,8)
Risultato dell'esercizio	334	0,2	(8.701)	(4,8)	439	0,2

La Società nel triennio 1998-2000 ha incrementato significativamente il numero dei passeggeri ospitati a bordo con un conseguente rilevante incremento di ricavi netti, che passano da Lire 140 miliardi nel 1998 a Lire 226 miliardi nel 2000.

L'EBITDAR, ossia il risultato operativo al lordo dei canoni di locazione e degli ammortamenti, è pure significativamente aumentato da Lire 43 miliardi nell'esercizio 1998 a Lire 70 miliardi nell'esercizio 2000.

L'aumento della capacità offerta, a seguito dell'avvio di nuove tratte e dell'aumento delle frequenze dei voli sulle tratte già servite, ha comportato rilevanti investimenti in aeromobili, con conseguente crescita degli oneri per canoni di locazione.

Il risultato operativo, calcolato in percentuale sui ricavi netti, è diminuito dall'8,5% nel 1998 al 3,8% nel 1999 principalmente per effetto degli oneri conseguenti alla chiusura dell'aeroporto di Verona (aprile e maggio 1999), con relativo trasferimento dei voli sull'aeroporto di Brescia, e degli impatti determinati dalla guerra nel Kosovo sui flussi di traffico aereo e sulla regolarità dei voli, oltre che dell'avviamento di nuovi collegamenti.

Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2000 il risultato operativo, calcolato in percentuale sui ricavi netti, è stato pari al 4,8%. La variazione, rispetto all'esercizio precedente è stata contenuta in quanto il miglioramento conseguito grazie alla crescita dei ricavi e dei tassi di riempimento degli aeromobili, nonché al contenimento di alcuni costi, è stato in gran parte compensato dal maggior costo del carburante, sostanzialmente raddoppiato nell'esercizio 2000, dall'apprezzamento del Dollaro rispetto all'Euro con conseguente aumento dei costi denominati nella valuta statunitense.

Il risultato netto della Società nel triennio è influenzato inoltre dall'incidenza degli oneri netti per differenze cambio che passano dal 2,6% nel 1998 al 3,6% nel 1999 ed allo 0,7% nel 2000 sempre a causa dell'apprezzamento del Dollaro statunitense nei confronti dell'Euro.

La contabilizzazione dei crediti per imposte differite attive relative alle perdite fiscali, effettuata per la prima volta nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2000, ha consentito di contenere allo 0,8%

l'incidenza sui ricavi netti delle imposte correnti del periodo, a fronte di un onere dell'1,3% nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1999.

4.4.1.1 Evoluzione dei ricavi netti

Il dettaglio dell'andamento dei ricavi nel triennio 1998-2000 è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	%	31/12/1999	%	31/12/2000	%
Ricavi per voli di <i>feederaggio</i>	93.474	66,6	111.518	61,5	133.879	59,1
Ricavi per voli <i>point to point</i>	42.555	30,3	58.858	32,5	74.502	32,9
Totale ricavi per voli di linea	136.029	96,9	170.376	94,0	208.381	92,0
Ricavi per voli charter	3.074	2,2	3.681	2,0	6.109	2,7
Ricavi per noleggio aeromobili (<i>wet lease</i>)	7.024	5,0	7.766	4,3	10.856	4,8
Ricavi per trasporto merci e altri	1.305	0,9	328	0,2	288	0,1
Totale ricavi della gestione caratteristica	147.432	105,0	182.151	100,5	225.634	99,6
Altri ricavi	5.353	3,8	13.914	7,7	16.839	7,4
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.298	0,9	1.464	0,8	3.629	1,6
Meno Commissioni	(13.705)	(9,7)	(16.326)	(9,0)	(19.581)	(8,6)
Totale ricavi netti	140.378	100,0	181.203	100,0	226.521	100,0

L'attività aziendale è concentrata sui voli di linea. Le attività di charter consentono l'ottimizzazione dell'utilizzo degli aeromobili nei giorni in cui diminuiscono le frequenze dei voli di linea.

La strategia della Società è stata di posizionarsi quale vettore italiano regionale per i collegamenti internazionali, effettuando sia voli *point to point* che di *feederaggio*. In particolare, per effetto di accordi di partnership commerciale, e successivamente anche azionaria, la Società ha rafforzato il suo ruolo di vettore *feeder* della compagnia aerea Lufthansa, e si posiziona pertanto come vettore di collegamento sugli aeroporti internazionali di Monaco di Baviera e Francoforte, per le destinazioni europee ed intercontinentali servite dal *network* Star Alliance.

La tipologia delle attività della Società è illustrata nella Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.

Nel triennio in esame i ricavi netti sono passati da Lire 140.378 milioni nel 1998 a Lire 181.203 milioni nel 1999 e a Lire 226.521 milioni nel 2000. L'incremento dei ricavi netti è stato del 29,1% nel 1999 e del 25,0% nel 2000. Tali incrementi sono stati realizzati grazie ad un significativo aumento dell'offerta di posti sui voli di linea nel 1999 ed al significativo incremento del coefficiente di riempimento degli aeromobili nel 2000.

L'incidenza sui ricavi netti delle commissioni corrisposte ad agenzie di viaggio e ad altri operatori (correlata ai ricavi per voli di linea) è variata dal 9,7% nel 1998 al 9,0% nel 1999 e al 8,6% nel 2000. Tale diminuzione è correlata al variato mix dei ricavi (voli di linea/*charter*) ed alla riduzione della percentuale di commissione riconosciuta dalle compagnie aeree su taluni mercati.

Ricavi per voli di linea

Il significativo incremento dei ricavi netti è da attribuire ai ricavi per voli di linea che sono passati da Lire 136.029 milioni nel 1998 a Lire 170.376 milioni nel 1999 e a Lire 208.381 milioni nel 2000 con un incremento percentuale del 25,2% nel 1999 rispetto al 1998 e del 22,3% nel 2000 rispetto al 1999. Allo sviluppo dell'attività hanno contribuito sia i voli *feeder* che quelli *point to point*.

Ricavi per voli di *feederaggio*

I ricavi per voli di *feederaggio* sono passati da Lire 93.474 milioni nel 1998 a Lire 111.518 milioni nel 1999 e a Lire 133.879 milioni nel 2000. L'incremento percentuale è stato del 19,3% nel 1999 rispetto al 1998 e del 20,1% nel 2000 rispetto al 1999.

I ricavi per voli di *feederaggio* conseguiti nel triennio sono relativi a destinazioni su scali aeroportuali (essenzialmente Monaco di Baviera e Francoforte) serviti da Lufthansa e da altri partner della Star Alliance. La crescita dei ricavi è stata conseguita sia per effetto dello sviluppo delle tratte già operative che per l'apertura di nuovi collegamenti.

Ricavi per voli point to point

I ricavi per voli *point to point* sono passati da Lire 42.555 milioni nel 1998 a Lire 58.858 milioni nel 1999 e a Lire 74.502 milioni nel 2000. L'incremento percentuale è stato del 38,3% nel 1999 rispetto al 1998 e del 26,6% nel 2000 rispetto al 1999. Tali ricavi sono cresciuti nell'esercizio 1999 principalmente per effetto dell'aumento delle frequenze con destinazione Barcellona e Parigi, e dell'apertura di nuove tratte con le medesime destinazioni. L'aumento registrato nel corso del 2000 è principalmente imputabile all'incremento dei passeggeri registrati relativamente ai voli in partenza da Verona ed all'aumento della frequenza della tratta Torino-Barcellona.

Nella tabella seguente sono esposti i più significativi dati operativi dei voli di linea relativi al triennio 1998-2000 che consentono di evidenziare lo sviluppo dell'attività.

Voli di linea	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Numero posti di volo offerti	839.418	1.142.081	1.290.930
Numero passeggeri paganti trasportati	476.362	586.296	711.925
RPK (in migliaia di Km)	303.875	386.471	456.199
ASK (in migliaia di Km)	543.197	774.440	832.550
<i>Load factor</i>	55,9%	49,9%	54,8%
<i>Yield</i> (ricavo medio lordo per passeggero pagante)	285.558	290.597	292.071

Numero di posti di volo offerti

Per effetto della progressiva acquisizione di aeromobili in noleggio o proprietà, l'offerta di posti su voli di linea da parte della Società è aumentata da 839.418 nel 1998 a 1.142.081 nel 1999 e a 1.290.930 nel 2000. La flotta della Società è progressivamente aumentata da dodici aeromobili alla fine del 1998 a sedici aeromobili alla fine del 2000. Nel 1999, nonostante un minor numero di aeromobili, il numero di posti di volo offerti è stato non di molto inferiore a quello del 2000 in quanto la Società ha utilizzato aerei con maggiore capienza di posti (due Fokker 100 in *wet-lease* da Alpi Eagles).

Numero dei passeggeri paganti trasportati

Il numero dei passeggeri paganti trasportati dei voli di linea è progressivamente aumentato da 476.362 nel 1998 a 586.296 nel 1999 e a 711.925 nel 2000 con incrementi percentuali pari al 23,1% nel 1999 e del 21,4% nel 2000.

L'aumento del 1999 rispetto al 1998 è principalmente imputabile all'apertura delle nuove rotte Bergamo - Monaco, Venezia - Parigi e Venezia - Barcellona, ed al consolidamento delle altre rotte su Barcellona e della rotta Ancona - Monaco. L'incremento del numero di passeggeri trasportati nel 2000, rispetto al 1999, è correlato al significativo incremento dei tassi di riempimento ed all'aumento delle frequenze sulle tratte Torino - Barcellona, Verona - Barcellona e Verona - Parigi.

Load factor

Nel 1998 il *load factor* è stato pari al 55,9%. Tale risultato deriva dal positivo andamento riportato sia dai collegamenti già operativi, pur in presenza di incrementi dell'offerta di capacità, sia dalle nuove tratte che sono riuscite a superare velocemente la fase di avviamento.

La diminuzione del *load factor* registrata dalla Società nel 1999, rispetto all'esercizio precedente, è principalmente imputabile agli impatti determinati dalla guerra del Kosovo sui flussi di traffico aereo (in particolare nel nord-est Italia) e sulla regolarità dei voli ed alla chiusura, nei mesi di aprile e maggio, dell'aeroporto di Verona – da cui originano la gran parte dei voli point to point di Air Dolomiti – per lavori di ristrutturazione della pista che ha comportato il trasferimento dei voli di linea sullo scalo di Brescia.

Nel 2000 la Società è riuscita ad incrementare il *load factor* dal 49,9% al 54,8% grazie all'ottimizzazione dell'utilizzo della capacità degli aeromobili (ATR a 46 ovvero a 64 posti) in relazione alle esigenze delle singole tratte. Inoltre, l'esercizio 2000 non è stato penalizzato dagli avvenimenti che avevano influito sull'andamento dell'esercizio precedente.

Yield (ricavo medio lordo per passeggero pagante)

Il ricavo medio lordo per passeggero pagante trasportato su voli di linea nel 1998, 1999 e 2000 è stato pari rispettivamente a Lire 285.558, Lire 290.597 e Lire 292.071.

Il valore medio dello *Yield* per passeggero è aumentato circa del 2% nel 1999 rispetto al 1998 e dello 0,5% nel 2000 rispetto al 1999 principalmente per effetto del *revenue management* e delle condizioni generali di mercato più favorevoli in particolare nell'ultimo esercizio.

Ricavi per voli *charter*

I ricavi per voli *charter* includono i ricavi derivanti dall'attività di *charter a catena* che si svolge essenzialmente durante il periodo estivo con voli operati sull'aeroporto di Tortolì (Sardegna). I ricavi di tale attività sono passati da Lire 2.407 milioni nel 1998 a Lire 2.274 milioni nel 1999 e a Lire 4.535 milioni nel 2000.

Il significativo incremento registrato nell'esercizio 2000 deriva dal maggior volume di voli estivi dal nord/centro Italia a Tortolì e da contratti stipulati con alcuni *tour operator*.

Sono inoltre compresi in tale voce i ricavi derivanti dall'attività di *charter a domanda*, svolta principalmente nei confronti di alcune delle principali squadre di calcio italiane nonché di aziende e di clienti privati. I ricavi per voli *charter a domanda* sono passati da Lire 667 milioni nel 1998 a Lire 1.407 milioni nel 1999 e a Lire 1.574 milioni nel 2000.

Ricavi per *wet lease*

I ricavi per *wet lease* si riferiscono esclusivamente al noleggio al partner Lufthansa di un aeromobile completo dei relativi equipaggi che viene utilizzato su tratte domestiche tedesche e su collegamenti tra Italia e Germania. Tali ricavi sono passati da Lire 7.024 milioni nel 1998 a Lire 7.766 milioni nel 1999 e a Lire 10.856 milioni nel 2000 e sono realizzati in base ad un corrispettivo fisso mensile incrementato di un importo variabile in base alle ore volate.

Il significativo incremento registrato nell'esercizio 2000 deriva sostanzialmente dal noleggio di un aeromobile con maggior capacità (un ATR 72-500 da 64 posti rispetto ad un ATR 42-320 da 46 posti nell'esercizio precedente).

Ricavi per trasporto merci ed altri

Tale voce include ricavi di tipo residuale, quali trasporto merci e manutenzione, ed è non significativa ad esclusione dell'esercizio 1998 quando la Società ha effettuato lavori di manutenzione per conto di terzi.

4.4.1.2 Evoluzione dei costi operativi

Il dettaglio dei costi operativi è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	% Ricavi netti	31/12/1999	% Ricavi netti	31/12/2000	% Ricavi netti
Servizi di traffico, scalo e <i>catering</i>	34.526	24,6	42.548	23,4	50.122	22,1
Servizi e consumi di materiali di manutenzione	7.185	5,1	9.891	5,5	13.346	5,9
Altri servizi	13.088	9,3	16.654	9,2	19.106	8,4
Acquisti di carburanti e lubrificanti	6.992	5,0	8.700	4,8	20.268	8,9
Consumi di materiali per <i>catering</i> e altri	3.164	2,3	4.014	2,2	4.432	2,0
Costi del personale	27.268	19,4	32.486	17,9	41.966	18,5
Altri costi operativi	5.511	3,9	6.640	3,7	7.456	3,3
Totale	97.734	69,6	120.933	66,7	156.696	69,1

I costi operativi sono complessivamente passati da Lire 97.734 milioni nel 1998 a Lire 120.933 milioni nel 1999 e a Lire 156.696 milioni nel 2000. L'incidenza percentuale degli stessi rispetto ai ricavi netti, è passata dal 69,6% del 1998 al 66,7% nel 1999 ed al 69,1% nel 2000.

Servizi di traffico, scalo e *catering*

I servizi di traffico e scalo sono passati da Lire 34.526 milioni nel 1998 a Lire 42.548 milioni nel 1999 ed a Lire 50.122 milioni nel 2000. L'onere di tali servizi (*handling*, assistenza linee e *catering*) è direttamente correlabile al numero di tratte effettuate. L'incidenza di tali costi sui ricavi è diminuita nel triennio per effetto delle migliori condizioni commerciali ottenute dalla Società a seguito dell'aumento dei volumi di traffico.

Servizi e consumi di materiale di manutenzione

I servizi ed i consumi di materiale di manutenzione sono passati da Lire 7.185 milioni nel 1998 a Lire 9.891 milioni nel 1999 e a Lire 13.346 milioni nel 2000. L'incidenza dei costi di manutenzione, correlabili al numero ed all'utilizzo degli aerei impiegati, è passata, nel corso del triennio, dal 5,1% nel 1998 al 5,5% nel 1999 ed al 5,9% nel 2000 senza evidenziare variazioni significative considerando altresì che negli ultimi mesi dell'esercizio 2000 sono stati effettuati interventi di manutenzione propeedeutici alla restituzione alla controllante AD Trento di alcuni aeromobili. A fronte di tali costi sono stati stanziati i relativi accrediti negli altri ricavi.

Altri servizi

I costi per altri servizi sono passati da Lire 13.088 milioni nel 1998 a Lire 16.654 milioni nel 1999 ed a Lire 19.106 milioni nel 2000. La voce altri servizi include costi quali diritti di prenotazione che variano proporzionalmente al numero dei passeggeri, costi per pernottamenti, trasporto e rimborso spese equipaggi ed assicurazioni che variano proporzionalmente al numero di aerei utilizzati e costi di marketing, promozione e pubblicità.

La diminuzione dell'incidenza della voce Altri servizi sui ricavi netti nel 2000 è sostanzialmente attribuibile alle minori iniziative pubblicitarie poste in essere rispetto agli esercizi precedenti quale conseguenza di una focalizzazione sul consolidamento delle rotte già avviate.

Acquisti di carburanti e lubrificanti

Gli acquisti di carburanti sono passati da Lire 6.992 milioni nel 1998 a Lire 8.700 milioni nel 1999 e a Lire 20.268 milioni nel 2000. L'incidenza percentuale sui ricavi netti è passata dal 5,0% nel 1998, al 4,8% nel 1999 ed all'8,9% nel 2000. La sostanziale costanza dell'incidenza negli esercizi 1998 e 1999 è dovuta al fatto che l'incremento del prezzo medio del carburante nel 1999 è stato compensato dall'effetto dell'utilizzo di due aeromobili in *wet lease* i cui canoni di noleggio includevano il costo del carburante.

L'incremento del costo unitario del carburante e l'andamento del tasso di cambio del dollaro hanno comportato nell'esercizio 2000 un significativo incremento dell'incidenza percentuale sui ricavi netti di tale voce, influenzando di conseguenza i margini reddituali.

Il prezzo medio del carburante per Air Dolomiti è infatti variato da 334 Lire/litro nel 1998, a 382 Lire/litro nel 1999 ed a 642 Lire/litro nel 2000.

Consumi per materiali di catering ed altri materiali

I consumi per materiali di catering ed altri materiali sono passati da Lire 3.164 milioni nel 1998 a Lire 4.014 milioni nel 1999 ed a Lire 4.432 milioni nel 2000.

L'incidenza di questa voce di costo è direttamente correlata al numero di passeggeri ed è rimasta sostanzialmente costante nel triennio in esame.

Costi del personale

I costi del personale sono passati da Lire 27.268 milioni nel 1998 a Lire 32.486 milioni nel 1999 a Lire 41.966 milioni nel 2000. Nel corso del triennio l'incidenza dei costi del personale è passata dal 19,4% nel 1998 al 17,9% nel 1999 ed al 18,5% nel 2000.

La diminuzione dell'incidenza dei costi del personale nel 1999 rispetto al 1998 è principalmente addebitabile ai costi del personale di terra aumentati meno che proporzionalmente all'incremento dei ricavi; l'incidenza del personale navigante è rimasta invece sostanzialmente invariata. Inoltre nel 1999 la Società aveva utilizzato due aeromobili con contratto di *wet lease* il cui canone di noleggio, classificato nella voce Canoni di locazione, era inclusivo dei costi del personale di bordo. In seguito al venir meno di tale contratto, l'incidenza del costo del personale navigante aumenta nell'esercizio 2000.

Altri costi operativi

Gli altri costi operativi sono passati da Lire 5.511 milioni nel 1998 a Lire 6.640 milioni nel 1999 ed a Lire 7.456 milioni nel 2000.

Tali costi includono le tasse di *landing*, direttamente proporzionali al numero di voli effettuati, e costi fissi quali contributi associativi ed altre tasse non correlati al volume di attività aziendale. Tale voce è rimasta sostanzialmente invariata nel corso del triennio.

4.4.1.3 Evoluzione dell'incidenza dell'EBITDAR sui ricavi

L'incidenza dell'EBITDAR sui ricavi è variata dal 30,4% nel 1998 al 33,3% nel 1999 al 30,9% nel 2000. In particolare, nel 1999, l'EBITDAR risulta percentualmente più elevato per effetto dell'utilizzo nel corso dell'esercizio di due aerei in *wet lease* che hanno comportato minori oneri per equipaggi e minori spese di manutenzione e carburante, inclusi nei canoni di locazione. Gli oneri derivanti dagli eventi esogeni riscontrati nell'esercizio 1999, precedentemente illustrati, hanno comunque penalizzato la redditività dell'esercizio. Nell'esercizio 2000, invece, il significativo incremento del costo del carburante e gli effetti sui costi operativi connessi al tasso di cambio Euro/Dollaro hanno limitato i benefici derivanti dal significativo incremento del tasso di riempimento degli aeromobili.

4.4.1.4 Canoni per locazioni

La Società, al fine di sostenere lo sviluppo dell'attività aziendale, nel triennio in esame, ha aumentato il numero degli aeromobili della flotta aziendale dai nove al 1° gennaio 1998 ai 16 (di cui uno in *wet-lease*) al 31 dicembre 2000.

L'importo per canoni di locazione nel triennio varia da Lire 23.343 milioni nel 1998 a Lire 43.988 milioni nel 1999 e a Lire 45.120 milioni nel 2000.

L'incidenza percentuale di tale voce rispetto ai ricavi varia dal 16,7% nel 1998 al 24,3% nel 1999 ed al 20,0% nel 2000. Si rileva che nel maggio 1998 due aeromobili ATR 42-500, precedentemente noleggiati dall'allora controllante S.I.S.M.A. S.p.A., sono stati acquisiti in proprietà. Inoltre, nel corso dell'esercizio 1998, al fine di consentire l'espansione dell'attività aziendale, sono stati acquisiti in locazione altri tre aeromobili (n. 1 ATR 42-500 e n. 2 ATR72-500).

Il significativo incremento in valore assoluto ed in percentuale dei canoni di *leasing* nel 1999 è da imputare principalmente ai canoni di *wet lease* (circa Lire 17.400 milioni), corrisposti a società terza (Alpi Eagles) per l'utilizzo di due aeromobili Fokker 100. Come precedentemente illustrato tali canoni includono anche gli oneri di personale, carburante e manutenzione. L'aumento in valore assoluto dei canoni di locazione nel 1999 è dovuto inoltre all'acquisizione in locazione finanziaria di ulteriori due aeromobili (n. 1 ATR72-500 e n. 1 ATR 42-500).

A partire dalla fine dell'esercizio 1999 la Società ha cessato di utilizzare gli aeromobili di Alpi Eagles e nel corso dell'esercizio 2000 ha acquisito in locazione quattro aeromobili. Inoltre, a partire da fine ottobre 2000 la Società ha restituito alla controllante AD Trento tre aeromobili ATR 42-320 da 46 posti ed ha stipulato con Lauda Air Italia SpA un contratto di *wet lease* per l'utilizzo di un aeromobile *jet* CRJ 100 da 48 posti.

Nel corso del triennio in esame l'andamento del tasso di cambio Euro/Dollaro ha influito negativamente sul costo dei canoni di *leasing* che sono prevalentemente denominati in Dollari o indicizzati alla moneta statunitense. Tuttavia, in seguito al venir meno dell'operazione di *wet-lease* con Alpi Eagles, l'incidenza di tale voce sui ricavi netti è diminuita nell'esercizio 2000 del 4,3%.

4.4.1.5 Evoluzione dell'incidenza del margine operativo lordo sui ricavi

L'incidenza sui ricavi del margine operativo lordo è variata dal 13,7% nel 1998 al 9% nel 1999 ed al 10,9% nel 2000. Le variazioni di tale incidenza nel triennio sono prevalentemente attribuibili all'andamento dell'incidenza percentuale sui ricavi netti dei canoni di locazione, come sopra descritto.

4.4.1.6 Ammortamenti e svalutazioni

L'importo degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali e delle svalutazioni è passato complessivamente da Lire 7.334 milioni nel 1998 a Lire 9.356 milioni nel 1999 ed a Lire 13.890 milioni nel 2000. L'incidenza degli ammortamenti sui ricavi è stata pari al 5,2% nel 1998 e nel 1999, mentre nel 2000 è stata pari al 6,1%.

L'incremento degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali nell'esercizio 1999 è da attribuire principalmente al fatto che nell'esercizio 1998 gli ammortamenti degli aeromobili erano stati calcolati a partire dalla data di acquisto degli stessi (maggio 1998). Nel triennio 1998-2000 sono inoltre stati effettuati importanti investimenti in parti di ricambio in conseguenza dell'ampliamento della flotta.

L'incremento degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali negli esercizi 1999 e 2000 deriva dallo sviluppo dell'attività aziendale che ha comportato il sostenimento di oneri crescenti per l'abilitazione dei piloti, le migliorie sugli aerei di terzi in locazione, la pubblicità per l'attivazione delle nuove linee e lo sviluppo dei software operativi ad uso interno.

Va tuttavia rilevato che, per effetto del continuo incremento nel triennio in esame dei ricavi netti, l'incidenza degli ammortamenti sui ricavi netti risulta sostanzialmente invariata.

4.4.1.7 Evoluzione dell'incidenza del risultato operativo sui ricavi

L'incidenza del risultato operativo sui ricavi è variata dall'8,5% nel 1998 al 3,8% nel 1999 ed al 4,8% nel 2000. In presenza di un'incidenza sostanzialmente stabile degli ammortamenti sui ricavi, le variazioni sono state determinate dalle medesime motivazioni riportate nel commento relativo all'evoluzione dell'incidenza del Margine operativo lordo sui ricavi netti.

4.4.1.8 Risultato della gestione finanziaria

L'incidenza degli oneri finanziari netti sui ricavi netti è passata dal 5,4% nel 1998 al 6,2% nel 1999 ed al 3,8% nel 2000.

Gli oneri finanziari netti in valore assoluto aumentano nel triennio 1998-2000, nonostante la progressiva diminuzione dei tassi di interesse, in relazione all'incremento dell'indebitamento connesso all'acquisto di due aeromobili.

L'incidenza degli interessi passivi netti sui ricavi della Società nel triennio risulta pari al 2,8% nel 1998, al 2,6% nel 1999 ed al 3,1% nel 2000, mentre l'incidenza degli oneri netti su cambi è pari al 2,6% nel 1998, al 3,6% nel 1999 ed allo 0,7% nel 2000.

Il risultato della gestione finanziaria nel corso del triennio 1998-2000 risulta significativamente influenzato dagli oneri netti su cambi.

L'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente espresso in Dollari statunitensi (al 31 dicembre 2000 circa l'85%) e pertanto l'apprezzamento di tale valuta nei confronti dell'Euro ha comportato significative perdite su cambi, in particolare nel 1999.

Al 31 dicembre 2000 l'ultima rata (con scadenza 2005) dei debiti verso altri finanziatori espressi in Dollari, accesi in esercizi precedenti, non è stata adeguata ai tassi di cambio in vigore a fine anno in quanto i rischi di oscillazione cambio risultano annullati grazie alla correlazione degli esborsi ai flussi in valuta derivanti dalla cessione degli aeromobili oggetto del finanziamento (il cui valore sul mercato è denominato in Dollari statunitensi), prevista nell'esercizio di estinzione del debito. L'incidenza degli oneri netti su cambi nel 2000 risulta pertanto inferiore rispetto a quella degli esercizi precedenti.

4.4.1.9 Evoluzione dell'incidenza del risultato della gestione ordinaria sui ricavi

L'incidenza è passata dal 3,1% nel 1998 al (2,4)% nel 1999 ed all'1,0% nel 2000 principalmente per effetto dell'aumento degli oneri finanziari nel 1999 e della loro diminuzione nel 2000.

4.4.1.10 Risultato della gestione straordinaria

Il risultato della gestione straordinaria è principalmente ascrivibile al saldo di sopravvenienze passive e attive generate da rettifiche di ricavi di competenza di esercizi precedenti (Lire (572) milioni nel 1998, Lire (1.738) milioni nel 1999 e Lire 325 milioni nel 2000). Trattasi principalmente del saldo degli addebiti effettuati e ricevuti da altre compagnie aeree a fronte di vendita di biglietteria di esercizi precedenti.

4.4.1.11 Evoluzione dell'incidenza delle imposte sul risultato lordo

L'incidenza delle imposte sul risultato lordo nel 1998 è pari al 91%. Nel 1999, nonostante il risultato negativo prima delle imposte, la Società ha sostenuto oneri per imposte correnti, in quanto il rilevante ammontare dei costi indeducibili ai fini IRAP (personale, oneri finanziari e parzialmente canoni per locazione finanziaria) comporta una significativa incidenza degli oneri tributari.

Nell'esercizio 2000 la Società, pur in presenza di un imponibile fiscale, non ha effettuato accantonamenti ai fini IRPEG in quanto ha beneficiato delle perdite fiscali riportate dall'esercizio precedente. Tale beneficio, in termini di imposte, è stato pari a circa Lire 1.930 milioni.

Va tuttavia precisato che a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2000, in considerazione delle favorevoli prospettive reddituali, la Società ha provveduto a contabilizzare le imposte differite attive connesse ai benefici fiscali che deriveranno dalle perdite fiscali maturate.

4.4.2 Analisi dell'andamento patrimoniale e finanziario

Ai fini dell'analisi della struttura patrimoniale e finanziaria nel triennio è necessario premettere che la Società ha predisposto i bilanci contabilizzando i canoni di *leasing* finanziario con la stessa metodologia utilizzata per i canoni di locazione operativa così come previsto dal Codice Civile. Nel paragrafo 4.6.1 sono illustrati gli effetti che si sarebbero prodotti sulla struttura patrimoniale-finanziaria ove la Società avesse contabilizzato i canoni di *leasing* finanziario in base alla metodologia del *capital lease*.

4.4.2.1 Indebitamento finanziario netto

La tabella seguente evidenzia in sintesi l'indebitamento finanziario netto della Società nel triennio 1998-2000.

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Indebitamento finanziario netto			
Disponibilità liquide	(19.471)	(157)	(1.239)
Finanziamenti a entità correlate	(3.777)	(3.901)	–
Debiti verso banche per scoperti di c/c e finanziamenti a breve termine	32.374	30.281	30.265
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	5.230	5.431	5.648
Posizione finanziaria netta a breve termine	14.356	31.654	34.674
Prestito obbligazionario	8.000	8.000	–
Finanziamenti a medio-lungo termine	38.831	33.400	27.751
Totale indebitamento a medio-lungo termine	46.831	41.400	27.751
Indebitamento finanziario netto	61.187	73.054	62.425

La Società nel corso dell'esercizio 1999 ha aumentato il ricorso all'indebitamento finanziario che passa da Lire 61.187 milioni al 31 dicembre 1998 a Lire 73.054 milioni al 31 dicembre 1999. Tale incremento deriva dall'aumento del capitale circolante e dagli investimenti conseguenti allo sviluppo dell'attività aziendale.

Alla fine dell'esercizio 2000 l'indebitamento finanziario è significativamente diminuito passando da Lire 73.054 milioni a Lire 62.425 milioni principalmente a seguito della conversione del prestito obbligazionario e del positivo flusso di cassa della gestione corrente.

La posizione finanziaria netta a breve termine nel triennio in esame è passata da Lire 14.356 milioni al 31 dicembre 1998 a Lire 31.654 milioni al 31 dicembre 1999 ed a Lire 34.674 milioni al 31 dicembre 2000, mentre l'indebitamento finanziario a medio-lungo termine nel triennio in esame è passato da Lire 46.831 milioni al 31 dicembre 1998 a Lire 41.400 milioni nel 1999 ed a Lire 27.751 milioni nel 2000. Il progressivo rimborso delle quote in scadenza dei finanziamenti a medio/lungo termine e la conversione dei prestiti obbligazionari, pari complessivamente a Lire 8.000 milioni, avvenuta nel settembre 2000, hanno comportato la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine e l'incremento di quello a breve termine.

Il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto della Società alla fine dei tre esercizi è illustrato nel successivo Paragrafo 4.6.7.

4.4.2.2 Politica di indebitamento

La Società nel triennio in esame ha attuato una politica di indebitamento volta a finanziare gli investimenti in aeromobili principalmente tramite contratti di *leasing* finanziario utilizzando invece finanziamenti a medio-lungo termine per l'acquisto dei due aerei ATR 42-500 in proprietà.

L'incremento di capitale circolante conseguente allo sviluppo dell'attività aziendale e quindi dei ricavi, è stato sostanzialmente finanziato con l'indebitamento bancario a breve termine con istituti di credito italiani, principalmente tramite il ricorso ad anticipazioni su fatture attive.

Finanziamenti in valuta

Al 31 dicembre 2000 i finanziamenti a breve termine ed a medio-lungo termine denominati in valute non appartenenti all'area Euro ammontano rispettivamente a Lire 31.289 milioni e a Lire 22.977 milioni (cfr. Paragrafo 4.6.9 Crediti e debiti espressi in valute estere) e sono quasi interamente espressi in Dollari statunitensi.

I finanziamenti in valuta a breve termine si riferiscono ad anticipi su fatture a clienti; tali operazioni consentono alla Società di coprire i rischi di cambio derivanti dall'incasso dei crediti verso altre compagnie aeree che, in base al regolamento IATA, vengono regolati in dollari statunitensi.

L'indebitamento a medio-lungo termine si riferisce ai debiti per l'acquisto di due ATR 42-500 ed è anch'esso espresso interamente in Dollari statunitensi, valuta di riferimento del mercato degli aeromobili.

L'andamento del tasso di cambio Dollaro/Euro ha comportato, soprattutto nell'esercizio 1999, significative perdite su cambi relative ai suddetti finanziamenti. In particolare alla formazione di tali perdite su cambi hanno concorso sia le perdite realizzate all'atto dell'estinzione dei debiti, ovvero del pagamento delle rate di ammortamento dei finanziamenti a medio-lungo termine, sia gli accantonamenti al fondo oscillazione cambi effettuati al fine di adeguare i rapporti in valuta ai tassi di cambio vigenti a fine esercizio (cfr. Paragrafo 4.6.14 Oneri netti su cambi).

Il fondo oscillazione cambi al 31 dicembre 2000 include Lire 1.431 milioni relativi ai finanziamenti a medio/lungo termine ed a breve termine.

Tassi di interesse

L'indebitamento della Società è sostanzialmente a tassi variabili e pertanto l'andamento degli oneri finanziari della Società risulta strettamente correlato all'andamento dei tassi di mercato.

Gli interessi sui finanziamenti a medio-lungo termine espressi in Lire sono pari all'EURIBOR a tre mesi maggiorato di spread variabili tra i 62,5 ed i 90 centesimi di punto.

Gli interessi sul finanziamento a medio-lungo termine in Dollari statunitensi sono pari al LIBOR ad un mese maggiorato di uno spread pari al 2%.

4.4.2.3 Andamento dei flussi di cassa

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Flussi di cassa			
Flusso di cassa utilizzato per la gestione corrente	5.126	(2.389)	14.189
Flusso di cassa utilizzato per le attività d'investimento	(52.556)	(9.478)	(11.560)
Totale	(47.430)	(11.867)	2.629
Flusso di cassa derivante dalle attività di finanziamento	41.473	(5.431)	(5.649)
Flusso di cassa netto di periodo	(5.957)	(17.298)	(3.020)

Nel periodo di riferimento il flusso di cassa netto dell'esercizio è passato da Lire (5.957) milioni nel 1998 a Lire (17.298) milioni nel 1999 e a Lire (3.020) milioni nel 2000.

Nel 1998 il flusso di cassa della gestione corrente è risultato positivo per effetto della liquidità generata dall'attività di esercizio prima della variazione del capitale circolante netto, solo in parte compensata da un incremento di quest'ultimo. Nell'esercizio 1999 tale flusso è risultato negativo per effetto del peggioramento dei risultati reddituali a cui si è aggiunto l'incremento del capitale circolante netto correlato all'espansione dell'attività aziendale. Nell'esercizio 2000 il flusso di cassa positivo deriva sostanzialmente dal risultato della gestione. Inoltre l'adesione alla *clearing house* della IATA ha contribuito a mantenere sostanzialmente invariato il capitale circolante pur in presenza di un maggior volume di affari.

Il flusso di cassa dell'attività di investimento è risultato particolarmente elevato nell'esercizio 1998 per l'acquisto dei due aeromobili ATR 42-500, mentre negli esercizi 1999 e 2000 lo stesso è stato limitato all'ordinaria gestione (acquisto di parti di ricambio per aeromobili e migliorie sugli stessi) in quanto l'espansione della flotta è stata finanziata attraverso il ricorso a contratti di locazione finanziaria.

Il flusso di cassa derivante dalle attività di finanziamento riflette nel 1998 principalmente l'accollo dei finanziamenti connessi all'acquisto degli aeromobili e di versamenti da parte degli azionisti per aumenti di capitale, mentre nel 1999 e nel 2000 l'attività di finanziamento presenta un flusso negativo per effetto del trasferimento alla posizione finanziaria netta a breve termine delle quote dei finanziamenti a medio/lungo termine con scadenza entro l'esercizio successivo.

4.4.2.4 Capitale di esercizio netto

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Attività a breve termine			
Crediti verso clienti e verso entità correlate	36.005	47.887	30.615
Rimanenze	3.747	4.692	6.299
Altre attività a breve termine	6.709	15.679	35.701
Totale	46.461	68.258	72.615
Passività a breve termine			
Debiti verso fornitori e verso entità correlate	19.904	33.536	30.882
Altre passività a breve termine	8.273	10.942	18.186
Totale	28.177	44.478	49.068
Capitale di esercizio netto	18.284	23.780	23.547
Capitale investito netto	85.454	88.620	86.430
Capitale di esercizio netto/Capitale investito netto	21,4%	26,8%	27,2%

Nel 1999 il capitale di esercizio netto si è incrementato sostanzialmente in proporzione all'incremento dei ricavi mentre nel 2000 è rimasto sostanzialmente invariato nonostante l'ulteriore incremento nel volume d'affari. Infatti i termini di incasso dai clienti ed i termini di pagamento dei fornitori negli esercizi 1998 e 1999 sono stati mediamente pari a circa 90 giorni e a circa 60 giorni mentre, nel 2000, l'introduzione del sistema di regolarizzazione dei rapporti di credito e debito con le altre compagnie aeree tramite la *clearing house* della IATA ha consentito la diminuzione dell'esposizione verso i clienti.

L'incremento delle rimanenze, passate da Lire 3.747 milioni al 31 dicembre 1998 a Lire 6.299 milioni al 31 dicembre 2000, è principalmente connesso all'acquisto di ricambi a seguito dell'ampliamento della flotta aerea.

Le altre attività a breve termine invece aumentano negli esercizi 1999 e 2000 in misura più che proporzionale rispetto ai ricavi netti per effetto dei rilevanti anticipi per depositi cauzionali versati nel 1999 e nel 2000 rispettivamente alla società ATR-Avions de Transport Régional ed alla società Bombardier Inc. a fronte degli impegni assunti per l'acquisizione di aeromobili.

Il significativo incremento registrato nei debiti verso fornitori nell'esercizio 1999 è da ricondursi alla presenza di debiti di un importo rilevante nei confronti di Alpi Eagles dalla quale erano stati noleggiati due aerei in *wet lease*. Nel 2000 tale voce è rimasta sostanzialmente invariata nonostante l'incremento del volume d'affari.

Nel 1999 e nel 2000 la proporzione tra capitale circolante e capitale investito è aumentata progressivamente in quanto la Società ha effettuato limitati investimenti in immobilizzazioni di proprietà mentre il capitale di esercizio è aumentato per effetto del maggior volume d'affari.

4.4.2.5 Investimenti

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Immobilizzazioni Immateriali			
Costi di impianto e ampliamento	1.589	1.483	1.475
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	1.636	470	150
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	256	287	288
Immobilizzazioni in corso	1.009	811	3.753
Altre immobilizzazioni immateriali	5.428	2.395	2.424
Totale Immobilizzazioni Immateriali	9.918	5.446	8.090
Immobilizzazioni Materiali			
Terreni e fabbricati	25	359	66
Impianti e macchinari	37.065	30	96
Attrezzature industriali e commerciali	277	405	236
Parti di ricambio per aeromobili ed altri beni	3.450	1.974	2.051
Immobilizzazioni in corso ed acconti	537	215	494
Totale Immobilizzazioni Materiali	41.354	2.983	2.943
Totale investimenti	51.272	8.429	11.033

Gli investimenti più significativi realizzati dalla Società nel triennio si riferiscono all'acquisto di due aeromobili ATR 42-500 dall'allora controllante S.I.S.M.A. S.p.A.. Sono inoltre stati effettuati investimenti per migliorie su beni di terzi condotti in locazione finanziaria, per oneri per la messa in linea degli aeromobili nonché per l'avviamento dell'attività *jet* (cfr. Paragrafo 4.6.1.1).

Al fine di fornire una più completa informazione in merito agli investimenti effettuati nel triennio si evidenzia che la Società in tale periodo ha acquisito beni (principalmente aeromobili) in virtù di contratti di locazione finanziaria che sono stati contabilizzati secondo la prassi contabile italiana e cioè mediante imputazione a conto economico dei canoni di *leasing*.

Nella tabella che segue viene riportato, per ciascun esercizio, il valore finanziato, a cambi storici, dei principali beni (aeromobili) acquisiti mediante tali contratti:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Aeromobili in locazione finanziaria	77.679	52.037	120.171

4.5 STRUTTURA DEI BILANCI E PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI NELLA REDAZIONE DEI BILANCI DI AIR DOLOMITI DEGLI ESERCIZI CHIUSI AL 31 DICEMBRE 1998, 1999 E 2000

4.5.1 Struttura e contenuto dei bilanci

Come precedentemente illustrato, i bilanci degli esercizi 1998, 1999 e 2000 sono stati predisposti in base ai criteri di redazione previsti dal D.Lgs. n. 127 del 9 aprile 1991, integrati dai principi contabili emessi dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Detti bilanci sono stati opportunamente riclassificati in base ai criteri dell'analisi finanziaria e vengono presentati in milioni di Lire.

4.5.2 Criteri adottati per la redazione dei bilanci al 31 dicembre 1998, 1999 e 2000

I criteri di valutazione adottati per la predisposizione dei bilanci al 31 dicembre 1998, 1999 e 2000 sono di seguito illustrati.

I criteri utilizzati non sono variati nel periodo in esame.

Immobilizzazioni immateriali

Rappresentano costi e spese che hanno un'utilità pluriennale e vengono iscritte al costo originario, inclusivo degli oneri accessori; vengono sistematicamente ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione. Gli ammortamenti vengono calcolati a partire dall'esercizio di completamento del progetto al quale le immobilizzazioni si riferiscono e sono pertanto disponibili per l'utilizzo. I costi sostenuti per progetti che non risultano completati alla fine dell'esercizio vengono iscritti nella voce "Immobilizzazioni immateriali in corso".

I costi di impianto e di ampliamento, i costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e sono ammortizzati in un periodo da tre a cinque anni come meglio descritto nei punti successivi delle presenti note illustrative.

I costi sostenuti per l'addestramento del personale navigante da impiegare sui nuovi aeromobili sono ammortizzati in un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di avvio dell'attività operativa.

Nell'ambito delle spese di pubblicità la capitalizzazione è stata effettuata limitatamente a quei costi riconducibili alla fase commerciale di lancio di nuovi prodotti/servizi e per i quali sussistono ragionevoli aspettative di importanti e duraturi ritorni economici. Tali costi sono ammortizzati in tre esercizi.

I diritti di brevetto industriale e i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, le licenze, concessioni e marchi sono ammortizzati in tre esercizi.

L'avviamento, acquisito a titolo oneroso in seguito all'acquisto del ramo di azienda, è stato iscritto nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale. L'ammortamento avviene su un orizzonte temporale di dieci esercizi, in relazione alle prospettive di redditività future dell'impresa.

Gli interventi di miglioria su beni di terzi (aeromobili ed immobili adibiti ad uso ufficio) sono stati ammortizzati in base alla durata del contratto in forza del quale i beni sono detenuti dalla Società.

Gli altri oneri pluriennali sono ammortizzati in cinque esercizi.

Qualora alla fine dell'esercizio i valori di iscrizione delle immobilizzazioni immateriali risultino durevolmente inferiori rispetto a quelli determinabili in base alla residua possibilità di utilizzo, essi vengono conseguentemente svalutati. I valori di iscrizione originari sono ripristinati qualora vengano meno le ragioni che avevano originato le svalutazioni.

Le immobilizzazioni immateriali non sono state oggetto di rivalutazioni.

I periodi di ammortamento sono i seguenti:

Descrizione	Anni
Costi di impianto ed ampliamento	3-5 (*)
Avviamento	10
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	3-5 (**)
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e relativi costi di implementazione	3
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:	3
Altri	(***)

(*) I costi di impianto ed ampliamento sono ammortizzati in cinque esercizi ad eccezione di quelli per avviamento nuove linee e per l'implementazione di sistemi informatici che sono ammortizzati in tre esercizi.

(**) I costi di pubblicità vengono ammortizzati in tre esercizi ad eccezione di quella relativa all'avvio di nuovi collegamenti che viene ammortizzata in cinque esercizi.

(***) Gli interventi di miglioria su beni di terzi (aeromobili ed immobili adibiti ad uso ufficio) sono stati ammortizzati in base alla durata del contratto in forza del quale i beni sono detenuti dalla Società. Gli altri oneri pluriennali sono ammortizzati in cinque esercizi. I costi sostenuti per le manutenzioni cicliche effettuate sugli aeromobili in noleggio sono capitalizzati ed ammortizzati nel periodo di tempo intercorrente tra due interventi manutentivi.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo originario di acquisto, comprensivo degli oneri di diretta imputazione. Ai beni acquisiti in seguito all'acquisto del ramo di azienda da AD Trento è stato attribuito il valore risultante dall'atto di cessione.

Il costo delle immobilizzazioni materiali come sopra determinato viene rettificato dagli ammortamenti calcolati sulla base delle aliquote fiscali, considerate rappresentative della vita economico-tecnica dei beni. L'ammortamento delle immobilizzazioni inizia nell'anno in cui il bene è disponibile per l'utilizzo. Per i beni acquisiti nel corso dell'esercizio gli ammortamenti sono stati calcolati applicando la metà dell' aliquota fiscale ordinaria.

I costi sostenuti per progetti che non risultano completati alla fine dell'esercizio vengono iscritti nella voce immobilizzazioni in corso.

I periodi di ammortamento sono i seguenti:

Descrizione	Aliquota
Fabbricati industriali:	3%
Costruzioni leggere, impianti e macchinari:	10%
Parti di ricambio per aeromobili, mobili e macchine per ufficio:	12%
Macchine elettroniche ed autoveicoli:	20%
Attrezzature industriali e commerciali, autovetture:	25%

Nell'esercizio 2000 l'ammortamento degli aeromobili in proprietà è stato rideterminato tenendo conto che la vita utile residua degli aeromobili, stimata in 10 anni all'atto del loro acquisto, è stata ridotta ad 8 anni a seguito delle mutate strategie aziendali. L'ammortamento è stato calcolato sulla differenza tra il costo originario di acquisto ed il valore residuo di realizzo stimato alla fine del previsto periodo di utilizzo.

Le immobilizzazioni materiali non sono state oggetto di rivalutazioni.

Qualora alla fine dell'esercizio i valori di iscrizione delle immobilizzazioni materiali risultino durvolmente inferiori rispetto a quelli determinabili in base alla residua possibilità di utilizzo, essi vengono conseguentemente svalutati. I valori di iscrizione originari sono ripristinati qualora vengano meno le ragioni che avevano originato le svalutazioni.

I costi di manutenzione di natura conservativa sono imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti; quelli che hanno natura incrementativa, in quanto prolungano la vita utile delle immobilizzazioni tecniche o consentono un significativo incremento di capacità, di efficienza o di sicurezza, sono imputati in aumento del valore dell'attivo patrimoniale.

Beni in locazione finanziaria

I beni condotti in forza di contratti di locazione finanziaria vengono contabilizzati secondo la prassi italiana, mediante l'imputazione a conto economico dei canoni di competenza dell'esercizio.

Gli effetti che si produrrebbero applicando la metodologia finanziaria prevista dai principi contabili internazionali (IAS 17), che prevede la contabilizzazione dell'immobilizzazione oggetto del contratto di locazione con conseguente ammortamento in base alla vita utile del bene e la rilevazione del debito verso la società di locazione con conseguente iscrizione nel conto economico degli oneri finanziari rilevati per competenza, sono descritti nel successivo Paragrafo 4.6.1.3 *Beni in leasing*.

Immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte al costo di acquisto o sottoscrizione. Esse sono svalutate in caso di perdite durevoli di valore.

Rimanenze

Le rimanenze di materiali di consumo sono valutate al costo medio di acquisto rettificato, ove necessario, per adeguarlo al valore di realizzo, desumibile dall'andamento del mercato.

Le rimanenze di materiali tecnici serializzati sono iscritte al costo specifico.

Crediti e debiti

I crediti sono esposti al presumibile valore di realizzo.

I debiti sono rilevati al loro valore nominale. Tra questi ultimi, la "Biglietteria c/prepagato" rappresenta il debito della Società nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo da prestare.

I crediti e i debiti espressi originariamente in valuta estera sono iscritti in base ai cambi in vigore alla data in cui sono sorti od alla data del documento; le differenze cambio emergenti in occasione dell'incasso dei crediti o del pagamento dei debiti in valuta estera sono iscritte a conto economico.

I crediti e debiti in valuta sono allineati ai cambi correnti alla chiusura dell'esercizio tramite la costituzione di un Fondo oscillazione cambi al passivo, nei casi in cui emerge una differenza negativa.

I crediti e debiti espressi in valute EMU sono state adeguate alle parità fissate e la differenza emergente dalla conversione delle partite è stata imputata interamente a conto economico nel corso dell'esercizio precedente; pertanto non è stato recepito nell'esercizio alcun effetto derivante dalla conversione dei saldi in valuta EMU.

Ratei e risconti

Sono determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio, in modo da imputare al periodo la quota di competenza dei costi e ricavi comuni a due o più esercizi e che maturano in funzione del tempo.

Fondo trattamento di fine rapporto

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità alla legge ed ai contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data in conformità a quanto stabilito dall'art. 2120 del Codice Civile.

Fondi per rischi ed oneri

Sono iscritti in bilancio al fine di coprire perdite e debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, il cui ammontare o la data di sopravvenienza sono indeterminati alla data di chiusura dell'esercizio. Gli stanziamenti effettuati riflettono la miglior stima possibile sulla base delle informazioni disponibili.

Criterio di riconoscimento dei costi e dei ricavi

I costi ed i ricavi sono iscritti in base al principio della competenza economica temporale. I ricavi per traffico aereo sono iscritti in base alla competenza temporale al momento dell'effettuazione della prestazione del servizio di volo.

Le provvigioni corrisposte alle agenzie per la vendita dei biglietti aerei sono riscontate e addebitate a conto economico al momento del riconoscimento del ricavo.

Imposte

Le imposte correnti sono accantonate secondo le aliquote e le norme vigenti.

Le imposte differite sono calcolate su tutte le differenze temporanee tra il valore delle attività e passività determinato secondo criteri civilistici ed i corrispondenti valori ai fini fiscali, applicando l'aliquota in vigore al momento in cui tali differenze si chiuderanno.

Le attività derivanti da imposte anticipate sono rilevate, nel rispetto del principio della prudenza, solo se vi è la ragionevole certezza che negli esercizi in cui le differenze temporanee si riverse- ranno vi saranno redditi imponibili non inferiori all'ammontare della differenza stessa.

Impegni, garanzie, rischi

Le garanzie prestate e gli impegni assunti sono iscritti nei conti d'ordine in calce allo Stato Patrimoniale per l'ammontare dell'effettivo impegno dell'impresa.

Le fidejussioni sono iscritte per un importo pari all'ammontare della garanzia prestata.

I beni detenuti in forza di contratti di locazione sono iscritti per l'importo nominale dei canoni ancora da versare.

Gli impegni di acquisto sono iscritti sulla base dei contratti in essere alla data di bilancio.

4.6 ANALISI DELLA COMPOSIZIONE DELLE PRINCIPALI VOCI DEI BILANCI AL 31 DICEMBRE 1998, 1999 E 2000

4.6.1 Capitale immobilizzato

4.6.1.1 Immobilizzazioni immateriali

La movimentazione analitica delle immobilizzazioni immateriali nel triennio 1998-2000 è stata la seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Costi di impianto ed ampliamento			
1° gennaio	879	1.695	2.526
Investimenti dell'anno	1.589	1.483	1.475
Riclassifica da immobilizzazioni in corso	-	324	-
Ammortamenti	(583)	(902)	(1.189)
Svalutazioni	(190)	(74)	(14)
31 dicembre	1.695	2.526	2.798
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità			
1° gennaio	489	1.478	1.183
Investimenti dell'anno	1.636	470	150
Ammortamenti	(647)	(765)	(794)
31 dicembre	1.478	1.183	539
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno			
1° gennaio	3	-	-
Ammortamenti	(3)	-	-
31 dicembre	-	-	-
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili			
1° gennaio	252	243	1.022
Investimenti dell'anno	256	287	288
Riclassifica da immobilizzazioni in corso	-	1.108	122
Ammortamenti	(265)	(616)	(696)
31 dicembre	243	1.022	736
Avviamento			
1° gennaio	6.400	5.600	4.800
Ammortamenti	(800)	(800)	(800)
31 dicembre	5.600	4.800	4.000
Immobilizzazioni in corso			
1° gennaio	-	1.009	388
Investimenti dell'anno	1.009	811	3.753
Riclassifica ad altre voci	-	(1.432)	(200)
31 dicembre	1.009	388	3.941
Altre immobilizzazioni immateriali			
1° gennaio	2.287	5.800	6.324
Investimenti dell'anno	5.428	2.395	2.424
Riclassifica da immobilizzazioni in corso	-	-	78
Ammortamenti	(1.915)	(1.871)	(1.747)
Svalutazioni	-	-	(3.879)
31 dicembre	5.800	6.324	3.200
Totale Immobilizzazioni Immateriali			
1° gennaio	10.310	15.825	16.243
Investimenti dell'anno	9.918	5.446	8.090
Ammortamenti	(4.213)	(4.954)	(5.226)
Svalutazioni	(190)	(74)	(3.893)
31 dicembre	15.825	16.243	15.214

Costi di impianto ed ampliamento

Tale voce include sostanzialmente i costi sostenuti dalla Società per i corsi effettuati dai piloti per l'ottenimento dell'abilitazione al volo, nonché i costi sostenuti in relazione all'implementazione del nuovo sistema di pianificazione e controllo e di nuovi sistemi informatici.

Il dettaglio è il seguente:

- *Costi di abilitazione piloti*: tali oneri, al netto degli ammortamenti, al 31 dicembre 2000 sono pari a Lire 2.429 milioni e sono rappresentati dai costi interni ed esterni sostenuti in relazione a corsi ed attività di addestramento che i nuovi piloti devono sostenere al fine di ottenere l'abilitazione.
- *Implementazione sistemi informatici*: tali oneri, al netto degli ammortamenti, al 31 dicembre 2000 sono pari a Lire 283 milioni. Essi accolgono principalmente costi di personale sostenuti per lo sviluppo interno e l'implementazione di nuovi sistemi informatici.
- *Costi di impianto*: tali oneri, al netto degli ammortamenti, al 31 dicembre 2000, sono pari a Lire 86 milioni. Risultano interamente composti dal residuo degli oneri sostenuti in relazione agli aumenti di capitale.

Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità

I costi di pubblicità capitalizzati nel triennio 1998-2000 sono pari rispettivamente a Lire 1.636 milioni, Lire 470 milioni e Lire 150 milioni. Il valore residuo di tali immobilizzazioni al netto degli ammortamenti al 31 dicembre 2000 è pari a Lire 539 milioni. Gli incrementi dell'esercizio 1998 si riferiscono prevalentemente ai costi sostenuti dalla Società per la diffusione dell'immagine aziendale e per la pubblicità effettuata a seguito dell'avvio dei nuovi collegamenti, mentre quelli relativi all'esercizio 1999 si riferiscono quasi totalmente alla pubblicizzazione della partnership Air Dolomiti - Deutsche Lufthansa AG a seguito dell'entrata nella compagine sociale del vettore tedesco.

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

La voce al 31 dicembre 2000 residua in Lire 736 milioni e risulta composta prevalentemente dai costi sostenuti per l'acquisto della licenza d'uso del software di gestione del magazzino e dell'ufficio operativo, nonché da software relativi alla gestione ed all'ottimizzazione degli spazi disponibili sull'aeromobile (software "Rembrandt") ed alla contabilità generale.

Gli oneri sostenuti per il superamento della problematica relativa all'"anno 2000", di entità comunque non rilevante, sono stati interamente addebitati al conto economico dell'esercizio.

Avviamento

L'Avviamento iscritto a bilancio per Lire 4.000 milioni, al netto degli ammortamenti, deriva dall'acquisizione dalla controllante AD Trento, avvenuto con atto di cessione del 20 maggio 1996 con effetto 1° giugno dello stesso anno, del ramo d'azienda relativo all'attività di volo.

Tale valore è ammortizzato in dieci anni.

Immobilizzazioni in corso ed acconti

La voce al 31 dicembre 2000 ammonta a Lire 3.941 milioni e si riferisce principalmente a:

- interventi su aeromobili in locazione finanziaria ed operativa per l'installazione di impianti anticollisione, per Lire 1.901 milioni; tali interventi non risultavano ancora ultimati alla data di bilancio;
- costi sostenuti nell'ambito della fase di avviamento dell'attività jet, per Lire 1.382 milioni; tali costi si riferiscono principalmente ai corsi di formazione dei comandanti e dei piloti che verranno impiegati sui nuovi aeromobili jet CRJ-200 (Lire 687 milioni).

Altre immobilizzazioni immateriali

Tale voce comprende principalmente:

- Migliorie su beni di terzi condotti in locazione finanziaria (aeromobili ed immobili). Il valore netto contabile al 31 dicembre 2000 è pari a Lire 1.100 milioni.
- Oneri sostenuti per la messa in linea degli aeromobili acquisiti mediante contratti di locazione finanziaria ed operativa (certificazione R.A.I. ed oneri per messa in linea aeromobili). Gli oneri per messa in linea aeromobili si riferiscono ai costi pre-operativi sostenuti nell'esercizio ed in quelli precedenti per l'introduzione nella flotta degli aeromobili acquisiti a mezzo contratto di leasing. Il valore netto contabile al 31 dicembre 2000 è pari a Lire 1.094 milioni.
- Oneri su contratti di leasing: trattasi degli oneri accessori sostenuti nell'esercizio ed in quelli precedenti per l'acquisizione degli aeromobili a mezzo di contratto di leasing. Il valore netto contabile al 31 dicembre 2000 è pari a Lire 483 milioni.
- Oneri per interventi di manutenzione ciclica effettuati sugli aeromobili acquisiti attraverso contratti di locazione operativa stipulati con la controllante AD Trento. Il valore netto contabile al 31 dicembre 2000 è pari a Lire 398 milioni. Nell'ambito del processo di rinnovamento della flotta aziendale, che prevede la progressiva restituzione di tutti gli aeromobili ATR 42-320 alla controllante entro il marzo 2001, la Società ha provveduto a svalutare la quota parte dei costi capitalizzati eccedente il presumibile impiego residuo (determinato in funzione delle ore di volo rimanenti fino alla data della loro riconsegna).

4.6.1.2 Immobilizzazioni materiali

La movimentazione analitica delle immobilizzazioni materiali nel triennio 1998-2000 è stata la seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Terreni e fabbricati			
1° gennaio	2.809	5.303	5.932
Investimenti dell'anno	25	359	66
Riclassifica da immobilizzazioni in corso	2.622	469	-
Ammortamenti	(153)	(199)	(209)
31 dicembre	5.303	5.932	5.789
Impianti e macchinari			
1° gennaio	382	37.668	35.974
Investimenti dell'anno	37.065	30	96
Riclassifica da immobilizzazioni in corso	1.158	110	-
Ammortamenti	(937)	(1.834)	(2.111)
31 dicembre	37.668	35.974	33.959
Attrezzature industriali e commerciali			
1° gennaio	585	586	622
Investimenti dell'anno	277	405	236
Alienazioni	(2)	(49)	-
Ammortamenti	(274)	(320)	(309)
31 dicembre	586	622	549
Parti di ricambio per aeromobili ed altri beni			
1° gennaio	7.593	9.409	9.613
Investimenti dell'anno	3.450	1.974	2.051
Riclassifica da immobilizzazioni in corso	-	215	-
Alienazioni	(67)	(10)	(269)
Ammortamenti	(1.567)	(1.975)	(2.142)
31 dicembre	9.409	9.613	9.253
Immobilizzazioni in corso ed acconti			
1° gennaio	3.992	749	170
Investimenti dell'anno	537	215	494
Riclassifica ad altre voci	(3.780)	(794)	-
31 dicembre	749	170	664
Totale immobilizzazioni materiali			
1° gennaio	15.361	53.715	52.311
Investimenti dell'anno	41.354	2.983	2.943
Alienazioni	(69)	(59)	(269)
Ammortamenti	(2.931)	(4.328)	(4.771)
31 dicembre	53.715	52.311	50.214

Terreni e fabbricati

La categoria "Terreni e fabbricati" include le seguenti principali tipologie di immobilizzazioni materiali:

- Terreni pertinenziali nelle vicinanze dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari (GO), adiacenti l'hangar e gli uffici di proprietà della Società, che vengono utilizzati per il rimessaggio e la manutenzione degli aeromobili. Ammontano complessivamente a Lire 354 milioni e sono stati acquistati nell'esercizio 1999.
- Capannoni ad uso industriale in Ronchi dei Legionari (GO), presso l'aeroporto internazionale Friuli Venezia Giulia, utilizzati per il rimessaggio e la manutenzione degli aeromobili. Al 31 dicembre 2000 il valore residuo è pari a Lire 2.008 milioni e sono stati acquistati nell'esercizio 1992 e parzialmente ristrutturati nell'esercizio 1999.

- Palazzina ad uso uffici in Ronchi dei Legionari (GO) adibita a sede legale ed amministrativa. Al 31 dicembre 2000 il valore residuo è pari a Lire 3.270 milioni ed è stata acquistata nell'esercizio 1997.
- Costruzioni leggere per un importo residuo al 31 dicembre 2000 di Lire 157 milioni.

Impianti e macchinari

La categoria "Impianti e macchinari" include le seguenti principali tipologie di immobilizzazioni materiali:

- N. 2 aeromobili ATR 42-500 da 46 posti acquistati nel 1998. Il valore residuo al 31 dicembre 2000 degli aeromobili è pari a Lire 32.714 milioni.
- Impianto elettrico e di trasmissione dati. Gli oneri relativi agli interventi effettuati prevalentemente nel corso degli esercizi 1998 e 1999 residuano al 31 dicembre 2000 in Lire 657 milioni.
- Impianti generici di raffrescamento e di benessere ambientale installati presso la palazzina uffici che residuano al 31 dicembre 2000 in Lire 426 milioni.
- Altri Impianti specifici e generici di minore importanza il cui valore residuo al 31 dicembre 2000 è di Lire 162 milioni.

Attrezzature industriali e commerciali

La categoria "Attrezzature industriali e commerciali" include le attrezzature utilizzate per l'attività di manutenzione degli aeromobili (Lire 180 milioni al 31 dicembre 2000), le attrezzature di catering (Lire 223 milioni al 31 dicembre 2000) ed attrezzature varie (Lire 146 milioni al 31 dicembre 2000).

Parti di ricambio per aeromobili ed altri beni

La categoria "Parti di ricambio per aeromobili ed altri beni" include le seguenti principali tipologie di immobilizzazioni materiali:

- Parti di ricambio per aeromobili. Il residuo al 31 dicembre 2000 ammonta a Lire 6.512 milioni. Tale voce comprende i ricambi di rotazione serializzati per ATR 42-320, ATR 42-500 ed ATR72-500. Tali beni, iscritti al costo di acquisto, vengono ammortizzati per tener conto del loro deperimento.
- Mobili per ufficio ed officina. La voce include i costi sostenuti per l'acquisto dell'arredamento degli uffici e dei mobili collocati nell'officina. Il residuo al 31 dicembre 2000 è pari a Lire 905 milioni.
- Macchine elettroniche d'ufficio per un importo residuo al 31 dicembre 2000 di Lire 616 milioni. Sono composte dai costi sostenuti per l'acquisto di componenti hardware, di personal computers, stampanti, accessori vari e fotocopiatrici.
- Dotazioni *catering* per un importo residuo al 31 dicembre 2000 di Lire 884 milioni e sono composte da stoviglie, posate e vasellame utilizzato a bordo degli aeromobili per il servizio di ristorazione dei passeggeri.
- Attrezzature didattiche: residuano in Lire 251 milioni al 31 dicembre 2000 e si riferiscono alla cellula di un aeromobile acquistata usata e adattata al fine di consentire l'attività di formazione ed aggiornamento del personale navigante.

Immobilizzazioni in corso ed acconti

La voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2000 ammonta a Lire 664 milioni, è costituita principalmente dai costi sostenuti per l'aggiornamento tecnologico della strumentazione degli aeromobili (Lire 470 milioni), per Lire 100 milioni dalla caparra confirmatoria versata a fronte del contratto in corso di perfezionamento per l'acquisto di beni e diritti su aree adiacenti alla sede della Società.

Il decremento evidenziato nell'esercizio 1998 è da attribuire al completamento dei lavori di ristrutturazione della palazzina uffici, ultimata all'inizio dell'esercizio 1998.

4.6.1.3 Beni in leasing

La Società ha acquisito alcune attività immobilizzate (n. 9 aeromobili ed alcuni uffici presso la sede di Verona) mediante contratti di locazione finanziaria.

Secondo la prassi corrente italiana tali contratti vengono contabilizzati mediante imputazione a conto economico dei canoni di locazione.

Qualora la Società avesse provveduto ad iscrivere, secondo il metodo cosiddetto del "capital lease", gli immobili e gli aeromobili acquisiti con contratto di *leasing* finanziario il bilancio al 31 dicembre 2000 sarebbe risultato così modificato:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Terreni e fabbricati	2.078	2.034	2.315
Impianti e macchinario - Aeromobili	75.787	123.622	235.366
Crediti diversi	(2.493)	3.065	4.476
Risconti attivi	(1.166)	(3.199)	(5.278)
Debiti verso società di leasing	(71.061)	(131.201)	(244.674)
Ratei passivi e fatture da ricevere	405	1.314	853
(Utili) e perdite di esercizi precedenti	(22)	(3.550)	4.365
(Utile)/Perdita dell'esercizio	(3.528)	7.915	2.577

4.6.1.4 Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Ammontano a Lire 290 milioni e rappresentano il 100% del capitale sociale di Air Dolomiti Deutschland GmbH, società costituita in data 23 marzo 2000.

Tale società ha come oggetto lo svolgimento dell'attività di manutenzione degli aeromobili e l'attività di assistenza agli equipaggi presso l'aeroporto di Monaco di Baviera, ed è divenuta operativa a partire dal 1° luglio 2000.

Si rileva tuttavia che tale società non presenta volumi di transazioni significativi, pertanto, non fornendo alcuna significativa informazione aggiuntiva rispetto a quelle di Air Dolomiti, non è stato predisposto il bilancio consolidato.

Crediti

Ammontano a Lire 787 milioni al 31 dicembre 2000 e possono essere dettagliati come segue:

- deposito cauzionale di Lire 615 milioni, a favore di ATR, effettuato a fronte dell'impegno al riacquisto di due aeromobili, rilasciato a favore del locatore in relazione ai due contratti di *leasing* stipulati in data 30 giugno 1997. I contratti, che hanno durata di 96 mesi, scadranno nel 2005 e pertanto i relativi depositi sono esigibili oltre i cinque anni.
- credito nei confronti dell'Erario, pari a Lire 157 milioni, per anticipi d'imposta sul Trattamento di fine rapporto dei dipendenti. Tale credito è stato rivalutato nel corso dell'esercizio per Lire 5 milioni come previsto dalle norme di legge.
- altre cauzioni diverse per Lire 15 milioni.

4.6.1.5 Altre attività a medio-lungo termine

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Risconti attivi canoni di locazione	1.166	2.620	4.603
Risconto costi test manuali tecnici	-	4	23
Risconto attivo commissioni fidejussorie	-	49	27
Altri	-	4	3
Totale	1.166	2.677	4.656

Il consistente incremento della voce in esame nel 1999 e nel 2000 è da ricondurre all'introduzione nella flotta di nuovi aeromobili acquisiti mediante contratto di *leasing*, a fronte dei quali sono state versate rate anticipate.

La quota con durata residua superiore a cinque anni, al 31 dicembre 2000, ammonta a Lire 3.954 milioni.

4.6.2 Capitale di esercizio netto

4.6.2.1 Attività a breve termine

Le attività a breve termine risultano così composte:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Crediti verso clienti	9.148	14.781	5.956
Crediti verso controllanti, controllate ed entità correlate	27.281	33.772	25.530
Fondo svalutazione crediti	(424)	(666)	(871)
	36.005	47.887	30.615
Crediti verso altri	6.156	13.920	26.383
Rimanenze	3.747	4.692	6.299
Ratei e risconti attivi a breve termine	553	1.759	9.318
Totale	46.461	68.258	72.615

Crediti verso clienti

I Crediti verso clienti sono rappresentati prevalentemente dai crediti nei confronti di altre compagnie aeree per tratte volate da Air Dolomiti a fronte di biglietti venduti ed incassati dalle stesse.

Crediti verso controllanti ed entità correlate

I Crediti verso controllanti ed entità correlate possono essere dettagliati come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Deutsche Lufthansa AG	23.763	30.114	21.653
AD Trento	3.390	3.357	3.764
Air Dolomiti Deutschland GmbH	-	-	3
Altre società del Gruppo Lufthansa	128	301	110
Totale	27.281	33.772	25.530

I crediti nei confronti di Deutsche Lufthansa AG si riferiscono interamente agli addebiti effettuati per tratte volate da Air Dolomiti a fronte di biglietti venduti dalla compagnia tedesca ed ai crediti per noleggio di aeromobili (*wet-lease*).

I crediti nei confronti della AD Trento si riferiscono agli accrediti concordati in occasione della restituzione anticipata degli aeromobili alla controllante a fronte degli interventi manutentivi richiesti e degli ulteriori oneri connessi alla restituzione stessa.

Fondo svalutazione crediti

Il fondo svalutazione crediti ha subito nel corso degli esercizi la seguente movimentazione:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Fondo svalutazione crediti			
1° gennaio	331	424	666
Accantonamenti dell'esercizio	93	242	205
31 dicembre	424	666	871

Gli accantonamenti risultano effettuati per adeguare i crediti al loro presumibile valore di realizzo, nonché per tener conto dei possibili riaddebiti (rejections) da altre compagnie aeree a rettifica delle fatture emesse dalla Società nell'esercizio e nei precedenti.

Crediti verso altri

Il dettaglio è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Depositi cauzionali ATR - Avions de Transport Régional	2.062	7.062	4.734
Depositi cauzionali Bombardier Inc.	-	-	13.406
Agenzie di viaggio	2.799	4.679	4.536
Crediti per imposte (IRPEG)	-	822	353
Indennizzi assicurativi	-	-	602
Depositi cauzionali Embraer	-	578	-
I.V.A.	406	326	676
Crediti verso il personale	228	212	258
Imposte differite attive	606	149	1.265
Acconti a fornitori per servizi	26	7	359
Altri crediti	29	85	194
Totale	6.156	13.920	26.383

I depositi cauzionali di Lire 13.406 milioni si riferiscono alle somme versate a Bombardier Inc. - Canada a fronte degli impegni assunti per l'acquisizione di tre *jet* CRJ-200.

I depositi cauzionali di Lire 4.734 milioni si riferiscono alle somme versate ad ATR – Avions de Transport Régional – Francia a fronte degli impegni assunti per l'acquisizione di due aeromobili ATR 42-500.

Il credito verso le Agenzie di viaggio rappresenta l'ammontare dei corrispettivi derivanti dalla vendita di biglietti, incassati dalle medesime per conto della Società.

I crediti per imposte (IRPEG) si riferiscono all'eccedenza, rispetto alle imposte sul reddito maturate, degli acconti versati in esercizi precedenti.

Gli indennizzi assicurativi si riferiscono alla previsione di un risarcimento da parte di una compagnia di assicurazione per danni subiti nel corso dell'esercizio i cui costi di ripristino sono già ricompresi nel conto economico. La completa definizione della pendenza è prevista in tempi brevi con il completamento della documentazione di rito.

Il Credito verso il personale dipendente deriva principalmente dai rimborsi dei costi di formazione ed addestramento, dovuti alla Società dal personale navigante dimessosi prima del termine contrattualmente previsto per beneficiare senza oneri della suddetta attività di formazione.

Le imposte differite attive derivano dai benefici fiscali futuri connessi:

- per Lire 398 milioni al residuo delle perdite fiscali maturate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1999 che, negli esercizi futuri, daranno luogo ad una riduzione dell'imponibile fiscale. L'importo stanziato corrisponde al 35% delle perdite fiscali residue al 31 dicembre 2000;
- per Lire 867 milioni alle differenze temporanee che diverranno deducibili nei prossimi esercizi (prevalentemente svalutazioni di immobilizzazioni immateriali, ammortamenti non deducibili nell'esercizio ed accantonamenti tassati al fondo svalutazione crediti).

Rimanenze

La voce, prevalentemente costituita dal materiale destinato ad interventi di manutenzione sugli aeromobili, può essere suddivisa come segue (in milioni di Lire):

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Materiale tecnico (pezzi di ricambio) di consumo	2.518	2.935	4.261
Materiale tecnico (pezzi di ricambio) "serializzato"	827	1.188	1.284
Materiali catering	384	560	714
Anticipi a fornitori	18	9	40
Totale	3.747	4.692	6.299

Il valore delle giacenze iscritto in bilancio non differisce significativamente da quello determinato sulla base dei costi correnti alla chiusura d'esercizio.

L'incremento delle rimanenze è da ricondurre principalmente all'aumento del numero di aerei componenti la flotta che ha richiesto l'approvvigionamento di una maggior quantità di materiali tecnici.

Ratei e risconti attivi a breve termine

La voce in esame è così dettagliata:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Risconti attivi canoni di locazione	67	626	3.451
Risconti attivi per operazioni a termine	-	-	5.033
Rimborsi assicurativi	64	-	-
Risconti attivi assicurazioni varie	38	546	-
Commissioni biglietteria su prepagato	145	298	418
Risconto costo testi manuali tecnici	44	95	70
Risconto attivo commissioni fidejussorie	89	36	34
Altri	106	158	312
Totale	553	1.759	9.318

I Risconti attivi per operazioni a termine si riferiscono agli oneri maturati sulle operazioni di pre-copertura da rischio cambi poste in essere all'atto della stipula dei contratti di acquisto di tre aeromobili ATR 42-500. Tali oneri, in virtù di accordi contrattuali, sono stati addebitati al fornitore all'atto della consegna del primo aeromobile per la parte di competenza, mentre sono stati riscontati per la quota che verrà riaddebitata nel 2001 alla consegna dei rimanenti due aeromobili. Analogamente si è proceduto per i proventi finanziari realizzati con le suddette operazioni e la cui quota relativa alle operazioni connesse ai due aeromobili con consegna 2001 è iscritta tra i risconti passivi.

L'incremento evidenziato nella voce Risconti attivi per assicurazioni nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1999 è da ricondurre al pagamento anticipato dei premi assicurativi relativi al primo trimestre dell'esercizio successivo.

La voce Commissioni biglietteria su prepagato si riferisce alla quota parte delle commissioni corrisposte su biglietti venduti e riscontate in quanto relative a biglietti non ancora volati dai passeggeri alla data di chiusura del bilancio.

4.6.2.2 Passività a breve termine

Le passività a breve termine risultano così composte:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Debiti verso fornitori	16.664	30.047	27.998
Debiti verso controllanti, controllate ed entità correlate	3.240	3.489	2.884
Altre passività correnti	5.072	7.119	10.379
Debiti tributari	1.541	1.112	2.356
Debiti verso istituti previdenziali	1.234	1.291	1.860
Acconti	3	3	10
Ratei e risconti passivi	423	1.417	3.581
Totale	28.177	44.478	49.068

L'analisi delle singole posizioni viene riportata qui di seguito.

Debiti verso fornitori

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Fornitori Italia	9.394	21.989	23.429
Fornitori Estero	4.177	4.235	2.884
Fornitori Compagnie Aeree	2.230	2.379	498
Fornitori Agenzie di viaggio	773	1.228	1.073
Debiti verso professionisti	90	216	114
Totale	16.664	30.047	27.998

Al 31 dicembre 2000 i debiti verso Fornitori Italia ed Estero risultano prevalentemente composti da debiti per l'acquisto di carburante e per la fornitura di servizi connessi all'attività di volo.

I debiti verso Fornitori Compagnie Aeree si riferiscono agli addebiti ricevuti da compagnie aeree per voli operati dalle stesse a fronte di biglietti incassati dalla Società.

I debiti verso Fornitori Agenzie di Viaggio si riferiscono alle provvigioni maturate dalle Agenzie di Viaggio sui biglietti venduti.

Debiti verso controllanti, controllate ed entità correlate

I debiti verso società controllanti ed entità correlate possono essere dettagliate come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
AD Trento	12	-	-
Deutsche Lufthansa AG	2.757	2.949	1.451
Air Dolomiti Deutschland GmbH	-	-	60
Altre società del Gruppo Lufthansa	471	540	1.373
Totale	3.240	3.489	2.884

Il debito nei confronti di Deutsche Lufthansa AG è rappresentato dagli addebiti effettuati per prestazioni connesse all'attività di trasporto aereo, quali per esempio l'attività di assistenza aeroportuale e di assistenza linee, e dagli addebiti per tratte volate da Deutsche Lufthansa AG a fronte di biglietti venduti da Air Dolomiti.

Altre passività correnti

Il dettaglio è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Biglietteria c/prepagato	1.720	3.464	4.970
Debiti per retribuzioni	1.463	1.494	1.955
Rateo ferie e quattordicesima	1.713	1.885	2.425
Tasse imbarco passeggeri	122	201	870
Altro	54	75	159
Totale	5.072	7.119	10.379

La voce biglietteria c/prepagato rappresenta il corrispettivo dei biglietti aerei già venduti ma non ancora accreditati a conto economico in quanto non utilizzati dagli utenti o relativi a tratte aeree operate da altri vettori.

La voce Debiti per retribuzioni si riferisce agli stipendi del personale per il mese di dicembre che sono stati liquidati nei primi giorni dell'anno successivo.

Debiti tributari

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Erario c/rit. su retribuzioni	798	803	998
Erario c/IRAP	331	182	1.209
Erario c/IRPEG	284	-	-
Altri	128	127	149
Totale	1.541	1.112	2.356

In tale voce sono comprese le passività per imposte certe e determinate al netto degli anticipi versati e delle ritenute subite, nonché i debiti per ritenute effettuate sulle retribuzioni dei dipendenti.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I Debiti verso Istituti previdenziali e di sicurezza sociale includono i contributi da versare, sia per il personale di terra che navigante.

Ratei e Risconti passivi

La quota a breve termine della voce Ratei e i risconti passivi è composta come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Risconti relativi a contratti di leasing	72	86	268
Risconti relativi ad operazioni a termine	-	-	2.596
Ratei passivi per contratti di leasing	281	1.068	446
Competenze passive su finanziamenti	48	84	110
Contributi formazione personale	22	90	91
Altri	-	89	70
Totale	423	1.417	3.581

I risconti relativi a contratti di *leasing* si riferiscono a proventi generati dalla rinegoziazione di precedenti contratti che, in relazione alla loro natura, vengono riproporzionati sulla base della durata del nuovo contratto di *leasing*.

I risconti relativi ad operazioni a termine si riferiscono ai proventi finanziari realizzati sulle operazioni di pre-copertura da rischio di cambio poste in essere a fronte degli impegni di acquisto degli aeromobili ATR 42-500. Come indicato al Paragrafo 4.6.2.1 *Ratei e risconti attivi a breve termine* tali proventi sono stati riscontati per la quota che verrà accreditata al fornitore nel 2001 alla consegna dei rimanenti due aeromobili.

I ratei passivi per contratti di *leasing* si riferiscono alle rettifiche effettuate al fine di rilevare in modo lineare rate variabili nel tempo.

4.6.3 Trattamento di fine rapporto

La movimentazione del Fondo trattamento di fine rapporto è la seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Saldo iniziale	2.073	2.605	3.543
Liquidazioni a dipendenti	(537)	(398)	(620)
Accantonamento dell'esercizio	1.069	1.336	1.739
Trasferimenti	-	-	(535)
Totale	2.605	3.543	4.127

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della Società verso i dipendenti in forza, al netto degli anticipi corrisposti.

La voce trasferimenti si riferisce alla quota parte del fondo trattamento di fine rapporto trasferite ai fondi Cometa e PREVINDAI.

4.6.4 Fondi per rischi ed oneri

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Fondo per rischi ed oneri			
1° gennaio	896	1.330	2.843
Accantonamenti	434	1.513	(957)
31 dicembre	1.330	2.843	1.886

Il fondo per rischi ed oneri risulta interamente composto dall'accantonamento al Fondo oscillazioni cambi, iscritto al fine di adeguare ai cambi di fine esercizio le partite in valuta esistenti a tale data. Il raffronto tra il valore dei crediti e dei debiti in moneta estera esposti in bilancio, dettagliati per tipo di valuta ed il valore dei predetti crediti e debiti convertiti ai cambi in vigore a fine esercizio viene riportato al successivo Paragrafo 4.6.9 *Crediti e debiti espressi in valute estere*.

A seguito delle mutate strategie aziendali in merito ai programmi di rinnovamento della flotta in proprietà (cfr. Paragrafi 4.4.2.4 e 4.6.1.2 del presente Capitolo), non si è provveduto ad effettuare l'adeguamento della rata finale del debito acceso a fronte di tali aeromobili, in quanto il flusso finanziario generato dal rimborso di tale debito sarà compensato dal flusso finanziario nella medesima valuta generato dall'alienazione dell'aeromobile prevista per l'esercizio in cui detti finanziamenti verranno estinti. Le rate per le quali non si è provveduto all'adeguamento cambi in virtù di tale copertura da rischio cambi ammontano a 6,4 milioni di Dollari e risultano iscritte in bilancio per un controvalore di Lire 11.046 milioni.

4.6.5 Altre passività a medio/lungo termine

Tale voce è rappresentata dalla quota a medio/lungo termine dei ratei e risconti passivi e può essere dettagliata come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Risconti relativi a contratti di <i>leasing</i>	406	604	2.146
Contributi formazione personale	-	211	119
Totale	406	815	2.265

I risconti relativi a contratti di *leasing* si riferiscono per Lire 1.880 milioni ad accrediti riconosciuti da fornitori di aeromobili correlati ai maggiori oneri che la Società dovrà sostenere in esercizi futuri in relazione al pagamento delle rate di *leasing* concordate; essi sono stati pertanto rinviati agli esercizi futuri proporzionalmente alla durata del contratto di *leasing*. Per la restante parte, pari a Lire 266 milioni, si riferiscono a proventi generati dalla rinegoziazione di precedenti contratti che, in relazione alla loro natura, vengono riproporzionati sulla durata del nuovo contratto di *leasing*.

I risconti relativi a contratti di *leasing*, per Lire 1.142 milioni, hanno durata superiore a 5 anni.

I contributi formazione personale si riferiscono ad accrediti ricevuti nel corso dell'esercizio 1999 a fronte dei costi per l'attività di formazione del personale capitalizzati. Analogamente a quanto avvenuto per i contratti di *leasing*, tali accrediti sono stati riconosciuti in relazione agli ammortamenti che la Società dovrà calcolare negli esercizi futuri.

4.6.6 Patrimonio netto

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Capitale sociale	22.000	22.000	23.090
Riserva legale	113	130	-
Riserva straordinaria	-	-	476
Utili/(perdite) a nuovo	1.820	2.137	-
Risultato dell'esercizio	334	(8.701)	439
Totale	24.267	15.566	24.005

Il capitale sociale di 11.925.000 Euro (pari a Lire 23.090 milioni) al 31 dicembre 2000, interamente sottoscritto e versato, è composto da 6.625.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1,80 Euro cadauna equivalente a circa Lire 3.485 cadauna.

In base a quanto previsto dalla legislazione vigente, in presenza dell'iscrizione in bilancio di immobilizzazioni immateriali relative a costi di impianto e ampliamento e a costi di pubblicità, la distribuzione di dividendi è consentita solo se nel patrimonio netto della Società sono iscritte riserve disponibili eccedenti il valore netto contabile residuo di tali immobilizzazioni.

4.6.7 Indebitamento finanziario netto

4.6.7.1 Prestito obbligazionario convertibile

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Obbligazioni convertibili	8.000	8.000	-

Al 31 dicembre 1998 e 1999 le obbligazioni convertibili ammontavano a Lire 8.000 milioni e rappresentavano il debito in linea capitale nei confronti degli obbligazionisti.

Il prestito obbligazionario in oggetto si componeva di n. 8.000.000 obbligazioni nominative da Lire 1.000 nominali cadauna di cui n. 5.000.000 emesse a seguito di delibera assembleare del 27 maggio 1997 e n. 3.000.000 emesse a seguito di delibera assembleare del 7 luglio 1998.

Entrambe le emissioni maturavano un interesse annuo in misura pari al tasso ufficiale di sconto ridotto di un punto.

Tale prestito è stato integralmente convertito nel mese di settembre 2000 sulla base di un rapporto di conversione pari a nove azioni ordinarie da Lire 1.000 cadauna ogni sedici obbligazioni di pari valore nominale. In particolare, delle n. 4.500.000 azioni emesse a seguito della conversione del prestito obbligazionario, n. 2.250.000 sono state attribuite ad AD Trento, n. 1.687.500 a Conde International S.A. e n. 562.500 a Cassa di Risparmio di Trieste - Banca S.p.A (cfr. Sezione I, Capitolo 6, Paragrafo 6.10).

4.6.7.2 Mutui e finanziamenti a medio/lungo termine

I mutui e finanziamenti a medio/lungo termine sono composti come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Debiti verso istituti di credito	10.696	7.707	4.698
Debiti verso altri finanziatori	28.135	25.693	23.053
Totale	38.831	33.400	27.751

Debiti verso istituti di credito

I debiti verso istituti di credito risultano composti come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Finanziamento B.N.L.	1.125	875	625
Finanziamento B.N.L.	1.875	1.458	1.041
Finanziamento in <i>pool</i>	5.000	3.000	1.000
Mutuo Cassa di Risparmio di Trieste	2.696	2.374	2.032
Totale	10.696	7.707	4.698

Il primo finanziamento B.N.L. è stato erogato in data 30 giugno 1997 per un importo originario di Lire 1.500 milioni. La scadenza è fissata al 30 aprile 2004 e matura un tasso di interesse pari al RIBOR maggiorato di uno spread dello 0,90%. Il tasso vigente al 31 dicembre 2000 è pari al 6,266% annuo.

Il secondo finanziamento B.N.L. è stato erogato in data 30 giugno 1997 per un importo originario di Lire 2.500 milioni. La scadenza è fissata al 30 aprile 2004 e matura un tasso di interesse pari al RIBOR maggiorato di uno spread dello 0,90%. Il tasso vigente al 31 dicembre 2000 è pari al 6,266% annuo.

Il finanziamento in *pool* è stato erogato nel 1998 dai seguenti istituti di credito: Rolo Banca 1473, Banca Agricola Mantovana, Banca Regionale Europea, Cassa di Risparmio di Trieste. L'importo originario è di Lire 7.000 milioni, la scadenza è fissata al 28 giugno 2002 ed è rimborsabile in rate semestrali. Il finanziamento matura un tasso di interesse pari al RIBOR a 3 mesi maggiorato di uno spread dello 0,625%. Il tasso vigente al 31 dicembre 2000 è pari al 5,551% annuo.

Il mutuo acceso presso la Cassa di Risparmio di Trieste di Lire 3.000 milioni originarie è stato erogato nel corso del 1998. Tale mutuo, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2006, matura un tasso di interesse pari al RIBOR a sei mesi maggiorato di uno spread dello 0,9%. Il tasso vigente al 31 dicembre 2000 è pari al 6% annuo. La quota scadente oltre i 5 anni, al 31 dicembre 2000, ammonta a Lire 454 milioni.

A garanzia dei finanziamenti erogati sono state rilasciate ipoteche per complessive Lire 14.580 milioni iscritte sugli immobili della Società.

Debiti verso altri finanziatori

I debiti verso altri finanziatori risultano composti come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Finanziamenti Tintern	27.960	25.568	22.978
Finanziamento Fondo Gorizia	175	125	75
Totale	28.135	25.693	23.053

I finanziamenti Tintern si riferiscono ai debiti che la Società si è accollata a seguito dell'acquisizione dei due aeromobili ATR 42-500 avvenuta nel corso del 1998.

Tali finanziamenti, denominati in dollari statunitensi, sono iscritti al cambio storico di acquisizione degli aeromobili ed adeguati al cambio di fine esercizio mediante iscrizione di fondo oscillazione cambi. La scadenza dei finanziamenti in oggetto è fissata rispettivamente al 30 ottobre 2005 e 30 novembre 2005. Il tasso di interesse è pari al LIBOR ad un mese maggiorato di uno spread pari al 2%; il tasso vigente al 31 dicembre 2000 è pari a circa l'8,6% annuo.

A garanzia dei finanziamenti erogati sono state rilasciate ipoteche per complessive Lire 44.600 milioni iscritte sugli aeromobili cui i finanziamenti si riferiscono.

Il finanziamento Fondo Gorizia è stato erogato in data 2 febbraio 1998 per un importo originario di Lire 250 milioni ed è rimborsabile in rate semestrali posticipate. Tale finanziamento, la cui scadenza è fissata al 30 giugno 2003, matura un tasso di interesse fisso pari al 2%.

4.6.7.3 Posizione finanziaria netta a breve termine

La Posizione finanziaria netta a breve termine risulta così composta:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Anticipi su fatture e scoperti di conto corrente	32.374	30.281	30.265
Quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	5.230	5.431	5.648
Crediti finanziari a breve verso controllanti ed entità correlate	(3.777)	(3.901)	-
Conti correnti ordinari e valutari	(615)	(130)	(1.179)
Conti correnti vincolati	(18.842)	(16)	(28)
Cassa	(14)	(11)	(32)
Totale	14.356	31.654	34.674

I crediti finanziari a breve verso controllanti ed entità correlate si riferivano al credito per cessione I.V.A. di Gruppo maturato fino all'ottobre 1998 nei confronti di Leali S.p.A.. Tale credito, inclusivo degli interessi maturati in misura pari al 5% annuo, è stato incassato dalla Società nel dicembre 2000.

I conti correnti vincolati risultano aperti a garanzia degli anticipi in valuta ricevuti. La significativa riduzione della voce in esame registrata nell'esercizio 1999 è da ricondurre alla diversa modalità di gestione degli incassi di crediti in valuta che, da tale anno, sono stati utilizzati all'atto del ricevimento ad estinzione dei finanziamenti accesi.

4.6.8 Conti d'ordine

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Garanzie prestate	6.137	9.524	11.022
Beni di terzi presso la Società	5.309	1.732	1.332
Impegni futuri	188.014	290.146	626.162
Totale	199.460	301.402	638.516

Garanzie prestate

Le garanzie prestate possono essere dettagliate come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Fidejussioni a garanzia credito I.V.A. 1997 e 1998	4.060	5.789	5.789
Fidejussione a garanzia dei pagamenti a fornitori	1.859	3.631	5.132
Altre fidejussioni di minore importo	218	104	101
Totale	6.137	9.524	11.022

Beni di terzi presso la Società

La voce Beni di terzi presso la Società accoglie il valore delle parti di ricambio per aeromobili di proprietà di A.T.R. in giacenza presso la Società; ciò al fine di rendere più efficiente l'attività manutentiva, evitando l'aggravio dell'impegno finanziario che deriverebbe dall'acquisto in proprietà di tali beni.

Impegni futuri

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Impegni verso controllanti per canoni di locazione	8.927	10.408	1.124
Canoni futuri di <i>leasing</i>	127.054	190.881	408.472
Impegni per acquisto aeromobili ed attrezzature	25.887	88.857	169.403
Impegni per contratti a termine	26.146	-	47.163
Totale	188.014	290.146	626.162

I canoni di locazione verso controllanti rappresentano l'ammontare dei canoni di locazione di aeromobili da corrispondere fino alla scadenza del contratto ad AD Trento.

Al 31 dicembre 2000 la voce Canoni futuri di *leasing* include:

- le rate future da corrispondere alle società di *leasing* in relazione ai contratti di *leasing* finanziario relativi a:
 - quattro aeromobili ATR 42-500;
 - cinque aeromobili ATR72-500;
 - nuovi uffici di Verona;
- le rate future da corrispondere alle società di *leasing* in relazione ai contratti di *leasing* operativo relativi a:
 - due aeromobili ATR 42-500;
 - due motori in dotazione aggiuntiva agli aeromobili sopracitati;
 - quattro computer di bordo in dotazione aggiuntiva;
 - due assiemi elica in dotazione aggiuntiva;
 - due centralini telefonici per i nuovi uffici;
 - un carrello elevatore;
 - una piattaforma semovente;
 - altre parti di ricambio per gli aeromobili.

Gli impegni per acquisto di aeromobili al 31 dicembre 2000 derivano dagli accordi sottoscritti dalla Società in data 20 luglio 2000 per l'acquisizione di due nuovi aeromobili ATR42-500 dal fornitore ATR – Avions de Transport Régional – Francia ed in data 27 aprile 2000 per l'acquisizione di tre nuovi aeromobili CRJ-200 dal fornitore Bombardier Inc..

La voce Impegni per contratti a termine al 31 dicembre 2000 è relativa a contratti di compravendita a termine in valuta (Dollari contro Euro) stipulati a copertura del rischio cambi connesso ai contratti di acquisto dei due aeromobili ATR42-500 sopra menzionati.

Leasing

Nella tabella che segue vengono fornite le principali informazioni relative ai contratti di *leasing* in essere al 31 dicembre 2000:

	Fornitore/ Lessor	Scadenza contratto	Periodicità rata	Valuta di riferimento	Indicizzazione	Quota capitale	Impegno futuro	Totale
Contratti di leasing finanziario:								
<i>Aeromobili</i>								
ATR 42-500 I-ADLL	San Paolo Leasint /Leasing Roma /LOCAT	22/07/2010	Trimestrale	USD	Tasso interbancario su eurodollari a 3 mesi lettera	22.857	14.112	36.969
ATR72-500 I-ADLM	LOCAFIT	05/03/2010	Trimestrale	USD	Tasso interbancario su eurodivise USD a 6 mesi	28.257	13.931	42.188
ATR72-500 I-ADLN	Intesa Leasing	17/07/2010	Trimestrale	USD	Libor USD 3 mesi lettera	27.496	15.967	43.463
ATR72-500 I-ADLO	Italease	17/03/2011	Trimestrale	USD	Libor USD 3 mesi lettera	28.663	13.322	41.985
ATR 42-500 I-ADLP	Intesa Leasing	15/12/2011	Trimestrale	USD	Libor USD a 3 mesi	24.532	14.354	38.886
ATR 42-500 I-ADLQ	Finagen	15/03/2012	Mensile	Lire	Euribor, lira interbancaria a 3 mesi lettera	24.269	10.895	35.164
ATR72-500 I-ADLS	LOCAT	20/03/2012	Mensile	Lire	Euribor a 3 mesi	30.710	13.281	43.991
ATR72-500 I-ADLT	Italease	28/04/2012	Trimestrale	USD	Libor USD a 3 mesi	31.578	18.043	49.621
ATR42-500 I-ADLU	LOCAFIT	27/11/2010	Trimestrale	USD	Euribor a 3 mesi	24.289	14.812	39.101
<i>Immobili (Uffici Verona)</i>	LOCAFIT	varie	varie	Lire	varie	2.024	738	2.762
Totale contratti di leasing finanziario						244.675	129.455	374.130
Contratti di leasing operativo:								
<i>Aeromobili</i>								
ATR 42-500 I-ADLH	LOCAFIT	24/07/2005	Mensile	USD	Tasso interbancario su eurodivise USD a 6 mesi	6.880	6.015	12.895
ATR 42-500 I-ADLI	LOCAFIT	29/07/2005	Mensile	USD	Tasso interbancario su eurodivise USD a 6 mesi	7.072	6.181	13.253
<i>Motori e parti di ricambio aeromobili</i>								
	Vari	vari	varie	Lire	varie	5.737	1.365	7.102
<i>Altri beni</i>								
	Vari	vari	varie	Lire	varie	981	111	1.092
Totale contratti di leasing operativo						20.670	13.672	34.342
Totale contratti di leasing						265.345	143.127	408.472

4.6.9 Crediti e debiti espressi in valute estere

Nella tabella che segue viene fornito il raffronto tra il valore dei crediti e dei debiti in moneta estera esposti in bilancio, dettagliati per tipo di valuta ed il valore dei predetti crediti e debiti convertiti ai cambi in vigore a fine esercizio.

(Milioni di Lire)	Saldo in valuta	Saldo da Contabilità	Saldo al cambio 31/12/2000	Differenza
Crediti commerciali				
Sterline	58,97	0,2	0,2	0,0
Corone danesi	2.132,56	0,6	0,6	0,0
Corone svedesi	1.162,84	0,3	0,3	0,0
Dollari statunitensi	13.001.658,52	27.501,0	27.055,0	446,0
Crediti finanziari				
Dollari statunitensi	5.613,02	11,7	11,7	0,0
Depositi cauzionali				
Franchi svizzeri	100.000,00	123,2	127,1	(3,9)
Dollari statunitensi	6.703.000,00	14.027,0	27.252,9	(217,5)
Debiti commerciali				
Dollari australiani	(62,00)	(0,1)	(0,1)	0,0
Franchi svizzeri	(98.225,85)	(125,9)	(124,9)	(1,0)
Corone ceche	(4.715,00)	(0,3)	(0,3)	0,0
Corone danesi	(28.483,91)	(7,4)	(7,4)	0,0
Sterline	(80.152,52)	(256,4)	(248,7)	(7,7)
Yen giapponese	(900,00)	0,0	0,0	0,0
Dollari statunitensi	(4.033.834,00)	(8.303,5)	(8.394,0)	90,5
Debiti verso banche				
Yen	(6.236,00)	(0,1)	(0,1)	0,0
Dollari statunitensi	(13.096.767,10)	(28.690,8)	(28.253,0)	(1.437,9)
Impegni per operazioni a termine su cambi				
Dollari statunitensi	(22.736.000,00)	(47.162,5)	(47.311,2)	148,7
Debiti verso altri finanziatori				
Dollari statunitensi	(14.718.005,77) (*)	(25.575,4)	(28.444,4)	2.869,0
Totale				1.886,2

(*) Tale importo include anche la rata finale del debito per acquisto aeromobili convertita al cambio storico (cfr. Sezione I, Capitolo 4, Paragrafo 4.6.4).

La differenza evidenziata corrisponde al fondo oscillazione cambi accantonato al 31 dicembre 2000.

4.6.10 Totale ricavi netti

4.6.10.1 Ricavi della gestione caratteristica

Il dettaglio per tipologia di ricavo è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Ricavi per voli di linea	136.029	170.376	208.381
Ricavi per voli charter	3.074	3.681	6.109
Ricavi per noleggio aeromobili (<i>wet-lease</i>)	7.024	7.766	10.856
Ricavi per trasporti merci ed altri	1.305	328	288
Totale	147.432	182.151	225.634

Nell'esercizio 2000 i Ricavi per voli di linea sono stati originati per Lire 133.879 milioni dall'attività di *feederaggio* sugli aeroporti di Monaco di Baviera e Francoforte e per Lire 74.502 milioni da voli di collegamento punto a punto (principalmente con destinazione Parigi e Barcellona).

4.6.10.2 Altri ricavi

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Contributi da fornitori	1.824	5.062	11.022
Sopravvenienze attive - biglietteria c/prepagato	1.170	1.627	2.653
Ricavi per vendita di parti di ricambio aeromobili	539	4.401	975
Riaddebiti spese	559	1.996	749
Rimborsi ed indennizzi assicurativi	587	211	670
Altri	674	617	770
Totale	5.353	13.914	16.839

I Contributi da fornitori si riferiscono ad accrediti ricevuti dai fornitori di aeromobili quali contributi sugli oneri sostenuti dalla Società in relazione al rinnovamento della flotta, dalla controllante AD Trento per oneri connessi alla restituzione anticipata di alcuni aeromobili e da enti aeroportuali a titolo di concorso spese.

La voce Sopravvenienze attive - biglietteria c/prepagato accoglie i corrispettivi della vendita di biglietti aerei accreditati a conto economico in quanto mai utilizzati (e per i quali sono decorsi i termini di validità) nonché le differenze sugli addebiti ricevuti da altre compagnie aeree.

I riaddebiti spese si riferiscono agli addebiti per concorso spese promozionali, penalità e corrispettivi per servizi a società internazionali di gestione prenotazioni.

4.6.10.3 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

Gli incrementi possono essere così dettagliati:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Costi di formazione del personale navigante	595	711	935
Costi di formazione del personale navigante - in corso	-	-	686
Oneri messa in linea aeromobili	525	165	835
Oneri progetto <i>jet</i> - in corso	-	-	803
Pubblicità	151	469	150
Altre attività immateriali	27	119	220
Totale	1.298	1.464	3.629

Per quanto riguarda il commento delle voci in oggetto si fa rimando a quanto già detto nel Paragrafo 4.6.1.1 *Immobilizzazioni Immateriali*.

4.6.10.4 Commissioni

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Commissioni	13.705	16.326	19.581
Totale ricavi per voli di linea	136.029	170.376	208.381
Incidenza percentuale	10,1%	9,6%	9,4%

La voce si riferisce alle commissioni corrisposte alle agenzie all'atto della vendita dei biglietti nonché quelle riaddebitate da altre compagnie aeree. Tali costi vengono imputati a conto economico nell'esercizio in cui viene effettuato il servizio di trasporto aereo.

4.6.11 Totale costi operativi

4.6.11.1 Costi per servizi

I costi per servizi possono essere così dettagliati:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Servizi di traffico e scalo	34.526	42.548	50.122
Manutenzioni e riparazioni	4.479	4.143	10.362
Marketing promozione e pubblicità	2.816	3.990	2.962
Altri costi per servizi	10.272	12.664	16.144
Totale	52.093	63.345	79.590

Servizi di traffico e scalo

I servizi di traffico e scalo possono essere dettagliati come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Servizi di assistenza aeroportuale (<i>Handling</i>)	18.950	22.715	26.549
Assistenza linee	9.979	12.532	14.680
Servizio <i>catering</i>	5.597	7.301	8.893
Totale	34.526	42.548	50.122

I servizi di assistenza aeroportuale si riferiscono agli oneri addebitati dagli aeroporti per l'attività di handling di passeggeri e bagagli.

I servizi di assistenza linee si riferiscono ai diritti di sorvolo, mentre i costi per servizio catering si riferiscono agli oneri sostenuti per il servizio di ristorazione a bordo.

Manutenzioni e riparazioni

Le manutenzioni si riferiscono agli interventi ordinari e ciclici effettuati sugli aeromobili facenti parte della flotta della Società.

Il significativo incremento registrato nel corso degli esercizi è da attribuire in parte all'incremento della flotta ed in parte all'effettuazione, a partire dall'esercizio 1998, degli interventi di manutenzione ciclica sulle parti di ricambio degli aeromobili detenuti in *leasing* ed in proprietà.

Marketing promozione e pubblicità

I costi per servizi di marketing promozione e pubblicità possono essere dettagliati come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Spese marketing e promozione	2.240	2.330	2.327
Spese pubblicità	576	1.660	635
Totale	2.816	3.990	2.962

Le spese di marketing e promozione comprendono principalmente gli addebiti ricevuti dalla Società per la partecipazione al programma di incentivazione denominato "Miles & More". La voce ricomprende inoltre i costi sostenuti per le attività di marketing svolte nel corso degli esercizi principalmente nei confronti delle agenzie di viaggio.

Le spese di pubblicità si riferiscono ai costi sostenuti per le inserzioni pubblicitarie effettuate sulla stampa e volte alla pubblicizzazione dei nuovi voli, nonché alla partnership con Lufthansa.

Altri costi per servizi

Possono essere dettagliati come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Diritti di prenotazione	1.927	2.706	3.489
Assicurazioni	1.771	2.162	2.885
Pernottamenti e trasporto equipaggi	1.796	2.241	3.117
Consulenze professionali	657	606	929
Compenso amministratori e sindaci	744	783	995
Telecomunicazioni	833	1.068	1.374
Altri	2.544	3.098	3.355
Totale	10.272	12.664	16.144

I diritti di prenotazione si riferiscono ai costi addebitati da società terze a fronte dell'attività di gestione della prenotazione dei voli.

La voce assicurazioni si riferisce ai premi corrisposti per gli aeromobili, i passeggeri ed i bagagli.

La voce altri risulta composta come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Trasporti e costi accessori su materiali per acquisti e manutenzioni	495	471	528
Autorizzazioni, abilitazioni e certificazioni	303	312	316
Rimborsi spese e servizi vari per il personale	640	836	921
Postali	139	200	168
Acqua ed energie	126	122	132
Servizi informatici	103	120	234
Servizi ambientali	211	256	316
Spese di rappresentanza	233	279	264
Servizi vari	135	143	114
Altri	159	359	362
Totale	2.544	3.098	3.355

4.6.11.2 Costi per acquisti di materiali

I costi per acquisti di materiali possono essere dettagliati come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Carburanti e lubrificanti	6.992	8.700	20.268
Catering	2.338	3.006	3.223
Materiali di manutenzione	2.706	5.748	2.984
Altri costi di acquisto	826	1.008	1.209
Totale	12.862	18.462	27.684

I materiali di manutenzione si riferiscono ai costi sostenuti per l'acquisto di materiale di consumo per aeromobili ed a materiale serializzato di uso non durevole, al netto della variazione intervenuta nelle rimanenze finali, ed utilizzati per l'attività di manutenzione degli aeromobili che viene svolta dal personale tecnico specializzato dipendente.

La voce "Altri costi di acquisto" è composta come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Indumenti e dotazione personale dipendente	418	629	718
Modulistica, cancelleria e stampati	302	294	282
Altri	106	85	209
Totale	826	1.008	1.209

4.6.11.3 Costi del personale

I costi del personale risultano così suddivisi:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Retribuzione personale navigante	14.451	17.654	23.237
Retribuzione personale di terra	6.355	7.295	9.059
Oneri sociali	4.753	5.463	6.964
Trattamento di fine rapporto	1.069	1.336	1.739
Altri costi per il personale	640	738	967
Totale	27.268	32.486	41.966

La forza media nel periodo 1998-1999-2000 presenta la seguente composizione:

	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Dirigenti	2	3	2
Impiegati	102	118	143
Operai	34	38	42
Personale navigante	154	185	240
Totale	292	344	427

4.6.11.4 Altri costi operativi

I costi operativi risultano così suddivisi:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Tasse aeroportuali	4.869	5.907	6.490
Svalutazione dei crediti nell'attivo circolante	93	242	205
Manualistica e documentazione	196	213	217
Contributi associativi	156	154	219
Imposte e tasse non deducibili	90	77	83
Altri	107	47	242
Totale	5.511	6.640	7.456

Le tasse aeroportuali si riferiscono agli addebiti ricevuti dagli aeroporti presso i quali la Società opera per l'approdo, il decollo e la sosta.

4.6.12 Canoni per locazioni operative

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Noleggio aeromobili - <i>dry lease</i>	9.943	8.816	10.014
Noleggio aeromobili - <i>wet lease</i>	2.181	17.410	2.026
Leasing operativi aeromobili	4.252	4.887	5.760
Leasing operativi motori e parti di ricambio	811	961	1.378
Affitti ed altri noleggi passivi	294	488	655
Totale	17.481	32.562	19.833

La voce Noleggio aeromobili - *dry lease* si riferisce principalmente ai costi sostenuti nei confronti delle controllanti AD Trento e S.I.S.M.A. S.p.A. (per quest'ultima solo fino al maggio 1998, data di acquisizione dalla stessa dei due aeromobili precedentemente locati) per il noleggio di rispettivamente cinque aeromobili ATR 42-320 e due aeromobili ATR 42-500.

La voce Noleggio aeromobili - *wet lease* include i costi per i contratti di *wet-lease* stipulati nel 1998 con la società Flightline Limit, nel 1999 con la società Alpi Eagles (per i mesi da maggio a dicembre) e nel 2000 con la società Lauda Air (per i mesi di novembre e dicembre).

I *Leasing* operativi aeromobili si riferiscono a due aeromobili ATR 42-500 a fronte dei quali, nel corso del 1997, sono stati stipulati contratti con la LOCAFIT S.p.A..

Le altre voci si riferiscono principalmente ai contratti stipulati a fronte di motori e parti di ricambio per aeromobili volti a garantire una corretta attività di manutenzione degli aeromobili utilizzati, ed agli affitti di parte degli uffici siti in Verona ed in Monaco.

4.6.13 Canoni per locazioni finanziarie

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Leasing finanziari aeromobili	5.644	11.212	25.005
Leasing finanziari immobili	218	214	282
Totale	5.862	11.426	25.287

I *leasing* finanziari a fronte di aeromobili si riferiscono, al 31 dicembre 2000, a nove aeromobili (quattro ATR 42-500 e cinque ATR72-500).

I *leasing* immobiliari si riferiscono a parte degli uffici di Verona.

4.6.14 Ammortamenti e svalutazioni

La voce risulta composta come segue:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	4.213	4.954	5.227
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	2.931	4.328	4.771
Svalutazione delle immobilizzazioni	190	74	3.892
Totale	7.334	9.356	13.890

Le svalutazioni, pari a Lire 3.892 milioni, si riferiscono principalmente alle manutenzioni cicliche degli aeromobili restituiti e da restituire alla controllante nell'ambito del processo di rinnovamento della flotta.

4.6.15 Interessi passivi netti

Il dettaglio degli Interessi passivi netti è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Interessi bancari e postali	236	156	45
Interessi attivi su credito I.V.A.	89	177	184
Interessi su finanziamenti	(1.539)	(3.350)	(3.023)
Interessi su scoperti di c/c e su conti anticipi	(1.294)	(412)	(2.626)
Altri oneri su operazioni finanziarie	(482)	(624)	(739)
Oneri finanziari diversi	(457)	(325)	(348)
Interessi su mutui	(282)	(264)	(285)
Interessi su prestito obbligazionario	(200)	(137)	(155)
Totale	(3.929)	(4.779)	(6.947)

Gli Interessi attivi su credito IVA sono maturati sul credito vantato nei confronti dell'allora controllante Leali S.p.A. per la gestione dell'IVA di Gruppo.

Gli Interessi su finanziamenti sono prevalentemente composti dagli interessi corrisposti sul finanziamento Tintern (vedi anche "*Debiti verso altri finanziatori*" al Paragrafo 4.6.7.2).

Gli Altri oneri su operazioni finanziarie sono composti esclusivamente da commissioni e spese bancarie.

Si precisa infine che per effetto dell'adeguamento alle parità Euro nell'esercizio 1998 la Società ha iscritto a conto economico proventi finanziari per Lire 2 milioni circa e oneri finanziari per Lire 5 milioni circa.

4.6.16 Oneri netti su cambi

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Utili su cambi	2.203	3.172	6.602
Perdite su cambi	(5.464)	(8.239)	(9.224)
(Accantonamento)/utilizzo fondo rischi cambio	(433)	(1.515)	957
Totale	(3.694)	(6.582)	(1.665)

4.6.17 Proventi (oneri) straordinari netti

Il dettaglio della voce risulta essere il seguente:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Sopravvenienze attive per biglietteria di anni precedenti non utilizzabile	676	-	-
Sopravvenienza attive per rettifiche su biglietteria di anni precedenti	-	992	2.892
Altre sopravvenienze attive	261	536	376
Sopravvenienze passive per rettifiche su biglietteria di anni precedenti	(1.248)	(2.730)	(2.567)
Altre sopravvenienze passive	(482)	(693)	(551)
Totale	(793)	(1.895)	150

Le Sopravvenienze attive per biglietteria di anni precedenti non utilizzabile rilevate nel 1998 derivano dall'analisi puntuale che la Società è stata in grado di effettuare in tale esercizio sulla propria biglietteria, volta ad individuare i biglietti scaduti e quindi non più volabili.

Le Sopravvenienze attive e passive su biglietteria si riferiscono ad riaddebiti effettuati e ricevuti da altre compagnie aeree (rejections) a fronte di biglietteria di anni precedenti.

4.6.18 Imposte

Il dettaglio delle imposte sul reddito è di seguito evidenziato:

(Milioni di Lire)	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Imposte correnti (IRPEG)	2.054	-	-
Imposte correnti (IRAP)	1.769	1.914	3.029
Imposte differite attive	(606)	457	(1.115)
Totale	3.217	2.371	1.914

Le imposte differite attive sono state iscritte in base alla ragionevole certezza del loro recupero tramite la realizzazione di imponibili fiscali negli esercizi futuri.

5. INFORMAZIONI RELATIVE ALL'ANDAMENTO RECENTE ED ALLE PROSPETTIVE DI AIR DOLOMITI

5.1 FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2000

Si segnalano i seguenti fatti di rilievo per l'Emittente intervenuti successivamente al termine dell'esercizio 2000.

(i) *Rinnovo ed ampliamento della flotta*

I programmi di rinnovo ed ampliamento della flotta Air Dolomiti hanno comportato le seguenti operazioni:

- nel febbraio 2001, il consiglio di amministrazione della Società ha deliberato di esercitare, nei confronti del costruttore canadese Bombardier, l'opzione per l'acquisto di ulteriori tre *jet* CRJ-200 da 48 posti, la cui consegna ed entrata in servizio è prevista a marzo 2002, per due aeromobili, ed a marzo 2003 per il terzo aeromobile;
- nei mesi di marzo, aprile e maggio 2001, Air Dolomiti ha ritirato i tre *jet* CRJ-200 da 48 posti, oggetto del contratto di acquisto stipulato nell'aprile 2000 con Bombardier. Al riguardo, la Società ha perfezionato tre contratti di leasing finanziario, ciascuno dell'importo di circa 19,5 milioni di Dollari statunitensi, con i seguenti istituti: Banca Commerciale Italiana (Ireland) Plc. (per una durata di 10 anni), BankAustria Creditanstalt tramite BA-CA Export Leasing GmbH (per una durata di 10 anni) e Credit Agricole Indosuez tramite Giulietta Aircraft Leasing Limited (per una durata di 12 anni);
- nei mesi di febbraio e marzo 2001, la Società ha ritirato due nuovi ATR-500 da 46 posti e nel mese di marzo ha restituito uno dei due ATR-320, utilizzati mediante contratto di *dry lease*, alla AD Trento (si prevede che il secondo ATR-320 sarà restituito a AD Trento nel mese di maggio). Il primo aeromobile ATR-500 è attualmente utilizzato mediante contratto di *interim lease* con il costruttore ATR; al riguardo la Società prevede di perfezionare un contratto di *leasing* a lungo termine entro il giugno 2001. Per il secondo ATR-500, Air Dolomiti ha stipulato un contratto di *leasing* finanziario con Leasing Roma S.p.A., della durata di 10 anni e per un importo complessivo di 12,1 milioni di Dollari statunitensi;
- a fine marzo 2001, è terminato il contratto di *wet lease* stipulato con Lauda Air ed avente ad oggetto un aeromobile *jet* CRJ-100 da 48 posti. Detto aeromobile è stato pertanto restituito alla stessa Lauda Air.

L'evoluzione della flotta Air Dolomiti, conseguente alle operazioni di cui sopra, risulta in linea con quanto riportato alla Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.7.

(ii) *Avvio dell'attività sull'aeroporto di Milano Linate*

Nel febbraio 2001, la Società ha ottenuto quattro *slot* sull'aeroporto di Milano Linate e, conseguentemente, ha deciso di avviare la propria operatività su tale scalo a partire dalla stagione estiva 2001 (25 marzo). In particolare, sulla base dell'attuale programma di volo, Air Dolomiti offre dall'aeroporto milanese collegamenti, con frequenza giornaliera, diretti a Berlino (Tegel) (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.1.2.1).

Tali voli permetteranno ad Air Dolomiti di offrire i propri servizi anche al bacino di utenza servito dallo scalo cittadino milanese. Nella stagione invernale 2000/2001, i collegamenti con Berlino (Tegel) erano operati dall'*hub* di Milano Malpensa, con voli Alitalia e Lufthansa. Nell'anno 2000, i passeggeri (in arrivo e partenza) sulla rotta Malpensa-Berlino (Tegel) sono stati, oltre 150 mila ⁽⁵²⁾.

(52) Fonte: SEA.

(iii) *Avvio dell'attività sull'aeroporto di Bologna*

Nell'ambito della strategia di rafforzamento dell'operatività di Air Dolomiti sull'*hub* di Monaco, la Società ha avviato da maggio 2001 il collegamento Bologna-Monaco con frequenza giornaliera. Tale collegamento sviluppa l'offerta di Lufthansa che opera sulla stessa tratta già con tre frequenze giornaliere.

(iv) *Accordi di code share e wet lease*

In occasione dell'avvio del collegamento su Vienna da Verona, la Società ha concluso un accordo di *code share* con Austrian relativo a tale tratta. L'accordo con la compagnia austriaca, che fa parte della Star Alliance, prevede tra l'altro, uno specifico *pro-rate agreement* e la possibilità di estendere lo stesso accordo a ulteriori collegamenti su Vienna da altre città italiane.

Infine, nel marzo 2001, Air Dolomiti ha iniziato un rapporto di *wet lease* con Lufthansa avente ad oggetto il parziale impiego di un CRJ-200, che sostituisce un precedente contratto di *wet lease* terminato nello stesso mese (che aveva ad oggetto un ATR 72-500). Detto nuovo rapporto di *wet lease* è in corso di formalizzazione.

5.2 PROSPETTIVE DI AIR DOLOMITI PER L'ESERCIZIO 2001

Si riportano di seguito i principali indicatori pre-consuntivi relativi all'attività di linea di Air Dolomiti relativi al trimestre chiuso al 31 marzo 2001, raffrontati con quelli relativi al corrispondente trimestre dell'esercizio precedente:

Principali indicatori relativi ai servizi di linea

	31/03/2000	31/03/2001	Variazione
Passeggeri paganti	135.642	170.482	25,7%
Tratte effettuate	5.468	6.366	16,4%
RPK (migl.)	83.060	108.487	30,6%
ASK (migl.)	173.719	211.092	21,5%
Load factor	47,81%	51,39%	+3,63%

Al 31 marzo 2001, in base a dati pre-consuntivi, la Società ha conseguito un volume di ricavi della gestione caratteristica (al lordo degli accrediti/addebiti da/a altre compagnie aeree e dell'utilizzo della biglietteria pre-pagata per biglietti non volati) pari a circa Lire 53 miliardi contro circa Lire 42 miliardi rilevati al 31 marzo 2000 (con un incremento pari a circa il 25%).

Al 31 marzo 2001, sempre sulla base di dati preconsuntivi, la Società ha conseguito un margine operativo al lordo dei canoni di locazione e degli ammortamenti (EBITDAR) pari a circa il 23-24% dei suddetti ricavi. Tale valore risulta in linea con i piani previsionali della Società relativi al primo trimestre 2001, seppur inferiore a quello atteso, in base agli obiettivi della Società, per l'intero esercizio 2001 in conseguenza degli effetti della stagionalità sui ricavi descritti nella Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.2.9. Sempre al 31 marzo 2001, l'indebitamento finanziario netto ammonta a Lire 86.833 milioni.

Nell'esercizio in corso Air Dolomiti intende proseguire nel processo di crescita attraverso l'ulteriore espansione del proprio *network*, con particolare riferimento ai voli *point to point* internazionali, mediante l'introduzione di nuovi collegamenti, l'aumento delle frequenze e l'estensione dei rapporti di collaborazione con altre compagnie della Star Alliance.

Gli obiettivi della Società prevedono, tra l'altro, un numero di passeggeri paganti dei voli di linea superiore alle 850 mila unità, in crescita di oltre il 20% rispetto all'esercizio 2000, e ricavi della gestione caratteristica in crescita del 15-20% rispetto all'anno precedente.

Sulla base del tasso medio di cambio Euro/Dollaro statunitense e del prezzo medio del petrolio (Brent) ipotizzati dal *management*, l'obiettivo di EBITDAR è di circa il 30% rispetto ai ricavi della

gestione caratteristica. L'obiettivo di risultato operativo è di oltre il 5% dei ricavi della gestione caratteristica, mentre il risultato d'esercizio, pur non tenendo conto del beneficio finanziario derivante dall'aumento di capitale al servizio dell'Offerta Globale ed al lordo dei costi relativi alla stessa, è previsto essere positivo.

Sulla base degli obiettivi di cui sopra e degli investimenti programmati in immobilizzazioni materiali ed immateriali, pari a circa 20 miliardi di lire, l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2001 è previsto in crescita rispetto a quello consuntivato al 31 dicembre 2000, senza tener conto dei proventi derivanti dall'Offerta Globale. Parimenti, in considerazione dell'acquisizione in *leasing* dei tre aeromobili *jet* CRJ-200, anche gli impegni futuri (in linea capitale) rappresentati da canoni di locazione sono previsti in aumento rispetto al 31 dicembre 2000 essendo attesi in un intorno di circa Lire 400 miliardi (cfr. Sezione I, Capitolo 1, Paragrafo 1.7.3).

Non è possibile garantire che gli obiettivi e le stime di cui sopra siano effettivamente raggiunti.

CAPITOLO 6. INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE SU AIR DOLOMITI E SUL CAPITALE SOCIALE

6.1 DENOMINAZIONE E FORMA GIURIDICA

La Società è denominata “Air Dolomiti S.p.A. - Linee Aeree Regionali Europee” ed è costituita in forma di società per azioni.

6.2 SEDE SOCIALE ED AMMINISTRATIVA

La Società ha sede sociale legale e amministrativa in Ronchi dei Legionari, Gorizia, Via Senatore A. Tambarin, 36.

6.3 COSTITUZIONE DI AIR DOLOMITI

La Società è stata costituita, in data 5 ottobre 1987, con atto a rogito Notaio Dr. Arturo Gargano, Rep. n. 77592, omologato in data 26 ottobre 1987, con decreto n. 606/87, dal Tribunale di Trieste.

6.4 DURATA DI AIR DOLOMITI

La durata della Società è stabilita fino al 31 dicembre 2055.

6.5 LEGISLAZIONE E FORO COMPETENTE

La Società è costituita ed opera in base alla legislazione italiana.

Ai sensi dell'art. 25 dello Statuto, in caso di controversie tra i soci ed i componenti degli organi sociali, è competente il Foro di Gorizia.

6.6 ISCRIZIONE NEL REGISTRO DELLE IMPRESE E NEGLI ALTRI REGISTRI AVENTI RILEVANZA PER LEGGE

La Società è iscritta presso il Registro delle Imprese di Gorizia al n. GO 007-4255 e presso il R.E.A. di Gorizia al n. 52499.

6.7 OGGETTO SOCIALE

Ai sensi dell'art. 4 dello Statuto, la Società ha per oggetto:

- *L'esercizio dei trasporti aerei in genere, di passeggeri, posta e merci, a titolo oneroso, servizi complementari ed annessi della navigazione aerea, sia in proprio che per conto di altri, sia direttamente che indirettamente, con mezzi propri e di terzi;*
- *l'acquisto, l'esercizio, la vendita, la locazione attiva e passiva di aeromobili nazionali e/o esteri, anche sotto forma di interessenza, nonché l'acquisto, la vendita, la locazione, la rappresentanza di aziende nazionali ed estere aventi scopi analoghi ed affini;*
- *l'esercizio e l'attività di gestione aeroportuale, la conduzione e gestione di centri di assistenza e manutenzione velivoli, riparazione e manutenzione velivoli e comunque tutti i servizi aerei di cui al Decreto Ministeriale 18 giugno 1981 e successive modificazioni del Ministero dei Trasporti, nonché al regolamento CEE 2407/92;*

- *l'importazione, esportazione, la compravendita, la permuta, la compensazione, la distribuzione e la rappresentanza di materie prime, pezzi di ricambio e di tutti gli articoli manufatti e non, attrezzi, macchine ed impianti di qualsiasi tipo inerenti all'aeronautica;*
- *la compera, la vendita, la ricostruzione di beni mobili e mobili registrati, l'impianti tecnici ed industriali, la vendita la gestione di brevetti e licenze inerenti all'aeronautica, ivi compresa la commercializzazione di prodotti hardware e software;*
- *formazione professionale aeronautica nonché l'elaborazione di studi e ricerche in campo aeronautico.*

Per il miglior raggiungimento degli scopi sociali la Società potrà inoltre compiere ogni altra attività connessa o complementare che non sia vietata da disposizione di legge.

La Società, inoltre, può compiere tutti gli atti ritenuti necessari o soltanto utili per il conseguimento dell'oggetto sociale; così in breve può porre in essere operazioni mobiliari, immobiliari, industriali, commerciali e finanziarie, aventi pertinenza, diretta od indiretta, con l'oggetto sociale, ivi compreso il rilascio di garanzie reali e personali, anche a favore di terzi e quale terza datrice d'ipoteca, nonché la conclusione di contratti di finanziamento in forma passiva, il tutto nei limiti delle vigenti norme di legge. Le operazioni finanziarie, compresa l'assunzione di partecipazioni non dovranno comunque essere svolte nei confronti del pubblico.

- Sono tassativamente preclusi, oltre ad ogni attività vietata dalla presente e futura legislazione:*
- a) l'esercizio professionale nei confronti del pubblico dei servizi di investimento riservato alle imprese di investimento e alle banche ai sensi dell'art. 18, comma 1, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58 – Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria – e successive modifiche;*
 - b) l'esercizio nei confronti del pubblico delle attività di cui all'art. 106, comma 1, del Decreto Legislativo 1 settembre 1993 n. 385;*
 - c) la locazione finanziaria ed il factoring.”*

6.8 CONFORMITÀ DELLO STATUTO AL TESTO UNICO E ALLE RACCOMANDAZIONI DEL CODICE DI AUTODISCIPLINA DELLE SOCIETÀ QUOTATE

L'attuale Statuto è stato modificato ed approvato dall'assemblea straordinaria dei soci del 20 novembre 2000 per adeguarne le disposizioni del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58. Lo Statuto è stato omologato in data 11 dicembre 2000 dal Tribunale di Gorizia con decreto n. 2136/00 RCC. n. 4585 Cron. e iscritto presso il Registro delle Imprese di Gorizia in data 15 dicembre 2000. In data 8 maggio 2001, il consiglio di amministrazione della Società ha deliberato di porre all'ordine del giorno della prima assemblea straordinaria la modifica del vigente art. 23 dello Statuto al fine di conformarne i contenuti a quanto previsto dalla vigente normativa relativa ai requisiti di onorabilità e professionalità dei membri del Collegio Sindacale delle società quotate. Il Presidente dell'Emittente si è impegnato ad inserire nell'ordine del giorno del prossimo consiglio di amministrazione di Air Dolomiti la convocazione di tale assemblea, entro il 31 dicembre 2001.

Al fine di conformare il proprio modello di governo societario alle raccomandazioni contenute nel Codice di Autodisciplina delle Società Quotate della Borsa Italiana (il “**Codice**”), in data 9 febbraio 2001 il consiglio di amministrazione della Società ha deliberato di:

- di conferire al Presidente del consiglio di amministrazione Domenico Alcide Leali mandato al fine di nominare, ai sensi dell'art. 9 del Codice, l'*internal auditor* preposto al controllo della gestione interna della Società;
- di conferire al Presidente mandato al fine di nominare, ai sensi dell'art. 11 del Codice, il responsabile delle relazioni con gli investitori. A tal fine, in data 6 marzo 2001, il Presidente ha comunicato al consiglio di amministrazione la nomina di Andrea Arrigoni quale responsabile delle relazioni con gli investitori;
- di nominare, ai sensi dell'art. 10 del Codice, un comitato per il controllo interno formato dalle persone dei consiglieri Prof. Maurizio Decastri e dal Prof. Francesco Rossi Ragazzi, entrambi amministratori non esecutivi, delegando a detto comitato l'attività di verifica sulla gestione operativa ed amministrativa della Società;

- di nominare, ai sensi dell'art. 8 del Codice, un comitato per la remunerazione formato dalle persone del Presidente del consiglio di amministrazione Domenico Alcide Leali e dai consiglieri non esecutivi Prof. Maurizio Decastri e Prof. Francesco Rossi Ragazzi.

6.9 CAPITALE SOCIALE

Alla data del Prospetto Informativo, il capitale sociale di Air Dolomiti è di Euro 11.925.000, diviso in n. 6.625.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1,80 ciascuna. Le azioni sono nominali, indivisibili e ogni azione dà diritto ad un voto.

6.10 EVOLUZIONE DEL CAPITALE SOCIALE

Sono di seguito indicate le modifiche del capitale sociale di Air Dolomiti:

20 novembre 1996	L'assemblea straordinaria della Società ha deliberato, di aumentare a pagamento il capitale sociale da Lire 5.000.000.000 a Lire 22.000.000.000 mediante emissione di n. 17.000.000 azioni da nominali Lire 1.000 ciascuna. AD Trento, socio unico, ha sottoscritto e versato detto aumento di capitale per Lire 3.000.000.000 in data 31 gennaio 1997, Lire 10.900.000.000 in data 23 luglio 1997, e Lire 3.100.000.000 in data 29 dicembre 1998.
27 maggio 1997	L'assemblea straordinaria della Società ha deliberato di aumentare il capitale da Lire 22.000.000.000 a Lire 24.812.500.000 mediante emissione di n. 2.812.500 azioni da nominali Lire 1.000 ciascuna a servizio di un prestito obbligazionario convertibile, avente un importo complessivo di Lire 5.000.000.000, delegando l'organo amministrativo all'emissione di dette azioni, in una o più volte, fino a concorrenza dell'ammontare per il quale, alle date stabilite, viene esercitato il diritto di conversione.
7 luglio 1998	L'assemblea straordinaria della Società ha deliberato di aumentare il capitale da Lire 24.812.500.000 a Lire 26.500.000.000, mediante l'emissione di n. 1.687.500 azioni di nominali Lire 1.000 ciascuna a servizio di un prestito obbligazionario convertibile, avente un importo complessivo di Lire 3.000.000.000, delegando l'organo amministrativo all'emissione di dette azioni, in una o più volte, fino a concorrenza dell'ammontare per il quale, alle date stabilite, viene esercitato il diritto di conversione.
18 settembre 2000	Il consiglio di amministrazione ha emesso un totale di n. 4.500.000 azioni di nominali Lire 1.000 ciascuna, a fronte della totale conversione da parte degli obbligazionisti sia del prestito obbligazionario di Lire 5.000.000.000 deliberato dall'assemblea straordinaria del 27 maggio 1997 che del prestito obbligazionario di Lire 3.000.000.000 deliberato dall'assemblea straordinaria del 7 luglio 1998. In particolare, delle n. 4.500.000 azioni di nuova emissione n. 2.250.000 sono state attribuite alla società AD Trento, n. 1.687.500 alla società Conde International S.A. e n. 562.500 alla Cassa di Risparmio di Trieste – Banca S.p.A. A seguito dell'emissione e sottoscrizione di dette azioni, il capitale sociale era pari a Lire 26.500.000.000, interamente sottoscritto e versato, e rappresentato da n. 26.500.000 azioni del valore nominale di Lire 1.000 ciascuna.
20 novembre 2000	L'assemblea straordinaria ha deliberato, tra l'altro, <ul style="list-style-type: none"> • la riduzione del capitale sociale per perdite da Lire 26.500.000.000 a Lire 23.090.019.750; • la ridenominazione del capitale di Lire 23.090.019.750 in Euro 11.925.000 suddiviso in n. 26.500.000 azioni del valore nominale di Euro 0,45 ciascuna; • il raggruppamento delle n. 26.500.000 azioni in n. 6.625.000 azioni, mediante emissione di n. 1 azione da nominali Euro 1,80 ciascuna, in sostituzione di n. 4 azioni da nominali Euro 0,45; • l'aumento del capitale a pagamento da Euro 11.925.000 fino ad un massimo di Euro 14.985.000 mediante emissione di massime n. 1.700.000 azioni, al servizio dell'Offerta Globale; • l'attribuzione al consiglio di amministrazione, per un periodo di cinque anni a partire dal 20 novembre 2000, della facoltà di aumentare in una o più volte il capitale sociale mediante emissione di un numero massimo di n. 200.000 azioni ordinarie da nominali Euro 1,80 ciascuna, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441, comma 8, del codice civile, da destinarsi in sottoscrizione a dipendenti della Società.

6.11 DISCIPLINA CONCERNENTE L'ACQUISTO ED IL TRASFERIMENTO DELLE AZIONI

L'acquisto e il trasferimento delle azioni Air Dolomiti non sono soggetti a particolari restrizioni. Per gli impegni temporanei all'inalienabilità delle azioni Air Dolomiti assunti dagli attuali azionisti cfr. Sezione III, Capitolo 11, Paragrafo 11.19.

6.12 CAPITALE SOCIALE DELIBERATO MA NON SOTTOSCRITTO - DELEGHE ALL'AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE

In data 20 novembre 2000, l'assemblea straordinaria della Società ha deliberato, tra l'altro, di:

- (i) ridurre il capitale sociale per perdite da Lire 26.500.000.000 a Lire 23.090.019.750 e di costituire una riserva straordinaria indisponibile di congruaggio di Lire 476.209.100; (ii) convertire il capitale di Lire 23.090.019.750 in Euro 11.925.000 suddiviso in n. 26.500.000 azioni del valore nominale di Euro 0,45 ciascuna; (iii) raggruppare le n. 26.500.000 azioni mediante emissione di n.1 azione da nominali Euro 1,80 ciascuna, in sostituzione di ogni n. 4 azioni da nominali Euro 0,45; (iv) di aumentare il capitale a pagamento, a servizio dell'Offerta Globale, da Euro 11.925.000 a Euro 14.985.000 mediante emissione di massime n. 1.700.000 azioni del valore nominale di Euro 1,80 cadauna e con un sovrapprezzo che sarà determinato dal consiglio di amministrazione in misura non inferiore a Euro 8,20 per azione; (v) stabilire che la sottoscrizione dell'aumento di capitale debba comunque avvenire entro il 31 dicembre 2001, fermo restando che qualora entro detto termine l'aumento di capitale non risultasse interamente sottoscritto, conformemente all'art. 2439, comma secondo codice civile, il capitale stesso si intenderà aumentato di un importo pari alle sottoscrizioni fino a quel momento raccolte;
- di attribuire al consiglio di amministrazione, per un periodo di cinque anni a partire dal 20 novembre 2000, la facoltà di aumentare in una o più volte il capitale sociale mediante emissione di un numero massimo di n. 200.000 azioni ordinarie da nominali Euro 1,80 cadauna, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441, comma 8, del codice civile, da destinarsi in sottoscrizione a dipendenti della Società e da emettersi ad un prezzo pari al valore di mercato delle azioni al momento dell'offerta, e quindi con un sovrapprezzo che verrà determinato dal consiglio di amministrazione stesso tenuto conto di tale valore.

6.13 PARTECIPAZIONI DEI DIPENDENTI AL CAPITALE O AGLI UTILI

Tranne quanto riportato nel precedente Paragrafo 6.12 e alla Sezione III, capitolo 11, Paragrafo 11.4, non esistono partecipazioni dei dipendenti al capitale o agli utili.

6.14 CONDIZIONI STATUTARIE PER LA MODIFICA DEL CAPITALE E DEI DIRITTI ANNESSI ALLE AZIONI

Lo Statuto non prevede condizioni più restrittive di quelle contenute nelle disposizioni di legge per la modifica del capitale sociale e dei diritti relativi alle azioni.

6.15 AZIONI PROPRIE DETENUTE DA AIR DOLOMITI

Air Dolomiti non possiede – direttamente o indirettamente, per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona – azioni proprie.

6.16 AUTORIZZAZIONI ALL'ACQUISTO DI AZIONI PROPRIE

Alla data di pubblicazione del Prospetto Informativo, non vi è alcuna autorizzazione dell'assemblea all'acquisto di azioni proprie.

Pagina volutamente lasciata in bianco

SEZIONE II
INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE AZIONI OGGETTO DELLA OFFERTA

Pagina volutamente lasciata in bianco

CAPITOLO 7. INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE AZIONI

7.1 DESCRIZIONE DELLE AZIONI

I titoli oggetto dell'Offerta Globale sono massime n. 2.100.000 azioni ordinarie di Air Dolomiti, da nominali Euro 1,80 cadauna ("**Azioni**").

Un minimo di n. 525.000 Azioni sono oggetto dell'Offerta Pubblica.

Le Azioni sono state immesse nel sistema di gestione accentrato di Monte Titoli, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. n. 213/1998.

7.2 DESCRIZIONE DEI DIRITTI CONNESSI ALLE AZIONI

La Azioni, nominative e indivisibili, hanno diritto di voto nelle assemblee ordinarie e straordinarie di Air Dolomiti, secondo le norme di legge e di Statuto.

Non esistono clausole particolari in relazione alla ripartizione degli utili e alla partecipazione dei soci al residuo attivo in caso di liquidazione.

L'art. 22 dello Statuto contiene la seguente disposizione in merito alla ripartizione degli utili: *"L'Assemblea dei soci approva il bilancio e delibera in merito alla distribuzione degli utili, previa destinazione del 5% (cinque per cento) degli utili stessi al fondo di riserva legale fino a che questo non abbia raggiunto il quinto del capitale sociale.*

I dividendi non riscossi andranno prescritti a favore del fondo di riserva dopo cinque anni dal giorno in cui sono divenuti esigibili".

Si segnala che il patto parasociale, stipulato in data 21 febbraio 2001 tra AD Trento e Lufthansa, prevede che per l'intera durata dello stesso e fintantoché la Società abbia in essere contratti di finanziamento o altri contratti che comportino l'assunzione di debiti nei confronti di istituti finanziari, la liquidità in eccesso sia destinata al rimborso dell'indebitamento, salvo che l'assemblea o il consiglio di amministrazione della Società non deliberino un impiego ritenuto più remunerativo. È altresì previsto che, ove risulti possibile, la Società distribuisca agli azionisti dividendi, nella misura che sarà determinata dall'assemblea in sede di approvazione del bilancio di esercizio (cfr. Sezione I, Capitolo 3, Paragrafo 3.4).

7.3 DECORRENZA DEL GODIMENTO

Le Azioni hanno godimento 1° gennaio 2001.

7.4 REGIME FISCALE

Le informazioni fornite qui di seguito riassumono il regime fiscale proprio dell'acquisto, della detenzione e della cessione di azioni, ai sensi della legislazione tributaria italiana.

Quanto segue non intende essere una analisi esauriente di tutte le conseguenze fiscali dell'acquisto, della detenzione e della cessione di azioni da parte di soggetti residenti e non.

Il regime fiscale proprio dell'acquisto, della detenzione e della cessione di azioni qui di seguito illustrato è basato sulla legislazione fiscale vigente alla data del presente Prospetto Informativo, fermo restando che la stessa rimane soggetta a possibili cambiamenti che potrebbero avere effetti retroattivi e altro non rappresenta che una introduzione alla materia.

Gli investitori, pertanto, sono comunque tenuti a consultare i loro consulenti per ogni analisi sulle implicazioni fiscali dell'acquisto, della detenzione e della cessione di azioni.

Imposta sui dividendi

I dividendi distribuiti dalla Società saranno soggetti al trattamento fiscale ordinariamente applicabile ai dividendi corrisposti da società con azioni quotate in mercati regolamentati; di conseguenza:

- (1) dividendi derivanti da partecipazioni non qualificate e non relative all'impresa, percepiti da persone fisiche residenti, nonché i dividendi in qualunque forma percepiti da fondi di investimento immobiliari sono soggetti ad una ritenuta a titolo di imposta nella misura del 12,5%. La ritenuta non è operata nel caso in cui l'azionista persona fisica abbia dato in gestione patrimoniale le azioni della Società ad un intermediario autorizzato (vedi par. "Imposta sostitutiva sulle plusvalenze" (ii) (3)). Si considerano non qualificate le partecipazioni costituite da azioni, diverse dalle azioni di risparmio, che al momento della riscossione del dividendo rappresentano (a) una percentuale di diritti di voto esercitabili in assemblea ordinaria pari o inferiore al 2% – per tutte le società di capitali, quale è la Società, e per gli enti forniti di organo dell'assemblea – oppure (b) una percentuale pari o inferiore al 5% del capitale sociale – per tutte le società o enti, indipendentemente dalla presenza di un organo assembleare. Le persone fisiche residenti, ad eccezione degli azionisti di risparmio, possono optare per la non applicazione della ritenuta e per la tassazione ordinaria del dividendo. Nel caso di opzione per il regime di tassazione ordinaria, è riconosciuto un credito di imposta pari al 58,73% dell'ammontare del dividendo lordo nei limiti in cui esso trova copertura nell'ammontare delle imposte sui redditi assolute dalla Società. Sono previste limitazioni all'utilizzo del credito d'imposta nel caso in cui siano distribuiti dividendi tratti da utili che non sono stati assoggettati ad imposte sul reddito o da utili che sono stati assoggettati a imposte sostitutive o ad un trattamento fiscale agevolato. Al regime di tassazione ordinaria del dividendo sono altresì soggette le persone fisiche residenti che non attestino di possedere i requisiti per l'applicazione della ritenuta d'imposta del 12,5% innanzi descritti (che non attestino, cioè, che i dividendi derivano (a) da partecipazioni non qualificate, nonché (b) ove il percettore eserciti anche attività di impresa in forma individuale, da partecipazioni non relative all'impresa);
- (2) i dividendi relativi ad ipotesi differenti da quelle di cui al precedente punto (1) corrisposti a soggetti residenti non subiscono ritenuta ma concorrono a formare il reddito complessivo del percipiente (sia persona fisica sia società od ente soggetto ad IRPEG) e sono assoggettati al regime ordinario di tassazione dei redditi. Il percipiente ha diritto ad un credito di imposta pari al 58,73% dell'ammontare del dividendo lordo nei limiti in cui esso trova copertura nell'ammontare delle imposte sostenute dalla Società. Tuttavia, sono previste limitazioni all'utilizzo del credito d'imposta nel caso in cui i dividendi distribuiti derivino da utili che non sono stati assoggettati ad imposte sul reddito o derivino da utili che sono stati assoggettati a imposta sostitutiva o ad un trattamento fiscale agevolato;
- (3) i dividendi corrisposti a non residenti (in relazione a partecipazioni non relative a stabili organizzazioni in Italia) subiscono una ritenuta a titolo d'imposta nella misura del 27%, ridotta al 12,5% per i dividendi corrisposti ad azioni di risparmio. I soggetti non residenti, diversi dagli azionisti di risparmio, hanno diritto al rimborso, fino a concorrenza dei 4/9 della ritenuta subita in Italia, dell'imposta che dimostrino di aver pagato all'estero in via definitiva sugli stessi utili, previa esibizione alle competenti autorità fiscali italiane della certificazione dell'ufficio fiscale dello Stato estero. Per tali soggetti sono comunque fatti salvi, in alternativa, i benefici disposti dalle Convenzioni per evitare le doppie imposizioni;
- (4) i dividendi corrisposti a soggetti esenti da IRPEG subiscono una ritenuta a titolo d'imposta nella misura del 27%. Nessuna ritenuta è operata sui dividendi distribuiti (a) a fondi comuni di investimento mobiliare aperti e chiusi di diritto italiano (b) alle SICAV di diritto italiano (c) a fondi comuni di investimento "lussemburghesi storici" (d) a fondi pensione.

Sui dividendi derivanti da azioni immesse nel sistema di deposito accentrato gestito dalla Monte Titoli S.p.A., in luogo della suddetta ritenuta, a titolo d'imposta, del 12,5% o del 27% è applicata un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi con le stesse aliquote ed alle stesse condizioni di cui sopra. Questa imposta sostitutiva è applicata dai soggetti presso i quali i titoli sono depositati, aderenti al sistema di deposito accentrato gestito dalla Monte Titoli S.p.A., nonché tramite un rappresentante fiscale nominato in Italia (in particolare, una banca o una SIM residente in Italia oppure una branch italiana di una banca o di un'impresa di investimento non residenti), dai soggetti non residenti che aderiscono a sistemi esteri di deposito accentrato aderenti al Sistema Monte Titoli.

A seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 213/98 sulla dematerializzazione dei titoli, questa modalità di tassazione costituisce il regime ordinariamente applicabile alle azioni negoziate in mercati regolamentati.

Imposta sostitutiva sulle plusvalenze

Le plusvalenze, non conseguite nell'esercizio di impresa, realizzate sulle cessioni a titolo oneroso di partecipazioni nella Società sono soggette ad un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi, che si applica in misura e con modalità differenziate seconda del luogo di residenza del cedente (residente in Italia o non residente) e dell'entità della partecipazione ceduta (qualificata o non qualificata)

(i) Partecipazioni qualificate

Con riferimento alle sole azioni negoziate in mercati regolamentati, sono definite "qualificate" ai fini delle imposte sui redditi le partecipazioni che rappresentano (a) una percentuale di diritti di voto esercitabili in assemblea ordinaria superiore al 2% oppure (b) una percentuale superiore al 5% del capitale.

Al fine di verificare se la cessione della partecipazione possa essere considerata "qualificata" ai fini fiscali, si tiene conto di tutte le cessioni effettuate nel corso dei 12 mesi successivi al momento in cui un soggetto risulta possessore di una partecipazione qualificata, le quali, complessivamente considerate, hanno comportato la cessione di una partecipazione di entità superiore alle suddette percentuali.

Le plusvalenze derivanti da cessione di partecipazioni qualificate non realizzate nell'esercizio d'impresa, al netto delle relative minusvalenze, derivanti da cessione di partecipazioni qualificate, conseguite da soggetti residenti e non, sono distintamente indicate nella dichiarazione dei redditi e sono tassate con un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi con aliquota del 27%. L'eventuale eccedenza delle minusvalenze rispetto alle plusvalenze può essere computata in diminuzione, fino a concorrenza, delle plusvalenze dello stesso tipo (cioè su cessioni di partecipazioni qualificate) dei periodi di imposta successivi, ma non oltre il quarto. Per i soggetti non residenti si applicano comunque, se più favorevoli, le diverse disposizioni previste dalle convenzioni per evitare le doppie imposizioni. Qualora la partecipazione sia relativa ad una stabile organizzazione in Italia di società non residenti, la plusvalenza da cessione sarà assoggettata a tassazione in capo alla stabile organizzazione secondo le norme ordinarie sulla tassazione del reddito di impresa.

(ii) Partecipazioni non qualificate

Sono considerate "non qualificate" le partecipazioni che, avendo ad oggetto azioni negoziate in mercati regolamentati, hanno una consistenza pari o inferiore alle percentuali indicate nel Paragrafo precedente.

L'imposta sostitutiva è applicata nella misura del 12,5% alle plusvalenze derivanti dalle cessioni di tali partecipazioni non effettuate nell'esercizio di attività di impresa, conseguite da soggetti residenti (persone fisiche, enti, associazioni e società semplici non commerciali, incluse le ONLUS). Il percipiente può optare per tre diversi criteri di applicazione dell'imposta sostitutiva:

- (1) Tassazione nella dichiarazione dei redditi: le plusvalenze sono sommate algebricamente alle relative minusvalenze e sono distintamente indicate nella dichiarazione dei redditi. L'importo di tale somma, se positivo è assoggettato alla suddetta imposta sostitutiva del 12,50%, da versare nei termini e nei modi previsti per il versamento delle imposte sui redditi dovute a saldo in base alla dichiarazione. Al contrario, l'eventuale eccedenza delle minusvalenze rispetto alle plusvalenze della stessa natura può essere computata in diminuzione, fino a concorrenza, delle plusvalenze dei periodi di imposta successivi, ma non oltre il quarto. Il criterio della dichiarazione è obbligatorio nell'ipotesi in cui il soggetto non opti per uno dei due regimi di cui ai successivi punti (2) e (3).

- (2) Regime del risparmio amministrato: nel caso in cui il soggetto opti per tale regime l'imposta è determinata e versata all'atto della singola cessione dall'intermediario, presso il quale le azioni sono depositate in custodia o in amministrazione, su ciascuna plusvalenza effettivamente realizzata. Qualora siano realizzate minusvalenze l'intermediario le computa in diminuzione, fino a concorrenza, delle plusvalenze della stessa natura realizzati successivamente nello stesso periodo d'imposta o nei successivi, ma non oltre il quarto. Qualora il rapporto di custodia o amministrazione venga meno, le eventuali minusvalenze possono essere portate in deduzione, non oltre il quarto periodo di imposta successivo a quello di realizzo, dalle plusvalenze realizzate nell'ambito di un altro rapporto di risparmio amministrato intestato allo stesso contribuente, o possono essere dedotte in sede di dichiarazione dei redditi.
- (3) Regime del risparmio gestito: presupposto per la scelta di tale regime è il conferimento di un incarico di gestione patrimoniale ad un intermediario autorizzato. In tale regime l'imposta è applicata dall'intermediario al termine del periodo di imposta sul risultato della gestione, pari all'incremento del patrimonio gestito, maturato anche se non percepito, aumentato dei prelievi effettuati dall'investitore nel periodo e diminuito degli eventuali ulteriori conferimenti effettuati nel periodo, dei redditi assoggettati a ritenuta maturati nel periodo, dei redditi esenti o comunque non soggetti ad imposte maturati nel periodo, dei redditi che concorrono a formare il reddito complessivo del contribuente, dei proventi derivanti da quote di organismi di investimento collettivi mobiliari assoggettati ad imposta sostitutiva ex art. 8 D.Lgs 461/97 e da fondi comuni di investimento immobiliare di cui alla Legge n. 86/1994. Il risultato negativo della gestione conseguito in un periodo d'imposta è computato in diminuzione del risultato della gestione dei periodi di imposta successivi ma non oltre il quarto per l'intero importo che trova capienza in ciascuno di essi.

Nei regimi della dichiarazione e del risparmio amministrato, per le azioni possedute per più di 12 mesi la plusvalenza tassabile sarà determinata applicando alla plusvalenza effettiva un correttivo (cosiddetto equalizzatore), la cui entità e modalità applicative sono stabilite con decreto del Ministero delle Finanze del 4 agosto 2000.

Le plusvalenze derivanti dalle cessioni di partecipazioni non qualificate negoziate in mercati regolamentati conseguite da soggetti non residenti non sono soggette a tassazione in Italia, anche se ivi detenute. Qualora la partecipazione sia relativa ad una stabile organizzazione in Italia di società non residenti, la plusvalenza da cessione sarà assoggettata a tassazione in capo alla stabile organizzazione secondo le norme ordinarie sulla tassazione del reddito di impresa.

Azioni offerte alla generalità dei lavoratori dipendenti di Air Dolomiti

Ai sensi dell'art. 48, comma 2, lettera g) del Testo Unico delle imposte sui redditi (DPR 917/86), non concorre a formare il reddito di lavoro dipendente il valore delle Azioni offerte alla generalità dei dipendenti di Air Dolomiti fino ad un importo massimo di 4 milioni di lire per ciascun periodo d'imposta, a condizione che le Azioni assegnate non siano riacquistate da Air Dolomiti o, comunque, cedute dal dipendente prima che siano trascorsi tre anni dal momento di acquisizione della titolarità delle Azioni stesse.

Qualora il valore delle Azioni percepite dal dipendente, in ciascun periodo d'imposta, sia superiore a 4 milioni di lire, il solo importo eccedente tale limite concorre alla formazione del reddito di lavoro dipendente, nel periodo d'imposta di percezione delle Azioni.

In particolare, non concorre a formare il reddito di lavoro dipendente la differenza tra il Prezzo di Offerta delle Azioni ed il prezzo di collocamento delle Azioni stesse stabilito per la tranche di Offerta riservata ai dipendenti di Air Dolomiti (cfr. Sezione III, Capitolo 11, Paragrafo 11.4), sino ad un importo massimo di Lire 4 milioni per ciascun periodo d'imposta.

Qualora le Azioni siano comunque cedute prima dell'avvenuto decorso del triennio, l'importo che non ha concorso alla formazione del reddito è assoggettato a tassazione nel periodo d'imposta in cui avviene la cessione.

In caso di cessione delle Azioni, la plusvalenza tassabile è pari alla differenza tra il corrispettivo di vendita ed il costo fiscalmente riconosciuto delle Azioni stesse, pari al valore assoggettato a tas-