



*Relazione consolidata
del 3° trimestre 2007*

SOMMARIO

Relazione sull'andamento della gestione del terzo trimestre 2007	4
Introduzione	4
Scenario macroeconomico e di settore	8
Situazione del Gruppo	10
Andamento gestionale del terzo trimestre 2007	13
Andamento gestionale del periodo 1° gennaio – 30 settembre 2007	23
Altri fatti di rilievo avvenuti nel corso del periodo ed oltre il 30 settembre 2007.....	29
La prevedibile evoluzione della gestione.....	30
La flotta	31
Conto economico consolidato	33
Note esplicative al conto economico consolidato	34

Relazione sull'andamento della gestione del terzo trimestre 2007

Introduzione

La presente Relazione trimestrale è stata redatta ai sensi del Regolamento Consob n° 11971 del 1999 e successive modifiche, essendosi il Gruppo Alitalia avvalso, in linea con il dispositivo contenuto nell'art. 82 della Delibera Consob n. 14990 del 14 aprile 2005 e come chiarito dalla stessa Consob nella comunicazione n. DEM/5073567 del 4 novembre 2005, della facoltà di non utilizzare per le relazioni trimestrali il principio contabile internazionale IAS 34 "Bilanci intermedi".

In linea con il richiamato Regolamento Emittenti, allo scopo di fornire informazioni sulla situazione economico-finanziaria del Gruppo, costituiscono parte integrante della presente Relazione, tra l'altro, i seguenti elementi:

- a) Prospetti contabili, con l'indicazione, sotto il profilo economico, del volume d'affari, del risultato dell'attività operativa, nonché delle componenti positive e negative di reddito che hanno contribuito al conseguimento di detto risultato, che viene rappresentato a livello di risultato prima delle imposte. I prospetti evidenziano inoltre la posizione finanziaria netta, articolata nelle relative componenti attive e passive.
- b) Note di commento ai prospetti contabili.
- c) Osservazioni dei componenti dell'Organo di amministrazione.

Nella predisposizione della presente Relazione trimestrale sono stati applicati, ad eccezione di quanto successivamente esplicitato con riferimento alla capitalizzazione delle revisioni cicliche sui motori (c.d. *shop visit*), gli stessi principi e criteri di valutazione adottati nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2006, riportati nelle note esplicative allo stesso, parte generale, cui si fa rinvio.

Al fine di adeguarsi alla prassi internazionale di riferimento seguita dalle società che operano nel settore, nonché di una migliore rappresentazione in bilancio dei fatti di gestione e dei conseguenti riflessi in termini di competenza economica, gli Amministratori hanno deciso un cambiamento del principio contabile adottato nei precedenti bilanci nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), che presentano caratteristiche di ciclicità. In particolare, i costi sostenuti per tali manutenzioni, che fino all'esercizio 2006 erano contabilizzati direttamente nel conto economico, vengono ora capitalizzati ed ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due interventi.

Il cambiamento di principio, la cui applicazione favorisce ulteriormente una migliore comparabilità del Bilancio del Gruppo Alitalia con quella degli altri vettori internazionali operanti nel settore, ha comportato come conseguenza diretta anche la rivisitazione della vita utile della *shop visit* implicita nel costo d'acquisto dell'aeromobile, che è stata allineata a quella delle *shop visit* successive.

In conformità con quanto previsto dal paragrafo 22 dello IAS 8, il Gruppo ha applicato il principio in maniera retrospettiva e ha rettificato le voci di bilancio interessate per ogni periodo comparativo interessato ed il

patrimonio netto di apertura al 1° gennaio 2006 per gli effetti maturati a tale data, come se il nuovo principio contabile fosse stato sempre applicato.

Di seguito sono riportate le voci di conto economico, interessate dalla citata rettifica conseguente al cambiamento di principio contabile, raffrontate con i corrispondenti importi già pubblicati nella III trimestrale 2006.

Voce di bilancio (€/mgl)	Valori "restated" 30 settembre 2006	Valori precedenti 30 settembre 2006	Variazioni	Variazioni percentuali
Spese per servizi	(1.990.507)	(2.032.331)	41.824	-2,1%
Ammortamenti	(238.273)	(197.043)	(41.230)	20,9
Risultato prima delle imposte	(274.793)	(275.387)	594	-0,2%

Voce di bilancio	Valori "restated" III trimestre 2006	Valori precedenti III trimestre 2006	Variazioni	Variazioni percentuali
Spese per servizi	(691.246)	(704.893)	13.647	-1,9%
Ammortamenti	(82.479)	(68.189)	(14.290)	21,0%
Risultato prima delle imposte	(66.429)	(65.786)	(643)	1%

Si segnala altresì:

- Per ciò che concerne il trattamento contabile dei derivati su *commodity*, gestionalmente a copertura degli acquisti previsti di carburante, al fine di meglio rappresentare in termini contabili l'operatività in oggetto e quindi migliorare l'informativa fornita, il Gruppo, a partire dall'esercizio 2007, ha ritenuto di qualificare i suddetti strumenti come di copertura anche ai fini contabili e quindi applicare la normativa del "*hedge accounting*" prevista dallo IAS 39; in particolare, Alitalia ha applicato il "*cash flow hedge*" e pertanto le variazioni di *fair value* registrate dal momento della designazione di copertura degli strumenti sono state rilevate, per le sole operazioni efficaci, in una riserva di patrimonio netto.

Ciò si è nel trimestre rispettivamente riverberato:

- o nella sospensione nelle riserve del patrimonio netto di €/mln 3 (€/mln 19 nel periodo gennaio-settembre)

- nell'imputazione a conto economico di proventi per €/mln 4 (€/mln 11 nel periodo gennaio-settembre)

L'applicazione dello stesso criterio nel terzo trimestre 2006 avrebbe corrispondentemente determinato un minor onere a conto economico pari a €/mln 29 (maggior onere per €/mln 7 nel periodo gennaio-settembre), che sarebbe stato per contro accolto nella citata riserva di patrimonio netto.

- Le novità introdotte alla regolamentazione del Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dalla Legge 296/06 e successive modifiche hanno trovato riflesso sulla valutazione IAS/IFRS della posta in oggetto nel seguente modo:
 - il TFR maturato al 31 dicembre 2006 ha mantenuto la qualifica di “*Defined Benefit Plan*”, con la conseguente necessità di effettuare una valutazione attuariale che tuttavia, rispetto al calcolo sviluppato fino al 31 dicembre 2006, esclude la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dalla nuova metodologia è stata trattata secondo quanto definito dai paragrafi 109-115 dello IAS 19 (*curtailment*) e di conseguenza contabilizzata a conto economico del 2007 già dal precedente trimestre (€/mln 14 a livello progressivo, ivi incluse le perdite attuariali precedentemente non contabilizzate in applicazione del metodo del corridoio);
 - il TFR maturato dal 1 Gennaio 2007 viene invece considerato un *Defined Contribution Plan* sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il trattamento contabile è stato quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura.

Per quanto riguarda il perimetro di consolidamento, si rileva che, con riferimento al commento delle partite economiche dei primi nove mesi del 2007, il periodo recepisce le complete risultanze della controllata Volare che, consolidata dal 13 aprile 2006, era stata invece considerata nel periodo a raffronto soltanto da tale data.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la valutazione attuariale dei fondi pensione esteri, sono effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando si rendano disponibili tutte le informazioni allo scopo necessarie.

Le procedure di stima sono conformi a quelle normalmente seguite, ancorché riferite, per esigenze di tempestiva informazione, ad un periodo più ampio soprattutto in termini di fatture da ricevere.

Le procedure interne, la disponibilità dei dati gestionali ed un puntuale monitoraggio degli stessi garantiscono comunque, come richiesto, l'attendibilità dell'informativa.

Nella Relazione, i dati economici del terzo trimestre e quelli progressivi al 30 settembre 2007 sono confrontati con quelli degli analoghi periodi del precedente esercizio (questi ultimi, come già riferito in sede d'informativa circa il cambiamento del principio contabile afferente le c.d. *shop visit*, sono riportati nella

versione "*restated*"); la posizione finanziaria netta al 30 settembre 2007 viene invece raffrontata con i corrispondenti dati consuntivati al 30 giugno 2007 ed al 31 dicembre 2006.

Scenario macroeconomico e di settore

I più recenti indicatori macroeconomici prefigurano una congiuntura del trimestre complessivamente positiva, seppur caratterizzata da sintomi di tendenziale rallentamento della spinta espansiva, quale conseguenza, essenzialmente, della turbolenza finanziaria registratasi ad inizio estate sul mercato statunitense, che ha sollevato incertezze sull'effettiva liquidità di alcuni strumenti finanziari, prospettando il rischio di un imminente contrazione del credito con conseguente deciso rallentamento economico.

L'economia reale, trainata dal settore industriale e dei servizi, ha comunque proseguito la sua ascesa su ritmi complessivamente sostenuti, anche se in decelerazione, con un particolare impulso fornito dalle economie emergenti quali Cina ed India.

I prezzi delle materie prime energetiche hanno continuato a mantenersi su livelli elevati; in particolare il prezzo del petrolio di qualità *brent*, la cui media del trimestre si è attestata a 75\$/barile, giungendo a sfiorare ai primi di novembre un valore *record* pari a 100 dollari al barile.

Per quanto concerne l'andamento dei cambi, è proseguito, in un contesto di elevata variabilità, il deprezzamento del dollaro rispetto alla moneta europea (media del trimestre: 1,39\$ circa), che pur scoraggiando le esportazioni verso gli Stati Uniti, ha per altro verso consentito all'area dell'Euro di mantenere un livello di crescita economica complessivamente elevato, seppure contrassegnato da elementi di moderazione. In particolare, l'espansione è risultata primariamente sorretta dal settore dei servizi e da un complessivo incremento del reddito delle famiglie, con conseguente accelerazione dei consumi privati.

In Italia la crescita economica nel terzo trimestre sembrerebbe aver riacquisito un moderato slancio, con una espansione della produzione industriale e dei consumi delle famiglie, questi ultimi indirizzati verso beni e servizi durevoli ed incoraggiati dall'evoluzione del mercato del lavoro; sono tuttavia emersi, al termine del periodo, segnali di rallentamento della domanda, impattata dalle turbolenze finanziarie internazionali e dall'apprezzamento dell'euro, che hanno reso instabile il clima di fiducia delle famiglie e delle imprese e lasciano presupporre una nuova attenuazione dell'espansione nell'immediato futuro.

Il presunto rischio di crisi finanziaria sembrerebbe non aver invece avuto impatto sul settore aereo mondiale, che ha fatto registrare nel trimestre, a livello IATA, un incremento pari a circa il 7% in termini di capacità offerta, cui ha corrisposto, secondo le più recenti rilevazioni, un più che proporzionale aumento del traffico.

I tassi di sviluppo più intensi sono stati consuntivati sul Medio Oriente e sul Sud America, seguiti da Asia, Europa, Nord America ed Africa.

Per quanto concerne invece l'intero periodo gennaio – settembre, ad un complessivo aumento di offerta del 6,3%, (Medio Oriente +15,1%; Africa +7%; America Latina+6,9%; Estremo Oriente +5,9%; Europa +5,2%; Nord America +4,8%), ha fatto anche in questo caso riscontro una crescita del traffico più elevata (+7,3%), che ha assorbito pienamente le immissioni effettuate su tutte le regioni sorvolate (Medio Oriente +18,2%;

Africa +8,7%; Estremo Oriente +7,6%; Europa +5,9%; Nord America +5,2%), tranne l'America Latina, sulla quale l'incremento di traffico (+5,7%) è risultato inferiore all'immissione.

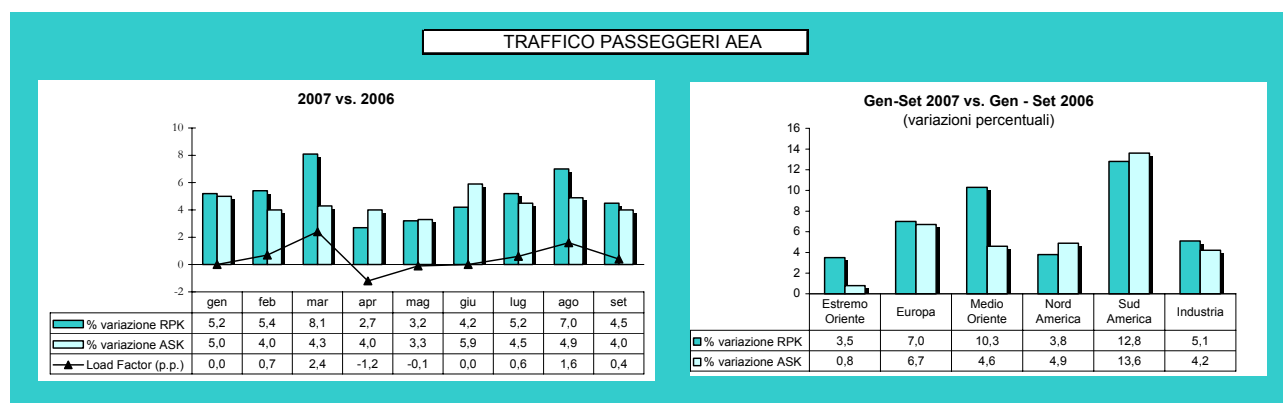
Sotto il profilo economico, le più recenti stime rilasciate dalla IATA indicano come a livello complessivo sia atteso per le compagnie aeree mondiali un profitto netto ancora in crescita per il 2007 e pari a 5,6 miliardi di dollari, nonostante le previsioni riguardanti i corsi petroliferi siano tuttora orientate al rialzo.

D'altro verso, sono state riviste, in relazione al mutato scenario finanziario, le proiezioni per il 2008, con una revisione dei profitti netti attesi da 9,6 a 7,8 miliardi di dollari.

Per quanto riguarda invece le aerolinee aderenti all'AEA, è stata riscontrata nel trimestre una immissione di capacità complessivamente superiore al 4% rispetto al corrispondente periodo del 2006, con spinte espansive particolarmente significative sul Sud America. Il traffico, incrementatosi oltre il 5%, è risultato sensibilmente vivace sull'America Latina e sul Medio Oriente.

Per quanto concerne l'intero arco di esercizio chiuso al 30 settembre, ad un complessivo aumento di offerta pari al +4,2%, ha corrisposto una crescita del trasportato del +5,1%, con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 77,7% (+0,6 p.p.)

Nei grafici sottostanti vengono evidenziate a livello AEA, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata della domanda passeggeri nel 2007 e l'andamento delle varie aree geografiche in termini di variazioni percentuali rispetto al corrispondente intervallo temporale del precedente esercizio.



I valori di *load factor* sui singoli settori vengono invece evidenziati nel prospetto di seguito riportato.

ANDAMENTO DEL COEFFICIENTE DI RIEMPIMENTO					
vettori AEA					
	EUROPA	NORD ATLANTICO	SUD ATLANTICO	MEDIO ORIENTE	ESTREMO ORIENTE
gen-set 2007	70,5	81,6	86,1	75,2	82,8
gen-set 2006	70,3	82,4	86,7	71,3	80,7

Situazione del Gruppo

Il terzo trimestre 2007 ha registrato essenzialmente gli sviluppi inerenti la procedura di vendita della quota di maggioranza di Alitalia avviata dallo scorso dicembre dall'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In parallelo, ha assunto tratto distintivo del periodo il varo del Piano Industriale 2008-2010 (le cui linee guida e contenuti sono stati rappresentati nel documento di Relazione Semestrale, cui si fa qui rinvio), finalizzato al perseguimento di condizioni di sostenibilità e continuità dell'attività nel breve/medio termine, nell'attesa di decisioni definitive in ordine ai futuri assetti proprietari ed industriali del Gruppo, e pertanto caratterizzato da quegli elementi di sopravvivenza/transizione già resi noti al mercato.

L'implementazione delle scelte di forte discontinuità strategica contenute nel Piano sotto il profilo operativo e gestionale, ad eccezione di alcune propedeutiche azioni, è previsto venga avviata dall'aprile 2008.

Tornando a quanto invece rappresentato sul Piano Industriale, se ne ripercorre di seguito l'iter formativo delineatosi dal 1° luglio al 30 settembre, segnalandone altresì gli accadimenti successivi ad esso connessi.

Come noto, in data 18 luglio u.s., il Ministero, accertata l'assenza d'intenzioni di presentare offerte vincolanti entro i termini assegnati (23 luglio) da parte dei soggetti interessati, ha dichiarato chiusa l'originaria procedura di vendita, riservandosi di comunicare successivamente al mercato le proprie ulteriori determinazioni in merito alla partecipazione da esso detenuta in Alitalia.

In seguito, in data 31 luglio, preso atto delle dimissioni dal Consiglio di Amministrazione e dalla carica di Presidente presentate dal Professor Bernardino Libonati e informato che i dirigenti del Tesoro presenti nel medesimo Consiglio avrebbero provveduto a proporre la cooptazione del dott. Maurizio Prato nella carica di Presidente, nonché l'attribuzione allo stesso di ampie deleghe di gestione, il Ministero ha riconfermato la decisione del Governo di cedere controllata propria partecipazione in Alitalia.

In particolare, il Ministero ha auspicato che *“la nuova alta direzione provveda ad individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquistare il controllo della Società.*

Tali soggetti dovranno essere impegnati a promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia, tenendo conto dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo in un'ottica di continuità e adeguatezza del servizio di trasporto aereo in Italia.

Il Ministero valuterà con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la Società formulerà ai propri azionisti.”

Nella riunione del 1° agosto, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, dopo aver cooptato e nominato Presidente il dott. Maurizio Prato, ha conferito allo stesso tutti i poteri di rappresentanza e di deliberazione delegabili dal Consiglio stesso, ai sensi dello Statuto e di quanto previsto dall'art. 2381 del codice civile.

E' stato altresì deliberato di differire alla successiva riunione, convocata per il 30 agosto, l'approvazione delle Linee Guida del Piano Industriale 2008-2010 originariamente prevista per la seduta del 1° agosto, al fine di consentire al nuovo Presidente i necessari approfondimenti.

Il Piano Industriale 2008-2010 nella sua interezza è stato quindi esaminato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 7 settembre.

In tale sede, alla luce della graduale erosione dei mezzi propri e della liquidità, che pur rimanendo sempre positiva per tutto il periodo di Piano (ed assunte come verificate le ipotesi sottese al Piano stesso), si attesta nel 2010 ad un livello non ritenuto congruente con le esigenze dell'attività, il Consiglio di Amministrazione, ha ribadito l'esigenza di un consistente apporto di risorse finanziarie, mediante aumento di capitale.

Si è tuttavia nel contempo riservato di valutare entità, tempi e modalità di tale aumento – in connessione con l'auspicata modifica dell'assetto proprietario della Compagnia - sulla base del monitoraggio e dell'apprezzamento dell'andamento gestionale dei prossimi mesi, avuto riguardo anche agli esiti delle prime azioni conseguenti all'operatività del nuovo Piano ed alle ricadute derivanti dall'insorgere di eventuali criticità attuative, che potrebbero altrimenti determinare le condizioni per procedere con tempistiche maggiormente accelerate al suddetto aumento di capitale.

Durante il Consiglio di Amministrazione del 30 agosto, in coerenza con l'obiettivo, assunto da Alitalia, di individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della stessa, è stato selezionato Citi quale *financial advisor* per l'attuazione di tale progetto. Nel contempo, il Consiglio ha conferito mandato al Presidente di avviare rapidamente una prima individuazione di potenziali investitori e dei relativi progetti industriali/finanziari da completare nei tempi più brevi possibili.

Nella seduta dell'8 ottobre 2007 il Presidente ha informato il Consiglio di avere avuto, anche attraverso l'*advisor* Citi, contatti con un numero significativo di soggetti finanziari ed industriali, sia europei sia extra europei.

All'esito di tali consultazioni, sentito anche il consulente industriale Roland Berger, il Consiglio ha deliberato di approfondire i contatti per verificare l'interesse dei seguenti soggetti: Aeroflot, Air France-KLM, AP Holding, Lufthansa, TPG, Cordata Baldassarre.

Per quanto concerne invece l'inclusione della Cordata Baldassarre tra i soggetti con i quali approfondire i contatti, si ricorda che l'*advisor* Citi era stato nella seduta dell' 8 ottobre invitato a fornire al Consiglio di Amministrazione gli elementi e le informazioni necessarie per verificare, in via preliminare e pregiudiziale, e comunque prima di avviare qualsiasi altro approfondimento, la sussistenza in capo a detta Cordata di requisiti indispensabili quali: una adeguata solidità patrimoniale, adeguate competenze industriali e capacità di sostenere il rilancio di Alitalia nel lungo periodo.

Si precisa che TPG ha successivamente comunicato all'Advisor finanziario Citi che, al momento, non è in grado di finalizzare un consorzio con maggioranza italiana ma che continua a seguire con interesse l'evolversi del dossier Alitalia nel caso in cui un'opportunità e/o nuovi elementi dovessero emergere.

Nella riunione del 7 novembre il Consiglio di Amministrazione, ravvisando di trovarsi ancora nell'impossibilità di eseguire le valutazioni almeno preliminari in merito alla presenza in capo alla Cordata Baldassarre dei requisiti necessari per partecipare al progetto, e preso atto dell'ulteriore slittamento comunicato in pari data dal prof. Baldassarre nella fornitura dei richiamati elementi base, ha ritenuto tale ultimo fattore pienamente sufficiente per considerare non più compatibili – anche a parere dell'*advisor* Citi – i tempi di approfondimento dei rapporti con la citata Cordata in via di formazione con quelli previsti per le decisioni di Alitalia nell'ambito

del citato progetto, decisioni, peraltro, che è prevedibile vengano raggiunte entro un ristrettissimo intervallo temporale.

Andamento gestionale del terzo trimestre 2007

In tale contesto, il risultato operativo del terzo trimestre, intervallo, come noto caratterizzato da un'alta stagionalità del traffico, ha fatto registrare una perdita pari ad €/mln 19, con un miglioramento di €/mln 23 rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio.

A livello di risultato ante imposte, è stata invece consuntivata nel terzo trimestre una perdita di €/mln 58, con un miglioramento rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio di €/mln 9.

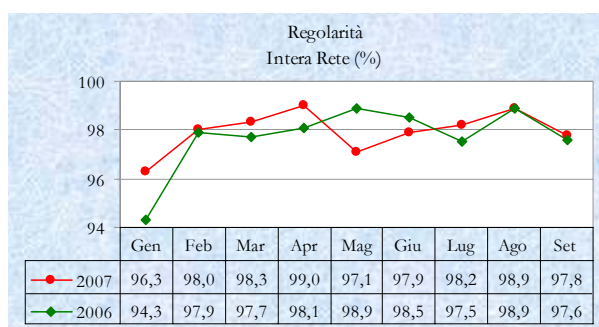
Quanto sinteticamente sopra rappresentato viene nel seguito ripercorso in maggior dettaglio, osservando:

° Quanto all'andamento operativo:

Il terzo trimestre 2007 ha presentato un incremento dei collegamenti effettuati rispetto al corrispondente periodo del 2006 pari al +1%, quale risultante di un aumento del +3,8% sul prodotto nazionale e di flessioni su quelli intercontinentali ed internazionali rispettivamente pari a -1% e -1,4%.

L'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, è risultato pari al 98,3%, con un incremento di 0,3 punti percentuali rispetto all'analogo trimestre del 2006.

Il lieve miglioramento è da attribuire ad una flessione dei voli soppressi per cause tecniche, particolarmente incidenti sul medesimo periodo del 2006, nonché ad una sensibile riduzione di cancellazioni per indisponibilità di personale navigante, fenomeno controllato anche mediante una più puntuale gestione degli impieghi (avvicendamenti e riserve). Il clima più favorevole rispetto al medesimo trimestre dello scorso esercizio ha consentito inoltre una moderazione dei voli soppressi per cause meteorologiche.

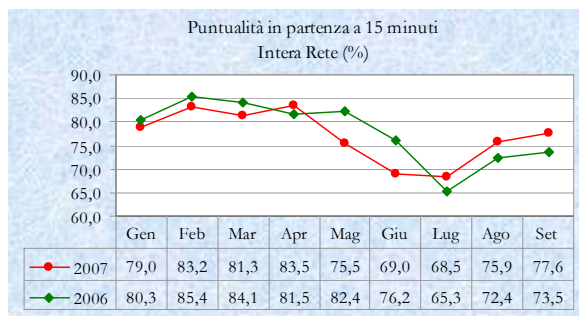
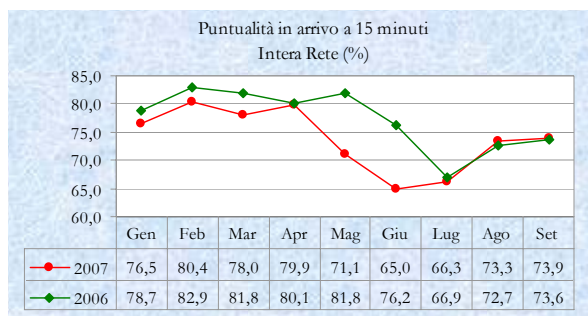


La puntualità in arrivo (entro 15 minuti) ha presentato nel trimestre un valore pari al 71,1% (+0,1 p.p. rispetto al periodo a raffronto), mentre la puntualità in partenza (entro 15 minuti) è risultata pari al 73,9%, con un miglioramento di 3,6 p.p. rispetto all'analogo intervallo del precedente esercizio.

I risultati migliorativi sono da attribuire essenzialmente ad una più attenta gestione degli *slot* d'ingresso nei due principali aeroporti, Malpensa e Fiumicino, con conseguente significativa attenuazione delle problematiche connesse alla capacità aeroportuale e ad un recupero di efficienza nella base manutentiva di Fiumicino. Su tale *hub* sono per contro aumentati i ritardi per *handling*, in nesso ad una generale carenza di

personale di scalo in un periodo peraltro di picco stagionale, con conseguenti disfunzioni ed inefficienze per l'operatività di Alitalia.

Le problematiche connesse alla eccessiva congestione delle aerovie, particolarmente evidenti in un periodo dell'anno caratterizzato da alta stagionalità, hanno determinato un incremento dei ritardi consequenziali ed indotto uno sbilanciamento fra i due parametri di puntualità.



Per quanto concerne il prodotto Fiumicino-Linate (e viceversa), la puntualità in arrivo (a 15 minuti) si è attestata al 76,7%, con un decremento di 5,2 p.p. verso l'analogo periodo del 2006, valore tuttavia più elevato (+5,6 p.p.) rispetto alla media dell'intera rete.

La puntualità in partenza è risultata pari all'84,1% ed in linea con l'analogo periodo del 2006.

° Quanto al profilo del traffico passeggeri:

Il terzo trimestre 2007, in continuità con il disegno di rete implementato dallo scorso esercizio, ha registrato una sempre maggiore pressione competitiva sui principali mercati domestici ed internazionali, con particolare riferimento all'Europa occidentale. In tale scenario il Gruppo ha operato il potenziamento delle rotte maggiormente redditizie (segnatamente quelle di tipo *business* per quanto concerne il settore nazionale, e quelle da e verso il Giappone, con riferimento alla rete intercontinentale) e la razionalizzazione di quelle a profittabilità critica. Si è inoltre assistito ad un consolidamento degli investimenti effettuati su mercati in crescita, quale l'Est Europa, nonché ad un miglioramento del sistema di connettività sugli aeroporti di riferimento del Gruppo, Malpensa e Fiumicino, e ad uno sviluppo ed un rafforzamento delle *partnership*.

Entro tale contesto, è stata rilevata una sostanziale stabilità dell'offerta (TKO +0,3% rispetto al terzo trimestre 2006, escludendo quanto riferibile alla controllata Volare), con lieve impulso sul settore nazionale finalizzato alla difesa del presidio su tale rete, cui ha corrisposto una complessiva invarianza del trasportato (TKT +0,1% rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio), con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 78,6% (-0,2 p.p.).

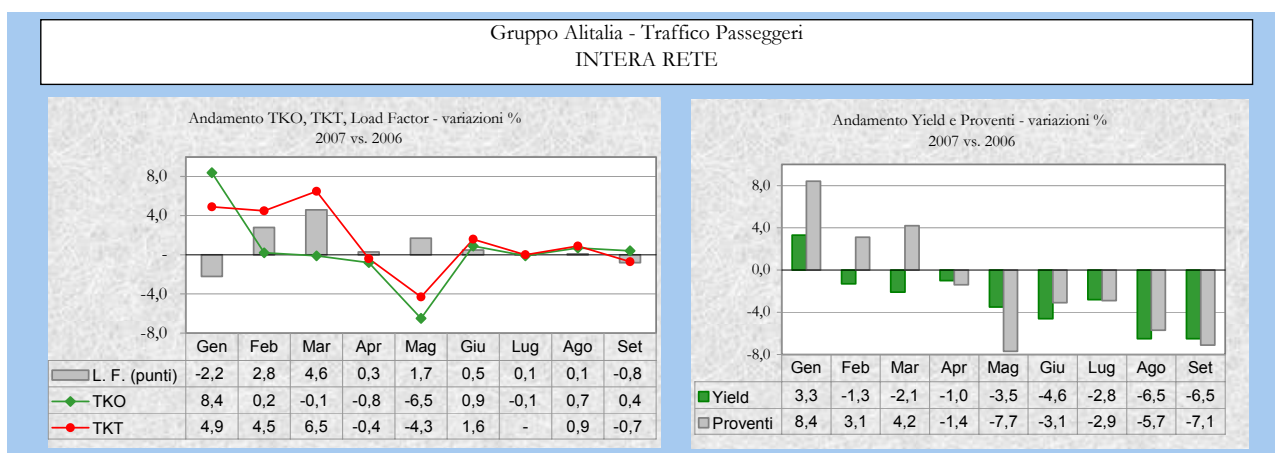
Il descritto andamento del traffico, accompagnandosi ad un decremento dello *yield* pari al -5,3%, eroso dalla sempre maggiore pressione degli operatori *low cost* sui mercati nazionale ed internazionale e dallo sfavorevole effetto valutario sul settore intercontinentale, ha determinato una riduzione dei proventi del -5,2%.

Analoga la contrazione del RATK, pari al -5,5%.

A livello complessivo, includendo pertanto anche quanto rinveniente dalla controllata Volare, è stata riscontrata per i ricavi del traffico passeggeri, attestatisi ad €/mln 1.014, una diminuzione pari al 4,6% (€/mln 49).

Occorre altresì segnalare che le agitazioni sindacali avvenute nel trimestre hanno comportato una perdita stimata di provento pari a €/mln 14, mentre le turbative di giugno hanno determinato un effetto "trascinamento" negativo sul periodo per €/mln 18, per un complessivo impatto sfavorevole sui ricavi del traffico di €/mln 32.

Quanto sopra delineato viene rappresentato nei grafici sottostanti, nei quali, con articolazione mensile e con riferimento all'intero "network", vengono poste in rilievo le variazioni nei volumi e nei proventi del traffico rispetto ai corrispondenti periodi del 2006.



Un quadro complessivo delle variazioni intervenute relativamente ai singoli settori viene fornito nella tabella sottostante, i cui dati, per le motivazioni già in precedenza addotte, non comprendono tuttavia la società Volare.

Traffico Passeggeri
Terzo Trim 2007 vs Terzo Trim 2006

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	2,2%	-0,2%	0,0%	0,3%
TKT	diff.%	3,1%	0,6%	-1,2%	0,1%
L/F	2006 (%)	68,4%	76,3%	84,2%	78,8%
	2007 (%)	69,0%	76,9%	83,2%	78,6%
	diff.ass.	0,6	0,6	-1,0	-0,2
RATK	diff.%	-4,3%	-4,5%	-8,1%	-5,5%
YIELD	diff.%	-5,2%	-5,2%	-7,0%	-5,3%
PROV	diff.%	-2,2%	-4,7%	-8,1%	-5,2%
PAX	diff.%	3,8%	-2,0%	-1,4%	0,5%

In maggior dettaglio:

Settore Nazionale – terzo trimestre

La capacità incrementale immessa da parte dei vettori *low cost* ha contribuito ad inasprire ulteriormente la pressione competitiva sul comparto, erodendo ancor di più la quota di mercato di Alitalia, compressa nel trimestre fino a circa il 40% in termini di traffico (-1,1 p.p.).

La descritta politica di razionalizzazione e l'efficientamento delle rotte, obiettivo perseguito dal Gruppo, ha in parallelo determinato un complessivo aumento dell'offerta di Alitalia, nel trimestre pari al +2,2%, ottenuto sostanzialmente mediante una forte spinta in termini di capacità sull'*hub* di Fiumicino (+6,8%).

Alla richiamata immissione di offerta addizionale sull'intero settore, ha corrisposto una più che proporzionale crescita del traffico (TKT +3,1%), che ha consentito tra l'altro di assorbire pienamente la citata introduzione di capacità aggiuntiva sull'aeroporto romano.

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione si è attestato al 69%, in posizione di stabilità rispetto al corrispondente periodo dello scorso esercizio.

I passeggeri trasportati sono aumentati del +3,8%.

I proventi tuttavia, compresi da uno *yield* in flessione (-5,2%), hanno subito un decremento del -2,2%.

Il RATK è in parallelo diminuito del -4,3%.

Settore Internazionale – terzo trimestre

E' proseguito anche nel trimestre il percorso di consolidamento delle scelte strategiche/operative effettuate sul comparto, nel quale, come già fatto rilevare, l'elevata presenza degli operatori *low cost*, particolarmente concentrati sul mercato europeo, ha determinato una ulteriore intensificazione della già accesa competitività. Entro tale scenario, alla sostanziale stabilità dell'offerta di Alitalia (TKO -0,2%), ha fatto riscontro un favorevole andamento del traffico (TKT +0,6%), riflessosi in una crescita del coefficiente di occupazione, posizionatosi al 76,9%; di 0,6 punti percentuali.

In particolare si segnalano le ottime *performance* in termini di trasportato registrate sulla Turchia, sul Belgio, sull'Albania e sull'Ucraina. Interessante risposta è stata inoltre consuntivata sulla nuova rotta aperta nella capitale Bielorussa (Minsk).

I risultati ottenuti sull'Austria e sulla Russia richiedono invece un miglioramento della *performance*.

Il settore Medio Oriente ha visto crescere ampiamente la propria quota di offerta (TKO + 19,6%), ancorché occorra rammentare la riduzione di operativo sul Libano effettuata lo scorso esercizio a causa degli eventi bellici in corso nel periodo. Sul comparto si è assistito ad una crescita più che proporzionale del traffico (TKT +35,3%).

La pressione sui livelli dello *yield*, erosi del 5,2%, accompagnandosi al descritto andamento del traffico, ha portato ad una riduzione dei proventi del -4,7%.

Il RATK, è diminuito del -4,5%.

Traffico Passeggeri

Terzo Trim 2007 vs Terzo Trim 2006

	Nord/Ovest Europa	Est Europa	Nord Africa	Medio Oriente	Internazionale
TKO delta %	-3,3%	-1,2%	-2,0%	19,6%	-0,2%
TKT delta %	-7,0%	3,5%	5,5%	35,3%	0,6%
L/F 2006	79,5%	73,8%	70,7%	69,2%	76,3%
2007	76,5%	77,3%	76,1%	78,2%	76,9%
delta	-3,0	3,5	5,4	9,0	0,6
RATK delta %	-7,8%	4,8%	3,0%	9,9%	-4,5%
YIELD delta %	-4,2%	0,1%	-4,4%	-2,8%	-5,2%
PROV delta %	-10,9%	3,6%	0,9%	31,5%	-4,7%
PAX delta %	-5,5%	2,8%	4,9%	28,7%	-2,0%

Settore Intercontinentale – terzo trimestre

Le scelte di orientamento selettivo del traffico da tempo intraprese dal Gruppo sulla rete intercontinentale hanno trovato riflesso nel trimestre in una sostanziale invarianza dell'offerta rispetto al periodo a raffronto.

Da segnalare tuttavia, in detto ambito, il lieve incremento sull'Estremo Oriente (TKO +1%), quale conseguenza della spinta impressa sul Giappone.

A tale evoluzione in termini di capacità immessa sul mercato, ha fatto riscontro una complessiva contrazione del trasportato (TKT -1,2%), solo in parte attenuata dagli incrementi riscontrati sull'India ed in particolar modo sul Giappone.

Si è assistito quindi ad una riduzione pari ad 1 p.p. del coefficiente di occupazione, attestatosi all'83,2%.

Tale andamento del traffico, accompagnandosi ad una flessione dello *yield* del -7%, quasi completamente riconducibile alla sfavorevole evoluzione del cambio, ha determinato una riduzione del valore assoluto dei proventi del traffico del -8,1%.

In parallelo il RATK è diminuito del -8,1%.

Traffico Passeggeri
Terzo Trim 2007 vs Terzo Trim 2006

	Nord America	Centro America	Sud America	Africa Occidentale	Estremo Oriente	Intercontinentale
TKO delta %	0,2%	0,0%	0,0%	-8,0%	1,0%	0,0%
TKT delta %	-2,3%	-2,5%	-3,6%	-2,4%	3,0%	-1,2%
L/F 2006	84,7%	91,8%	91,0%	67,6%	80,6%	84,2%
2007	82,5%	89,5%	87,7%	71,7%	82,2%	83,2%
delta	-2,1	-2,3	-3,3	4,1	1,6	-1,0
RATK delta %	-11,3%	2,5%	-4,9%	8,7%	-8,5%	-8,1%
YIELD delta %	-9,0%	5,2%	-1,3%	2,5%	-10,3%	-7,0%
PROV delta %	-11,1%	2,5%	-4,9%	0,0%	-7,6%	-8,1%
PAX delta %	-3,4%	-2,0%	-4,7%	-1,2%	5,1%	-1,4%

° **Quanto al profilo del traffico merci:**

Il contesto di riferimento nel quale opera il Gruppo è stato anche nel trimestre caratterizzato da un andamento del mercato merci mondiale in continua espansione, sospinto dal globale *trend* di sviluppo economico.

A livello IATA, i tassi di sviluppo più elevati sono stati consuntivati sui comparti medio ed estremo orientale, mentre a livello AEA la crescita, maggiormente contenuta, è risultata sostenuta dal settore americano ed estremo orientale.

Per ciò che riguarda Alitalia, ad un decremento di offerta pari al -7,3% (+2,2% sui misti; -15% sull'*all cargo*), particolarmente evidente sul settore dell'Estremo Oriente (-11,8%) e più contenuto sul Nord America (-3,8%) e conseguente ad una riarticolazione del prodotto, ha fatto riscontro un aumento del traffico del 2,3% (-3,9% sui misti; +6,5% sull'*all cargo*), con andamenti maggiormente premianti per il Nord Atlantico (+8,8%) rispetto all'Estremo Oriente (3,3%).

Il coefficiente di occupazione attestatosi al 63,3% è conseguentemente aumentato di 5,9 p.p..

A fronte di tale andamento del trasportato, la sostanziale stabilità dello *yield* rispetto all'analogo trimestre del precedente esercizio, ha determinato in un +3% (+7,2% sul Nord Atlantico; +0,6% sull'Estremo Oriente) l'incremento dei ricavi del traffico merci.

In termini complessivi è stata registrata una crescita del valore assoluto di detti proventi pari a circa €/mln 8.

Il RATK è aumentato dell' 11,1%.

Traffico Merci
Terzo Trimestre 2007 vs. Terzo Trimestre 2006

	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	INTERCONTINENTALE									INTERA RETE		
	MISTI	MISTI	nord atlantico			estremo oriente			intercontinentale			MISTI	CARGO	TOT
			MISTI	CARGO	TOT	MISTI	CARGO	TOT	MISTI	CARGO	TOT			
TKO diff.%	-7,8	-20,5	5,1	-12,1	-3,8	6,6	-17,8	-11,8	6,0	-15,0	-6,5	2,2	-15,0	-7,3
TKT diff.%	-46,2	-4,3	6,2	10,8	8,8	-0,7	4,6	3,3	-3,4	6,5	2,6	-3,9	6,5	2,3
L/F III trim 2006 (%)	12,4	27,6	46,3	56,8	51,7	62,1	65,3	64,5	58,0	61,5	60,1	52,4	61,5	57,4
L/F III trim 2007 (%)	7,2	33,3	46,8	71,5	58,4	57,8	83,1	75,6	52,9	77,1	66,0	49,3	77,1	63,3
diff.ass.	-5,2	5,6	0,5	14,8	6,7	-4,3	17,7	11,0	-5,2	15,5	5,9	-3,1	15,5	5,9
PROV diff.%	34,4	20,0	7,3	7,0	7,2	-0,2	1,0	0,6	-1,2	3,9	1,7	2,0	3,9	3,0
RATK diff.%	45,8	51,0	2,1	21,7	11,3	-6,4	22,9	14,1	-6,8	22,1	8,7	-0,1	22,1	11,1
YIELD diff.%	149,8	25,4	1,1	-3,4	-1,5	0,5	-3,4	-2,6	2,3	-2,5	-0,9	6,2	-2,5	0,7

° **Relativamente al complesso degli altri ricavi**

E' stato osservato un incremento rispetto al trimestre a raffronto pari a €/mln 53, essenzialmente riferibile per €/mln 45 all'applicazione dal 1° gennaio 2007 del metodo denominato "hedge accounting" (si fa qui rinvio a quanto già in precedenza rappresentato nel paragrafo introduttivo), teso a contenere nella massima misura possibile i riflessi sulla volatilità del conto economico delle valutazioni inerenti differenze di *fair value* relative agli strumenti derivati (si ricorda che il risultato del terzo trimestre dello scorso esercizio ne era stato negativamente inciso per €/mln 49), nonché alla positiva variazione rinveniente sia dai proventi per *charter* passeggeri per €/mln 16, sia dalla componente realizzata dei derivati di copertura sul carburante per €/mln 9. Parziale compensazione è emersa invece dal decremento riscontratosi negli accordi di *block space* e nei *charters* merci complessivamente pari a €/mln 6, nonché nei proventi accessori del traffico e nelle prestazioni effettuate a terzi per un totale di €/mln 12.

° **Quanto ai costi operativi**

Escludendo le spese per il personale, è stata registrata una complessiva flessione degli oneri operativi pari a €/mln 18, in massima parte associabile alla positiva evoluzione, sotto il profilo dei costi, delle parità cambiarie, particolarmente significativa con riguardo agli oneri per il carburante (-€/mln 22), anche positivamente incisi da una maggior efficienza in termini di minori consumi medi.

La quota residua, per la cui analisi di maggior dettaglio si fa rinvio al successivo paragrafo dedicato alle note esplicative contabili, è risultata invece formata dal sostanziale bilanciamento tra:

- maggiori costi per servizi manutentivi per €/mln 14
- più elevati accantonamenti a fondi oneri e rischi per €/mln 8
- incremento delle spese relative ad altre prestazioni per €/mln 8 (principalmente manutenzioni e revisioni varie)
- flessione degli oneri per noleggi, locazione e fitti per €/mln 10

- contenimento di costi per ammortamenti e svalutazioni per €/mln 9
- riduzione delle spese di vendita e di traffico e scalo, nonché di altri oneri diversi di gestione per complessivi €/mln 7.

Per quanto concerne gli oneri per il personale, è stato rilevato nel trimestre un aumento di circa €/mln 8 rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio, essenzialmente riconducibile alle misure di incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, nonché, per quanto concerne il personale di volo, ad un incremento della forza media retribuita (vedi tabella sotto riprodotta) per effetto del venir meno dello strumento della solidarietà, ed all'impatto, principalmente sul personale di condotta (piloti), degli accordi sulla previdenza integrativa.

Gruppo Alitalia Forza Media Retribuita	III trim. 2007	III trim 2006	delta	delta %
Dirigenti	112,7	119,5	(6,8)	-5,7%
Quadri e Impiegati	3.508,1	3.524,6	(16,5)	-0,5%
Operai	216,5	244,6	(28,1)	-11,5%
<i>totale TERRA</i>	<i>3.837,4</i>	<i>3.888,7</i>	<i>(51,4)</i>	<i>(1,3%)</i>
Piloti	2.134,6	2.099,4	35,2	1,7%
Assistenti di Volo	4.277,3	4.231,2	46,1	1,1%
<i>totale VOLO</i>	<i>6.411,9</i>	<i>6.330,6</i>	<i>81,4</i>	<i>1,3%</i>
TOTALE	10.249,3	10.219,3	30,0	0,3%

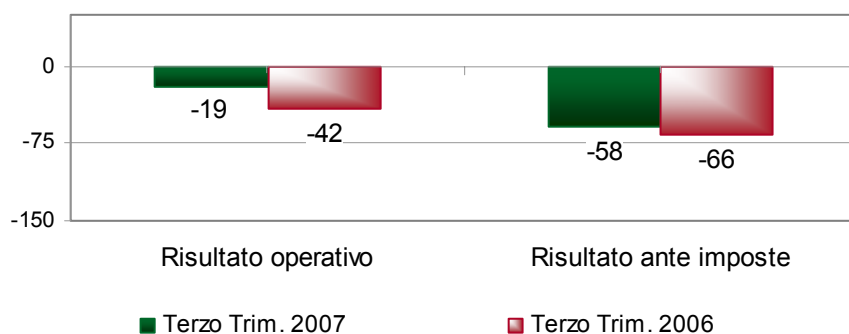
° Quanto alla gestione finanziaria

E' stato osservato un saldo negativo pari a €/mln 38, in peggioramento per €/mln 14 rispetto al terzo trimestre dello scorso esercizio, essenzialmente quale conseguenza dello sfavorevole effetto del deprezzamento del dollaro sulle disponibilità in deposito e sui crediti del circolante.

Quanto in precedenza illustrato ha determinato

- a livello di **risultato operativo** una perdita di €/mln 19, inferiore per €/mln 23 a quella del corrispondente trimestre a raffronto;
- a livello di **risultato ante imposte**, una perdita di €/mln 58, con un decremento di €/mln 9 rispetto a quanto consuntivato nel terzo trimestre 2006.

**SINTESI RISULTATI ECONOMICI
DEL GRUPPO ALITALIA**



Sotto il **profilo finanziario**, al 30 settembre 2007, l'indebitamento netto del Gruppo è risultato pari a €/mln 1.150, a fronte di €/mln 988 al 30 giugno 2007.

In maggiore analisi:

Posizione finanziaria netta

<i>Importi in milioni di euro</i>	<u>30.09.2007</u>	<u>30.06.2007</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>III trimestre 2007</u>	<u>variazioni vs 31.12.2006</u>
A. Cassa	(8)	(4)	(9)	(4)	
B. Altre disponibilità liquide	(355)	(495)	(647)	140	292
D. Liquidità (A+B)	(363)	(499)	(656)	136	293
E. Crediti finanziari correnti	(31)	(63)	(50)	32	19
F. Strumenti finanziari derivati	(25)	(47)	(34)	21	8
G. Debiti bancari correnti	143	142	166	1	(24)
H. Altri debiti finanziari correnti	6	7	8	(1)	(2)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	123	102	141	21	(18)
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	(271)	(460)	(565)	189	294
K. Debiti bancari non correnti	647	687	764	(40)	(117)
L. Obbligazioni emesse	704	688	709	16	(5)
M. Altri debiti non correnti	70	74	84	(3)	(14)
N. Indebitamento finanziario(K+L+M)	1.421	1.448	1.558	(27)	(137)
O. Indebitamento finanziario netto (J+N)	1.150	988	993	162	158

Come rilevabile dal prospetto sopra rappresentato, a livello complessivo si è assistito nel periodo ad un deterioramento della posizione finanziaria netta pari a €/mln 162, cui hanno concorso i seguenti fenomeni:

- l'assorbimento della liquidità per €/mln 136;
- la flessione dei crediti finanziari per €/mln 32;
- il decremento di quanto relativo alla valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere, per complessivi €/mln 21;
- la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine, pari a €/mln 27.

Il rappresentato assorbimento di €/mln 168 nei livelli della liquidità e dei crediti finanziari correnti, è risultato essenzialmente ascrivibile al finanziamento della gestione corrente, al rimborso delle quote correnti ed al pagamento degli interessi di debiti a medio/lungo termine, oltreché alla corresponsione di quanto pattuito per la definizione di una ulteriore controversia con un fornitore di servizi aeroportuali ed all'acquisto di un motore di scorta B777.

Per ciò che concerne gli investimenti, questi sono evidenziati nel prospetto sotto riportato.

INVESTIMENTI <i>euro milioni</i>	III trimestre 2007	gennaio-settembre 2007
Attività materiali	33	94
Attività immateriali	2	12
Attività finanziarie		7
Totale investimenti	35	112

Nel terzo trimestre 2007, essi hanno riguardato:

- le immobilizzazioni materiali per €/mln 33, riferite principalmente a manutenzioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*) per €/mln 8, a revisioni e modifiche della flotta di proprietà e di terzi per €/mln 8, all'acquisto di un motore di scorta B777 per €/mln 15 ed alla realizzazione di nuovi *layout* di alcuni aeroporti italiani per €/mln 2;
- le immobilizzazioni immateriali per €/mln 2, essenzialmente correlate a progetti *software* in corso di realizzazione.

Andamento gestionale del periodo 1° gennaio – 30 settembre 2007

Con riferimento invece all'intero periodo Gennaio – Settembre, è stata consuntivata a livello di **risultato operativo** una perdita pari ad €/mln 146, con un miglioramento di €/mln 26 rispetto all'analogo intervallo dello scorso esercizio.

A livello di **risultato ante imposte** è stata invece riscontrata per l'intero intervallo temporale 1° gennaio – 30 settembre una perdita di €/mln 255, con un miglioramento rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio di €/mln 20.

In maggior dettaglio, si osserva:

° Quanto all'andamento operativo:

Nel corso del periodo gennaio - settembre l'indice di regolarità, pari al 97,9%, ha presentato un incremento di 0,2 p.p rispetto ai primi 9 mesi del 2006. La puntualità in arrivo (a 15 minuti) ha conseguito un valore pari al 73,7% (-3,4 p.p. sul 2006), mentre quella in partenza (a 15 minuti) si è attestata al 76,9%, con un decremento di 0,8 p.p. verso i primi nove mesi del precedente esercizio.

Sul prodotto Fiumicino- Linate (e viceversa) è stato riscontrato un valore di puntualità in arrivo (a 15 minuti) pari al 78,1%, con un decremento di 8 p.p. rispetto all'analogo intervallo temporale del 2006, mentre la puntualità in partenza (a 15 minuti), attestatasi all'84,5%, ha subito una flessione di 3,8 p.p. nei confronti del periodo a raffronto.

° Quanto al profilo del traffico passeggeri:

Per quanto concerne l'arco di esercizio conclusosi il 30 settembre 2007, si segnala, sempre escludendo la società Volare, che ad una complessiva stabilità dell'offerta (TKO: +0,2% rispetto ai primi 9 mesi del 2006), frutto di immissioni sul settore internazionale compensate da contrazioni di capacità sui restanti mercati, ha corrisposto un lieve incremento del traffico (TKT: +1,3%), concentrato sui comparti nazionale ed internazionale, con conseguente sostanziale invarianza del coefficiente di occupazione (+0,8 p.p.), attestatosi al 75,1%.

I proventi, impattati da una flessione dello *yield* pari al -3,2%, hanno subito un decremento del -2%, di più evidente significatività sul settore intercontinentale.

Il RATK ha registrato una riduzione del 2,2% rispetto al periodo a raffronto.

Il valore assoluto dei ricavi del traffico passeggeri pari a €/mln 2.807, inclusivi di quanto rinveniente dalla controllata Volare presente da Aprile 2006 e, ha fatto riscontrare un decremento limitato allo 0,3% (-€/mln 9) rispetto ai primi nove mesi dello scorso esercizio.

Si segnala che le agitazioni sindacali hanno avuto un impatto negativo sui proventi consuntivati al 30 settembre stimato in circa €/mln 111, dei quali €/mln 104 si riferiscono a scioperi avvenuti nell'intervallo

considerato, mentre la restante parte (€/mln 7) è attribuibile alla ricaduta sul periodo delle turbative registrate nel mese di dicembre 2006.

Traffico Passeggeri
Gen - Set 2007 vs Gen - Set 2006

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	-0,4%	1,2%	-0,3%	0,2%
TKT	diff.%	2,7%	2,8%	-0,2%	1,3%
L./F	2006 (%)	64,4%	70,4%	81,2%	74,4%
	2007 (%)	66,4%	71,6%	81,2%	75,1%
	diff.ass.	2,0	1,2	0,0	0,8
RATK	diff.%	-1,1%	-2,1%	-3,4%	-2,2%
YIELD	diff.%	-4,1%	-3,7%	-3,4%	-3,2%
PROV	diff.%	-1,5%	-1,0%	-3,6%	-2,0%
PAX	diff.%	2,7%	0,8%	-0,4%	1,5%

In maggior dettaglio, brevemente:

Settore Nazionale – Gennaio/Settembre

La quota di mercato di Alitalia ha subito nel periodo in termini di traffico una flessione di 1,4 p.p. attestandosi al 42,1%.

Ad una sostanziale stabilità dell'offerta (TKO -0,4%) ha corrisposto un incremento del traffico del 2,7% in termini di TKT, con conseguente aumento del coefficiente di occupazione (attestatosi al 66,4%) di 2 p.p..

Tale andamento del trasportato tuttavia, coniugandosi ad una flessione dello *yield* pari al -4,1%, ha trovato riflesso in una diminuzione dei proventi dell'1,5%.

Il RATK ha subito una flessione dell'1,1%.

I passeggeri transitati sul settore domestico sono stati prevalentemente di tipo "local" 62,3% (+2,3% rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio), contro un 37,7% in prosecuzione (+4,6% rispetto ai nove mesi del 2006).

Settore Internazionale – Gennaio/Settembre

Ad una moderata immissione di offerta sul comparto (TKO+1,2%) rispetto ai primi nove mesi dello scorso esercizio, essenzialmente concentrata sull'Est Europa (TKO +6,6%), ha fatto riscontro un più che proporzionale incremento del traffico del +2,8% in termini di TKT (+12% sull'Est Europa; +19,3% sul Medio Oriente). Quale conseguenza, il coefficiente di occupazione, attestatosi al 71,6%, è aumentato di 1,2 p.p..

I viaggiatori trasportati sul settore internazionale sono stati parimenti distribuiti tra "local", di tipo punto a punto, e "feeder", altrimenti detto in prosecuzione.

Si rileva inoltre come il comparto europeo abbia risentito maggiormente della presenza dei vettori *low cost*, divenuti ormai particolarmente aggressivi anche sull'europa orientale.

L'andamento del traffico negativamente impattato da uno *yield* in decremento del -3,7%, ha generato una flessione dei proventi pari al -1%. Analogamente, il RATK ha subito una diminuzione del -2,1%.

Settore Intercontinentale – Gennaio/Settembre

L'offerta è rimasta nel periodo sostanzialmente stabile (TKO -0,3%) con una lieve immissione addizionale sull'Estremo Oriente (Giappone +9,2%; India +2,5%; Cina -28,8%) e sul Nord Atlantico (particolarmente sui fasci Boston, Canada, Chicago e New York).

Il traffico in termini di TKT è diminuito del -0,2%, crescendo tuttavia più che proporzionalmente rispetto all'offerta sull'Estremo Oriente (+3,3%; Giappone +6,4%; India +10,9%; Cina -18,2%) e sul Centro America, e diminuendo sui restanti comparti.

Conseguentemente il coefficiente di occupazione, attestatosi all'81,2%, non ha subito modifiche rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio.

A tale andamento del traffico ha corrisposto un decremento dei proventi del -3,6%, impattati da uno *yield* in diminuzione del 3,4%, sostanzialmente quale effetto dello sfavorevole andamento del cambio.

In parallelo il RATK ha fatto riscontrare una riduzione del -3,4%.

° **Quanto al profilo del traffico merci:**

Per quanto concerne l'intero periodo Gennaio – Settembre, l'offerta è risultata in crescita del +6,8% (+0,7% sul misti; +12,4% sull'*all cargo*), essenzialmente in nesso all'incremento, in presenza di 5 velivoli MD11 convertiti nella configurazione *all cargo*, della flotta operativa rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio,.

A tale immissione di capacità aggiuntiva ha corrisposto un aumento del traffico pari al +15,6% (-2,2% misti; +29,9% all cargo), concentrato naturalmente sui sue principali settori di cui si compone la rete dei collegamenti (Nord Atlantico +20,3%; Estremo Oriente +18,6%).

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione si è attestato al 66,1% (+5,1 p.p.).

Sotto il profilo del valore assoluto dei proventi del traffico tuttavia, la flessione dei ricavi unitari pari al -7,5%, in massima parte collegata allo sfavorevole andamento dei cambi sul mercato internazionale, coniugandosi al delineato andamento del trasportato, ne ha limitato l'aumento al +6,9%.

In termini complessivi è stata registrata una crescita dei proventi pari a circa €/mln 33.

Il RATK è aumentato dello 0,1%.

° **Relativamente al complesso degli altri ricavi**

E' stato osservato un incremento rispetto all'intervallo a raffronto pari a €/mln 58, essenzialmente riferibile ad un aumento dei proventi da charter passeggeri (+€/mln 42), primariamente collegato alla piena presenza entro il perimetro di consolidamento della controllata Volare, operativa, si ricorda, soltanto da Aprile 2006, alle maggiori differenze attive emerse a fronte di servizi aerei non più da rendere (€/mln 18) ed all'assorbimento di fondi diversi (€/mln 13), oltreché alla quota realizzata derivante da operazioni di copertura sul carburante (€/mln 22) ed alle differenze di *fair value* invece relative a quanto ancora in essere su operazioni analoghe (+€/mln 8).

Parziale controbilanciamento è emerso invece dalla flessione generatasi negli accordi di *block space* e nei *charters* merci (complessivamente pari a €/mln 11), dalla riduzione delle plusvalenze da alienazione (-€/mln 19), principalmente riferibili alla flotta e dalla diminuzione dei ricavi accessori del traffico (€/mln9).

° Quanto ai costi operativi

Escludendo le spese per il personale, è stato osservato un complessivo decremento degli oneri operativi, per €/mln 6, determinato essenzialmente da una flessione del costo del carburante (€/mln 29, ascrivibile essenzialmente alla favorevole parità cambiaria euro/dollaro ed ad un potenziamento dell'efficienza degli aeromobili, in presenza tuttavia di una crescita dell'attività di volo, in massima parte nel settore cargo), ed al miglioramento registrato sulla voce ammortamenti e svalutazioni (€/mln 29, primariamente effetto della svalutazione su alcuni aeromobili in flotta effettuata alla data del 31 dicembre 2006).

Parziale compensazione è emersa in conseguenza dell'aumento degli altri costi per servizi e spese operative (€/mln 52 complessivamente di cui €/mln 22 collegati a maggiori oneri manutentivi su flotta ed €/mln 26 a più elevati accantonamenti per oneri e rischi vari).

Per quanto concerne le spese per il personale è stato consuntivato un incremento pari a €/mln 63, anche riconducibile all'impatto sul conto economico 2007 della contabilizzazione delle perdite attuariali, trattate secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 (*curtailment*), precedentemente non contabilizzate in applicazione del metodo del corridoio. Al netto di tale posta non ricorrente, l'aumento del costo del lavoro si riduce ad €/mln 49 e risulta in massima parte ascrivibile alle misure di incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, agli effetti degli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo, ad un complessivo incremento della forza media retribuita (+1,6%; +157, unità concentrate sulle risorse di volo), ricollegabile principalmente al venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per quello di terra, nonché al differente perimetro di consolidamento.

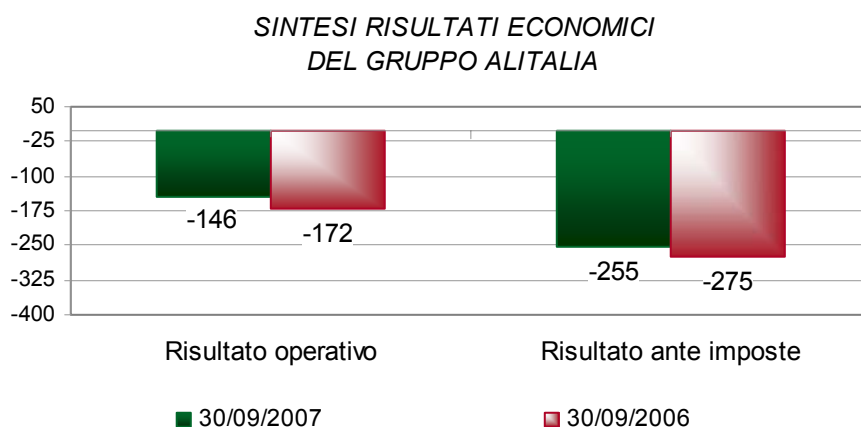
Gruppo Alitalia Forza Media Retribuita	Gen-Set 2007	Gen-Set 2006	delta	delta %
Dirigenti	116,4	115,7	0,7	0,6%
Quadri e Impiegati	3.544,3	3.546,3	(2,1)	-0,1%
Operai	220,4	246,0	(25,6)	-10,4%
totale TERRA	3.881,1	3.908,0	(27,0)	(0,7%)
Piloti	2.145,6	2.056,8	88,8	4,3%
Assistenti di Volo	4.235,5	4.140,5	94,9	2,3%
totale VOLO	6.381,1	6.197,3	183,8	3,0%
TOTALE	10.262,1	10.105,4	156,8	1,6%
Forza Puntuale 30/09/07	11.262	11.758	(496)	-4,2%

° Quanto alla gestione finanziaria

È stata osservata una variazione negativa pari a €/mln 6 essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi sui depositi bancari, quale conseguenza delle minori consistenze di liquidità e dei maggiori oneri su operazioni finanziarie derivate.

Quanto in precedenza illustrato ha determinato al 30 settembre:

- a livello di **risultato operativo** una perdita di €/mln 146, inferiore per €/mln 26 a quella del corrispondente periodo a raffronto;
- a livello di **risultato ante imposte**, una perdita di €/mln 255, con un decremento di €/mln 20 rispetto a quanto consuntivato al 30 settembre 2006.



Sotto il profilo finanziario, al 30 settembre 2007, l'indebitamento netto del Gruppo è risultato come detto pari a €/mln 1.150, a fronte di €/mln 993 al 31 dicembre 2006.

Hanno concorso a determinare la variazione negativa pari a €/mln 158 i seguenti fenomeni:

- o l'assorbimento della liquidità per €/mln 293;
- o la flessione dei crediti finanziari per €/mln 19;
- o il decremento di quanto relativo alla valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere, per complessivi €/mln 8;
- o la flessione dell'indebitamento corrente per €/mln 26;
- o la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine, pari a €/mln 137.

Per ciò che riguarda i complessivi livelli di liquidità, al 30 settembre 2007 il Gruppo presentava disponibilità e crediti finanziari a breve per un importo complessivo pari a €/mln 394, con una variazione negativa di €/mln 312 rispetto al 31 dicembre 2006.

Tale variazione è risultata essenzialmente ascrivibile al finanziamento della gestione corrente, al rimborso delle quote correnti e degli interessi sui finanziamenti a lungo termine (il cui tasso di gestione si è elevato dal 3,68% della fine dell'esercizio precedente al 4,47% del 30 settembre 2007), al pagamento della cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile (maggior impatto sul 2007 per l'incremento del tasso dal 2,90% al 7,50%), nonché all'acquisto di un motore di scorta B777 ed alla corresponsione di quanto pattuito in seguito alla definizione di una controversia con un fornitore di servizi aeroportuali.

Nell'intero periodo gennaio-dicembre 2007, gli investimenti hanno invece riguardato:

- le immobilizzazioni materiali per €/mln 94, riferite principalmente a manutenzioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*) per €/mln 40, a revisioni e modifiche della flotta di proprietà e di terzi per €/mln 35, all'acquisto di un motore di scorta B777 per €/mln 15 ed alla realizzazione dei nuovi *layout* di alcuni aeroporti italiani per €/mln 2;
- le immobilizzazioni immateriali per €/mln 12, essenzialmente correlati a progetti *software* in corso di realizzazione;
- le immobilizzazioni finanziarie per €/mln 7, conseguenti all'accensione di depositi cauzionali relativi a nuovi contratti di locazione e all'attivazione di un deposito bancario vincolato fruttifero a garanzia di prestazioni future.

Altri fatti di rilievo avvenuti nel corso del periodo ed oltre il 30 settembre 2007

Oltre quanto già fatto rilevare in sede di Relazione Semestrale, si segnala che con riferimento al contenzioso legale in essere in Gran Bretagna contro i *Trustees* (Organismo di controllo e gestione indipendente dal datore di lavoro, del Fondo Pensione ivi esistente a favore dei dipendenti Alitalia), fattispecie della quale si è fornita ampia rappresentazione in sede di Bilancio annuale ed aggiornamento nella Relazione Semestrale, ultimamente resa nota al mercato, si segnala che, all'esito della riunione da essi tenuta in data 1° novembre u.s., detti *Trustees* hanno deliberato di chiedere ad Alitalia, quale contribuzione al fondo stesso, il pagamento di una "*lump sum*" pari a 14,9 milioni di sterline, da effettuarsi entro il prossimo 30 novembre. Alitalia, non condividendo la richiesta, sta effettuando le proprie valutazioni, riservandosi di adottare i comportamenti conseguenti.

Con provvedimento assunto in data 24 ottobre 2007, notificato alla Società in data 26 ottobre 2007, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, anche su istanza Alitalia, ha deliberato l'avvio di un procedimento di riesame in merito alle condizioni previste dalla delibera della stessa Autorità n. 15666 del 5 luglio 2006, con cui la stessa si era pronunciata riguardo all'acquisizione da parte della Compagnia del complesso aziendale del Gruppo Volare Group.

Infine, si evidenzia che, coerentemente con le previsioni del Piano Industriale 2008-2010, la Società ha in corso di definizione lo scambio con compensazione monetaria di alcuni diritti di atterraggio e decollo presso l'aeroporto di Londra Heathrow considerati non strategici.

La prevedibile evoluzione della gestione

Per quanto concerne la prevedibile evoluzione della gestione, allo stato si ritiene che per il 2007 potrà essere conseguito, in presenza di volumi di capacità offerta sostanzialmente allineati a quelli del precedente esercizio, di un moderato incremento del trasportato, di una percepibile riduzione dello *yield* ed anche alla luce del recente sostenuto incremento del costo del carburante, un risultato operativo sostanzialmente allineato con quello consuntivato nel 2006. Quanto sopra, ovviamente, fatti salvi i riflessi di eventuali criticità attuative connesse all'avvio delle prime propedeutiche azioni concernenti il nuovo Piano Industriale.

Dal punto di vista finanziario, sempre in assenza dell'eventuale insorgere delle già rammentate criticità attuative di alcuni fondamentali elementi del Piano, si prevede che la liquidità, supportata dalla perseguita monetizzazione di *asset* considerati non strategici, si mantenga su livelli sufficienti a garantire la continuità aziendale oltre i dodici mesi. Si segnala nel contempo che il verificarsi delle suddette criticità potrebbe determinare le condizioni per dover procedere tempestivamente all'aumento di capitale in precedenza menzionato.

La flotta

Al 30 settembre la flotta operativa (riportata in dettaglio nella tabella esposta nella pagina successiva) si componeva di 185 aeromobili, aventi un'età media di 12,1 anni, dei quali 156 dedicati al breve/medio raggio e 29 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2006 si è registrato l'ingresso di un A300 *all cargo* e di un A320 (quest'ultima unità nell'ambito della società Volare), cui si è contrapposta l'uscita di un B767, di un A321 (entrambi precedentemente operati da Volare) e di un B737 utilizzato nell'attività merci.

A livello complessivo la flotta del Gruppo al 30 settembre 2007 constava di 186 aeromobili, considerando anche un MD80 di proprietà di Alitalia non operativo.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, è opportuno segnalare come 110 aeromobili (pari al 59% del totale) risultino nella proprietà del Gruppo (ancorché in gran parte ipotecati), mentre 70 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione operativa, 1 in noleggio e 5 in locazione con opzione di riscatto.

Per quanto riguarda infine le variazioni intervenute nella titolarità giuridica, si segnala che nel corso dei primi nove mesi del 2007 la controllata Alitalia Express ha finalizzato il trasferimento di proprietà di un aeromobile ATR42, non operativo al 31 dicembre 2006.

Nello stesso periodo sono giunti a scadenza i contratti di locazione operativa con opzione di riscatto relativi a tre velivoli A321.

A seguito della decisione di non procedere al citato riscatto ma prevedendo comunque di utilizzare tali macchine secondo le esigenze individuate nel piano flotta, si è proceduto, per gli stessi aeromobili, a concludere delle operazioni di locazione operativa per una durata di 8 anni.

	FLOTTA OPERATIVA								DELTA FLOTTA OPERATIVA 30.09.2007 vs 31.12.2006	FLOTTA NON OPERATIVA		TOTALE FLOTTA
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE			30.09.07	30.09.07	30.09.07
	30.09.07	31.12.06	30.09.07	31.12.06	30.09.07	31.12.06	30.09.07	31.12.06				
B777	6	6	4	4	-	-	10	10	-	-	10	
MD11 all cargo	-	-	5	5	-	-	5	5	-	-	5	
B767	3	3	11	11		1	14	15	-1	-	14	
TOTALE LUNGO RAGGIO	9	9	20	20	-	1	29	30	-1	-	29	
A300 all cargo	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	
A321	13	13	10	10		1	23	24	-1	-	23	
A320	9	9	6	4		1	15	14	1		15	
A319	12	12	-	-	-	-	12	12	-	-	12	
MD80	44	44	31	31	-	-	75	75	-	1 a)	76	
ATR72	8	8	2	2	-	-	10	10	-	-	10	
ERJ145	14	14	-	-	-	-	14	14	-	-	14	
ERJ70	-	-	6	6	-	-	6	6	-	-	6	
B737	-	-	-	-	-	1	-	1	-1	-	-	
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	100	100	55	53	1	3	156	156	0	1	157	
TOTALE GENERALE (**)	109	109	75	73	1	4	185	186	-1	1	186	

(*) di cui 5 aeromobili in locazione con opzione di riscatto (1 A321, 2 A320, 2 ATR72)

(**) al 30 settembre 2007 su un totale di 110 aeromobili di proprietà, 1 è nella titolarità di Alitalia Express (ATR72)
ed i restanti 109 in quella della Capogruppo

a) in proprietà

Conto economico consolidato

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Importi in euro migliaia

	30.09.2007	30.09.2006	variazioni	III trim 2007	III trim 2006	variazioni
	Restated			Restated		
Attività in Funzionamento						
Ricavi del traffico	3.325.606	3.271.063	54.543	1.195.684	1.228.436	(32.752)
Altri ricavi operativi	250.080	222.154	27.926	70.979	25.960	45.019
<u>totale ricavi operativi</u>	3.575.686	3.493.217	82.469	1.266.663	1.254.397	12.267
Consumi di materie prime e materiali di cons.	(788.409)	(813.757)	25.348	(297.862)	(320.034)	22.172
Spese per servizi	(2.021.415)	(1.990.507)	(30.908)	(697.307)	(691.246)	(6.061)
Costi per il personale	(633.854)	(571.344)	(62.509)	(195.084)	(187.293)	(7.791)
Ammortamenti e svalutazioni	(208.920)	(238.273)	29.353	(73.812)	(82.479)	8.667
Altre spese operative	(69.518)	(51.925)	(17.593)	(21.662)	(15.378)	(6.283)
<u>totale spese operative</u>	(3.722.115)	(3.665.806)	(56.309)	(1.285.727)	(1.296.431)	10.704
<u>Risultato operativo</u>	(146.430)	(172.590)	26.160	(19.064)	(42.034)	22.971
Quota dei proventi(oneri) delle partecip.P.N.	1.718	(113)	1.831	187	878	(692)
Proventi da attività di investimento	1.780	1.246	534	1.582	989	593
Proventi (oneri) finanziari	(110.883)	(103.336)	(7.547)	(40.351)	(26.263)	(14.088)
Altri proventi (oneri)	(1.147)		(1.147)	87		87
<u>Risultato prima delle imposte</u>	(254.962)	(274.793)	19.831	(57.558)	(66.429)	8.871

Note esplicative al conto economico consolidato

Di seguito viene illustrato l'apporto delle principali componenti del conto economico consolidato, così come riportato nella tavola esposta a fronte.

I **ricavi del traffico** del terzo trimestre 2007 hanno presentato un valore di €/mln 1.196, evidenziando una flessione di €/mln 33 (-2,7%) rispetto al corrispondente periodo in comparazione.

L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile.

	3° trim. 2007	3° trim. 2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	1.014	1.063	(49)
Merci	127	119	8
Posta	2	3	(1)
Altri ricavi del traffico	53	44	9
Totale ricavi del traffico	1.196	1.228	(33)

Lo scostamento ha interessato principalmente la componente passeggeri (-€/mln 49), la cui flessione, pari al 4,6%, è risultata essenzialmente riferibile alla compressione dei livelli dei ricavi unitari (*yield*), anche negativamente impattati dallo sfavorevole effetto valutario.

Si segnala, nel trimestre, il positivo apporto (+ €/mln 6) generato dalla valorizzazione dei proventi relativi al fondo MilleMiglia, collegato in particolare alla prossima scadenza delle miglia per chiusura del programma, che ha quindi spinto i clienti a redimere i premi spettanti.

Parziale compensazione si è manifestata nella componente merci (+€/mln 8), la cui crescita ha tratto origine dalla maggiore attività effettuata, principalmente sul mercato nordamericano.

Gli altri ricavi del traffico hanno evidenziato un incremento di €/mln 9, ascrivibile principalmente alla maggiore attività *charters* passeggeri, in seguito ai nuovi accordi con il Ministero della Difesa e con la Valtur, in parte controbilanciata dai minori proventi per *block space* e *charters* merci.

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 71, hanno presentato un aumento di €/mln 45, riconducibile essenzialmente alla variazione positiva originatasi nel trimestre (€/mln 45) a seguito dell'introduzione, dal 1° gennaio 2007, di un diverso trattamento contabile nella valutazione delle differenze di *fair value* degli strumenti derivati di copertura del carburante (si veda per pronto riferimento quanto illustrato nel paragrafo introduttivo della presente Relazione), ai maggiori proventi da *hedging* incassati nel periodo sulla

componente realizzata di copertura del carburante (€/mln 9), nonché alla crescita dei proventi vari (€/mln 6 complessivamente).

In riduzione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente si segnalano i ricavi per manutenzione, correlati alle quote di "maintenance reserve" anticipate da Alitalia e ristorate dai lessors (€/mln 6), i proventi accessori del traffico (€/mln 5), i noleggi attivi di aeromobili (€/mln 2), nonché le plusvalenze da alienazioni realizzate (€/mln 2).

I **consumi di materie prime e materiali di consumo** si sono attestati a €/mln 298, facendo registrare nel complesso un decremento di €/mln 22 (-7%) rispetto al corrispondente trimestre del precedente esercizio, e sono risultati così costituiti:

	3° trim. 2007	3° trim. 2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	281	303	(22)
Altri Consumi	17	17	(0)
Totale consumi di materie prime	298	320	(22)

La flessione, che ha riguardato esclusivamente i costi per il carburante, è risultata essenzialmente riferita alla favorevole evoluzione delle parità cambiarie, associata ad un minor consumo orario medio.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 697, hanno presentato una crescita di €/mln 6.

In maggior dettaglio:

	3° trim. 2007	3° trim. 2006	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	150	152	(2)
Spese di traffico e scalo	255	258	(3)
Manutenzione e revisione flotta	109	95	14
Altre prestazioni	106	98	8
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	77	88	(11)
Totale servizi	697	691	6

L'incremento nel trimestre in esame è riconducibile principalmente:

- alla crescita delle spese di manutenzione per €/mln 14, in seguito alle maggiori prestazioni manutentive consumate nel periodo ed alle più elevate quote di *maintenance reserve*, in parte controbilanciate dall'effetto positivo delle parità cambiarie e dalla variazione di quanto retrocesso da Alitalia Servizi giusto il disposto contrattuale.
Si segnala inoltre che, come ampiamente in precedenza riferito, il cambiamento del principio contabile nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), capitalizzate ed ammortizzate secondo il loro periodo di utilità economica, applicato dal Gruppo in maniera retrospettiva, si è riverberato nell'analogo trimestre dell'esercizio precedente in minori costi per €/mln 13,6;
- ai maggiori oneri per altre prestazioni per €/mln 8, primariamente ascrivibili all'aumento delle spese generali, in relazione ad investimenti in *software* non più capitalizzabili, ed alle manutenzioni di attrezzature per l'allestimento dei servizi di bordo, parzialmente controbilanciati dalla flessione dei costi per prestazioni professionali e degli oneri assicurativi per rischi aeronautici;
- ai minori importi corrisposti per noleggi, locazioni e fitti, nel complesso pari a €/mln 11 ed essenzialmente derivanti dalla diminuzione dei noleggi passivi per €/mln 15 (primariamente a seguito della cancellazione di accordi per l'utilizzo di aeromobili con formula *wet* destinati al trasporto merci collegata alla piena disponibilità in operativo degli MD11 "*all cargo*" convertiti, dell'effettuazione di voli *charter* per il Ministero della Difesa con macchine di proprietà anziché noleggiate e della riduzione dei noleggi occasionali da parte della controllata Volare); parziale compensazione è emersa per l'incremento dei costi per *block space*, *leasing* ed altri fitti per complessivi €/mln 4.
- alla flessione delle spese di traffico e scalo per €/mln 3, quale conseguenza delle contestazioni effettuate verso alcuni gestori aeroportuali e collegate ai livelli di servizio resi, per le quali si è comunque provveduto, nel periodo, ad accantonarne prudenzialmente gli importi in un apposito fondo rischi, nonché del favorevole effetto del cambio, parzialmente controbilanciati dall'incremento delle tariffe di *handling* su alcuni scali esteri;
- alla diminuzione delle spese di vendita per €/mln 2, principalmente in nesso, per quanto concerne l'area passeggeri, con le riduzioni commissionali sul Giappone, parzialmente controbilanciate dai maggiori oneri sostenuti a sopporto del prodotto cargo.

Si segnala altresì che relativamente alle spese di vendita, di traffico e scalo, di manutenzione e altre prestazioni, il trimestre in esame ha accolto i maggiori oneri emergenti dalla valutazione (sulla base dell'Ebit conseguito al 31 dicembre 2006 dal Gruppo Alitalia Servizi) del premio previsto contrattualmente a favore di Alitalia da parte del Gruppo Alitalia Servizi stesso.

I **costi per il personale**, pari a €/mln 195, hanno manifestato un incremento di €/mln 8 (+4,3%), essenzialmente riconducibile alle misure di incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, ai più elevati oneri relativi agli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo, nonché ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della Cassa Integrazione per il personale di terra e della solidarietà per quello di volo.

Quanto sopra ha trovato riflesso in una maggiore consistenza della forza media retribuita pari a 30 risorse nette rispetto al terzo trimestre 2006 (rappresentate da + 81 organici del personale di volo e da -51 di quello di terra).

Gli **ammortamenti e svalutazioni**, pari a €/mln 74, hanno mostrato una riduzione di €/mln 9, riferita ai minori ammortamenti di competenza del periodo, principalmente quale conseguenza della svalutazione di circa €/mln 197 effettuata al 31 dicembre 2006 su alcuni aeromobili in flotta. Si segnala che, come già descritto nel commento della voce "spese per servizi", il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nel trimestre a raffronto un adeguamento per maggiori ammortamenti pari a €/mln 14,3.

Le **altre spese operative**, evidenziando una crescita di €/mln 6, hanno consuntivato un valore pari a €/mln 22. L'aumento è risultato principalmente riferito ai più elevati accantonamenti al fondo rischi vari (+€/mln 7, essenzialmente per le controversie avviate con alcuni gestori aeroportuali di cui si è già fatta in precedenza menzione nel commento dedicato alle "spese di traffico e scalo") ed al fondo adeguamento area tecnica (+€/mln 1, per la proroga di alcuni contratti di locazione operativa per gli aeromobili MD80), oltreché a maggiori oneri vari (+€/mln 1); parziale controbilanciamento è stato generato dalla positiva variazione delle quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (-€/mln 3).

Per quanto detto, il **risultato operativo** del trimestre ha espresso una perdita di €/mln 19, inferiore di €/mln 23 rispetto a quella realizzata nel periodo a raffronto.

La **gestione finanziaria** ha complessivamente registrato un saldo negativo di €/mln 38, con un peggioramento di €/mln 14 nei confronti del trimestre in comparazione, essenzialmente legato all'effetto della variazione delle parità cambiarie delle principali valute di riferimento, nonché all'incremento dei tassi di mercato sull'indebitamento.

In conseguenza di quanto sopra rappresentato, è stato consuntivato nel trimestre un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 58, inferiore di €/mln 9 rispetto a quanto registrato nel corrispondente intervallo del 2006.

* * * * *

Relativamente all'intero arco d'esercizio già trascorso, è stato invece riscontrato un risultato operativo negativo per €/mln 146, a fronte di quello di uguale segno per €/mln 173 conseguito nei primi nove mesi dell'esercizio a confronto, ed una perdita prima delle imposte di €/mln 255, inferiore di €/mln 20 rispetto a quella consuntivata nel periodo in comparazione.

In analisi:

I **ricavi del traffico**, pari a €/mln 3.326, hanno evidenziato una crescita di €/mln 55 rispetto al corrispondente intervallo a raffronto. L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	al 30.09.2007	al 30.09.2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	2.807	2.816	(9)
Merci	391	358	33
Posta	6	8	(2)
Altri ricavi del traffico	122	89	33
Totale ricavi del traffico	3.326	3.271	55

Per ciò che riguarda la componente passeggeri, è stata riscontrata una flessione pari a €/mln 9 (-0,3%) che, al netto del maggior apporto della controllata Volare (+€/mln 18), presente nel periodo a raffronto dalla sola metà circa del mese di aprile, e da quanto emergente dalla valorizzazione del fondo concorso ed operazioni a premio MilleMiglia (+ €/mln 21), si eleva fino a un importo complessivo di €/mln 48.

Tale variazione negativa è risultata principalmente ascrivibile ai minori proventi per unità di prodotto (RATK - 2,2%), anche quale conseguenza del deprezzamento delle principali valute rispetto all'euro, parzialmente controbilanciati da una moderata crescita del trasportato (+1,3% in termini TKT), maggiormente significativa sul settore nazionale ed internazionale.

Per quanto concerne la componente merci, è stato invece osservato un aumento dei ricavi pari a €/mln 33 (+9,2%), legato essenzialmente alla maggiore attività effettuata (+15,6% in termini di TKT), di particolare intensità sul prodotto "all cargo" soprattutto sul mercato nordamericano, parzialmente compensata da una flessione dello *yield*.

La crescita degli altri ricavi del traffico, pari a €/mln 33 (+37%), è risultata invece principalmente attribuibile alla più elevata attività *charters* passeggeri, in massima parte riconducibile a Volare (+€/mln 27) ed ai voli operati per il Ministero della Difesa, nonché, in misura inferiore, ai voli postali notturni. Tale incremento è risultato parzialmente compensato dai minori proventi per *block space* (-€/mln 6) e per *charters* merci (-€/mln 5).

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 250, hanno presentato una diminuzione di €/mln 28 e sono risultati articolati come segue:

	al 30.09.2007	al 30.09.2006	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	69	77	(8)
Noleggi attivi	1	2	(1)
Assistenza tecnica e di linea	0	1	(1)
Manutenzioni	6	10	(4)
Contributi in conto esercizio	1	1	-
Altre prestazioni	48	46	2
Ricavi di vendita	6	8	(2)
Utili da alienazione flotta	1	17	(16)
Altre plusvalenze	0	3	(3)
Assorbimento fondo rischi vari	15	2	13
Altri assorbimenti fondi	1	1	-
Proventi da investimenti immobiliari	1	1	(0)
Differenze attive da traffico passeggeri	18		18
Differenze attive accantonamenti	11	13	(2)
Componente realizzata dei derivati di copertura	37	15	22
Componente non realizzata dei derivati di copertura (valutazione al <i>fair value</i>)	11	3	8
Recupero oneri vari	9	7	2
Proventi vari	14	14	-
Totale altri ricavi operativi	250	222	28

In ordine alle principali differenze nei confronti del corrispondente periodo del 2006 si fa rilevare:

- tra quelle in aumento:

- la positiva variazione inerente le quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (€/mln 22);
- le differenze attive emerse a fronte di servizi aerei non più da rendere, (€/mln 18), per le quali si è reso possibile procedere, nel periodo, ad una più puntuale valorizzazione con particolare riferimento alla componente relativa alle “*surcharges*” abbinate al valore dei tagliandi di volo c.d. “*one way*” stimati nel precedente esercizio (nel quale l’assorbimento era limitato alla quota c.d. “*fare*”).
- il maggiore assorbimento del fondo rischi vari per €/mln 13, a seguito del consensuale abbandono della controversia, all’esito dell’accordo raggiunto con l’Avvocatura dello Stato, insorta avverso l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in ordine al provvedimento antitrust A/291

(€/mln 5), nonché del venir meno di rischi correlati a contenziosi in essere con fornitori per servizi vari e con il personale (€/mln 8).

- la variazione positiva (€/mln 8) correlata alle differenze di *fair value* degli strumenti derivati di copertura economica del carburante. Si ricorda che, a partire dal 1 gennaio 2007 e con l'intento di migliorare l'informativa al mercato contenendo nella massima misura possibile i riflessi derivanti da un approccio del tipo "*economic hedge*" sulla variabilità nel tempo dei risultati economici, il Gruppo ha ritenuto di aderire al metodo valutativo qualificato "*hedge accounting*", trasferendo le quote per gli strumenti derivati che si presentassero efficaci al *test* di valutazione ad una riserva di patrimonio netto anziché a conto economico.

– tra quelle in diminuzione:

- la riduzione delle plusvalenze da alienazione per complessivi €/mln 19, di cui €/mln 16 da ascrivere alle minori cessioni di aeromobili, che hanno interessato nel corso del mese di aprile 2007 solo la dismissione di 1 ATR 42;
- la diminuzione dei proventi accessori del traffico (€/mln 8), attribuibile principalmente alle minori provvigioni attive corrisposte da altri vettori ed alla flessione degli importi per accordi commerciali con altri operatori del comparto;
- i minori ricavi per manutenzioni (€/mln 4), riferiti alle quote di "*maintenance reserve*" anticipate da Alitalia e ristrate da parte dei "*lessors*".
- il decremento delle differenze attive emerse su accantonamenti di esercizi precedenti (€/mln 2);
- la flessione dei ricavi di vendita (€/mln 2), essenzialmente riferibile alle minori vendite a bordo.

I **consumi**, pari a €/mln 788, hanno presentato un decremento di €/mln 25 e sono risultati così costituiti:

	al 30.09.2007	al 30.09.2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	745	774	(28)
Altri Consumi	43	40	3
Totale consumi di materie prime	788	814	(25)

Per ciò che concerne il carburante si evidenzia, escludendo quanto rinveniente dalla controllata Volare, (+€/mln 13), come la flessione venga ad ampliarsi a €/mln 41 e risulti prevalentemente ascrivibile alla favorevole parità cambiaria euro/dollaro ed ai ridotti consumi medi orari, trovando parziale controbilanciamento nell'aumentata attività di volo, in massima parte nel settore cargo.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 2.021, hanno presentato un aumento di €/mln 31.

In maggior dettaglio:

	al 30.09.2007	al 30.09.2006	Variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	449	439	10
Spese di traffico e scalo	721	723	(2)
Manutenzione e revisione flotta	315	293	22
Altre prestazioni	299	286	13
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	237	249	(12)
Totale servizi	2.021	1.990	31

Tenendo in considerazione l'incremento consuntivato dalla controllata Volare tra i due periodi a raffronto, pari ad €/mln 17, principalmente negli oneri per assistenza di scalo e nei noleggi passivi, la variazione negativa si riduce a €/mln 14, ed è riconducibile principalmente:

- all'aumento delle spese per manutenzione flotta (€/mln 22), quale conseguenza dei maggiori interventi manutentivi consuntivati nel periodo, dell'aumento dei prezzi e delle più elevate quote corrisposte per "*maintenance reserve*", in parte controbilanciati dall'effetto positivo della parità cambiaria e dalla variazione dell'aliquota del premio verso Alitalia Servizi.
Si segnala inoltre che, come ampiamente in precedenza riferito nella parte generale, il cambiamento del principio contabile nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), capitalizzate ed ammortizzate secondo il loro periodo di utilità economica, applicato dal Gruppo in maniera retrospettiva, si è riverberato nell'analogo intervallo dell'esercizio precedente in minori costi per €/mln 41,8;
- all'incremento delle spese di vendita per €/mln 10, in ragione principalmente dei più elevati oneri connessi ai regimi d'incentivazione per intermediazioni cargo, parzialmente controbilanciati dalle riduzioni commissionali sul traffico passeggeri in Giappone e dagli effetti positivi delle parità cambiarie;
- all'aumento dei costi per altre prestazioni (€/mln 10, al netto di quanto consuntivato da Volare), originato essenzialmente dall'incremento degli oneri per attività di trasporto aereo derivante da attività commerciali con altri vettori, delle spese generali - anche in relazione ad investimenti in *software* non più capitalizzabili - nonché delle manutenzioni di attrezzature per l'allestimento dei servizi di bordo; detta crescita è risultata parzialmente compensata dalla flessione delle spese per prestazioni professionali nonché dalla diminuzione degli oneri assicurativi per rischi aeronautici;
- ai minori importi corrisposti per noleggi, locazioni e fitti, (€/mln 17, al netto dei costi della controllata Volare), principalmente riconducibili alla flessione dei noleggi passivi (€/mln 23, primariamente a seguito della cancellazione di accordi per l'utilizzo di aeromobili con formula *wet* destinati al trasporto merci e dell'effettuazione di voli *charter* per il Ministero della Difesa con macchine di

proprietà anziché noleggiate), alla riduzione degli oneri di *leasing*, (€/mln 9, in massima parte ascrivibile alla rinegoziazione di alcuni contratti relativi agli A321), alle più elevate locazioni passive (€/mln 7, per la trasformazione dei già citati contratti e per quanto rinveniente dalla vendita e retrolocazione di 12 MD80), nonché alla crescita dei *block space* (€/mln 8, quale conseguenza, principalmente, della maggiore attività effettuata tramite accordi reciproci);

- alla riduzione per spese di traffico e scalo (€/mln 11, al netto del contributo di Volare), quale conseguenza, essenzialmente, delle contestazioni effettuate nei confronti di alcuni gestori aeroportuali e collegate ai livelli di servizio resi, per le quali si è tuttavia provveduto, nel periodo, ad accantonarne prudenzialmente i relativi importi in apposito fondo rischi, nonché dei minori ammontari corrisposti per tasse aeroportuali e *royalties* di sorvolo, cui si sono parzialmente opposti i maggiori oneri per assistenza e trasporto passeggeri, merci e posta, in connessione principalmente con l'incremento del numero dei disservizi sui bagagli e con l'aumento del trasportato e movimentato cargo sugli scali, nonché l'aumento delle tariffe di *handling* sugli scali esteri.

Si segnala altresì che relativamente alle spese di vendita, di traffico e scalo, di manutenzione e altre prestazioni, il periodo in esame ha accolto i maggiori oneri emergenti dalla valutazione (sulla base dell'Ebit conseguito al 31 dicembre 2006 dal Gruppo Alitalia Servizi) del premio previsto contrattualmente a favore di Alitalia da parte del Gruppo Alitalia Servizi stesso.

I **costi del personale**, pari a €/mln 634, hanno presentato una crescita di €/mln 63 (+11%).

Va tuttavia premesso come la recente introduzione della legge 296/06 in tema di previdenza complementare si sia riflessa in una variazione del calcolo attuariale sulla valutazione IAS/IFRS del Trattamento di Fine Rapporto maturato sino al 31 dicembre 2006, che, escludendo la valutazione della componente incrementativa delle retribuzioni future ed associandosi alla rilevazione delle perdite attuariali precedentemente, secondo il cosiddetto metodo del corridoio, non contabilizzate, ha comportato una rilevazione nel periodo di un onere aggiuntivo di carattere non ricorrente pari a circa €/mln 14 (c.d. *curtailment*).

Escludendo tale fenomeno e l'incremento consuntivato da Volare (€/mln 9), la crescita viene a ridursi a €/mln 40, risultando essenzialmente riconducibile agli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo (circa €/mln 24), all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo (circa €/mln 9), nonché ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante (circa €/mln 11) e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il personale di terra (circa €/mln 5).

Quanto sopra ha trovato inoltre riflesso in una maggiore consistenza della forza media retribuita pari +157 risorse nette rispetto all'analogo periodo del 2006 (rappresentate da +184 organici del personale di volo e da -27 di quello di terra).

Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mln 209, hanno registrato una diminuzione di €/mln 29, essenzialmente riferibile ai minori ammortamenti di competenza, quale conseguenza della svalutazione di

circa €/mln 197 effettuata al 31 dicembre 2006 su alcuni aeromobili in flotta, nonché, residualmente, alle operazioni di vendita e retrolocazione di velivoli effettuate nello scorso esercizio.

Si informa altresì che, come già riportato nel commento della voce "spese per servizi", il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nel periodo a raffronto un adeguamento per maggiori ammortamenti pari a €/mln 41,2.

Le **altre spese operative**, pari a €/mln 70, hanno evidenziato una crescita di €/mln 18 e sono risultate articolate come segue:

	al 30.09.2007	al 30.09.2006	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	33	11	22
Altri accantonamenti	5	1	4
Minusvalenze da alienazione flotta		6	(6)
Componente realizzata dei derivati di copertura economica	4	3	1
Altre imposte e tasse dell'esercizio	4	3	1
Oneri da partnerships MilleMiglia	10	9	1
Oneri da riaddebitare	9	7	2
Spese di amministrazione	4	5	(2)
Altri oneri	2	7	(5)
Totale altre spese operative	70	52	18

In ordine alle principali differenze nei confronti del corrispondente periodo precedente si fa rilevare:

- tra quelle in aumento:
 - i più elevati accantonamenti a fondi rischi ed oneri (€/mln 22); tali importi hanno riguardato sia quanto stanziato per le controversie avviate con alcuni gestori aeroportuali (delle quali, si ricorda, si è già fatta menzione nel commento dedicato alle variazioni dei costi di traffico e scalo), sia quanto appostato per fronteggiare rischi di carattere fiscale insorti in Paesi esteri;
 - i maggiori stanziamenti al fondo adeguamento area tecnica per €/mln 4 (che si ricorda, accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate), a seguito della proroga di alcuni contratti di locazione operativa per velivoli MD80.
- tra quelle in diminuzione:

- le minusvalenze da alienazione di aeromobili, non presenti nel periodo in esame, (€/mln 6 nel corrispondente intervallo a raffronto);
- la flessione degli altri oneri vari per €/mln 5, riconducibile principalmente a quanto corrisposto per penalità nel corso del terzo trimestre 2006, e delle spese di amministrazione (€/mln 2);

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha evidenziato un valore negativo di €/mln 146, rispetto alla perdita di €/mln 173 dell'analogo periodo a raffronto.

I **proventi derivanti dalla valutazione delle partecipazioni**, pari a €/mln 2, sono risultati principalmente riferiti alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto della società collegata Alitalia Servizi.

I **proventi da attività di investimento** hanno evidenziato un valore di €/mln 2, sostanzialmente in linea con l'analogo periodo dell'esercizio precedente, e sono interamente riferiti ai dividendi percepiti.

Gli **oneri finanziari netti** hanno registrato un valore di €/mln 111, con un peggioramento di €/mln 8 nei confronti del corrispondente arco temporale del 2006.

In maggior dettaglio:

	al 30.09.2007	al 30.09.2006	variazioni
<i>Proventi finanziari:</i>			
Interessi attivi da banche	16	21	(5)
Proventi operazioni finanziarie derivate	25	25	-
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0	1	(1)
Interessi attivi da società collegate	1	1	(0)
Interessi attivi su altri crediti	4	2	2
Altri proventi finanziari	-	-	-
Totale proventi finanziari	46	50	(4)
<i>Oneri finanziari:</i>			
Interessi passivi verso banche	(42)	(42)	-
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(48)	(47)	(1)
Interessi e commissioni a collegate	(2)	(1)	(0)
Oneri operazioni finanziarie derivate	(43)	(40)	(3)
Altri oneri finanziari	(6)	(6)	1
Totale oneri finanziari	(140)	(136)	(4)
<i>Proventi (oneri) di cambio</i>	(17)	(17)	-
Totale proventi ed oneri finanziari	(111)	(103)	(8)

La variazione negativa di €/mln 8 è risultata essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi corrisposti da banche, in relazione ai minori volumi di liquidità disponibile, nonché ai maggiori oneri sostenuti per operazioni finanziarie derivate.

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 255, che si confronta con quello ugualmente negativo per €/mln 275 rilevato alla chiusura del corrispondente periodo dello scorso esercizio.