



*Relazione consolidata
del 4° trimestre 2007*

SOMMARIO

Relazione sull'andamento della gestione del quarto trimestre 2007	4
Introduzione	4
Scenario macroeconomico e di settore	8
Situazione del Gruppo	11
Andamento gestionale del periodo 1 gennaio – 31 dicembre 2007	25
Andamento gestionale del quarto trimestre 2007	31
La flotta	37
Note esplicative al conto economico consolidato	40

Relazione sull'andamento della gestione del quarto trimestre 2007

Introduzione

La presente Relazione trimestrale, considerate:

- la persistente situazione di strutturale squilibrio economico, nonché il conseguente realizzarsi d'ingenti assorbimenti di liquidità,
- la presenza di significative incertezze necessariamente sottese agli elementi di rilevante discontinuità strategica introdotti dal Piano Industriale 2008 – 2010 e dal budget 2008,

è stata comunque redatta nel presupposto della continuità aziendale, ai sensi della normativa IAS/IFRS. A tale riguardo, infatti, si rappresenta di non essere a conoscenza di volontà di porre in essere azioni volte a provocare la liquidazione della Società da parte dell'Azionista di riferimento Ministero dell'Economia e delle Finanze e che è in avanzato corso la trattativa in esclusiva con Air France-KLM, soggetto individuato dal Consiglio come idoneo ad impegnarsi per promuovere il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio di Alitalia. Peraltro, in ordine a tale individuazione e all'avvio della trattativa in esclusiva con Air France-KLM, l'Azionista di riferimento Ministero dell'Economia e delle Finanze ha espresso - per quanto di competenza - orientamento favorevole.

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 nel Bilancio 2006.

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 2006	Valori precedenti 2006	Variazioni	Variazioni %
Spese per servizi	(2.731)	(2.784)	53	-2
Ammortamenti	(509)	(456)	(53)	12
Risultato prima delle imposte	(605)	(605)	-	-

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 2006	Valori precedenti 2006	Variazioni	Variazioni %
Spese per servizi	(740)	(752)	12	-2
Ammortamenti	(271)	(259)	(12)	5
Risultato prima delle imposte	(330)	(330)	(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:

- nella sospensione nei componenti del patrimonio netto di -€/mln 18 (€/mln 1 nel periodo gennaio-dicembre)
- nell'imputazione a conto economico di proventi per €/mln 15 (€/mln 27 nel periodo gennaio-dicembre)

L'applicazione dello stesso criterio nel quarto trimestre 2006 avrebbe corrispondentemente determinato un maggior provento a conto economico pari a €/mln 6 (minor provento per €/mln 1 nell'intero esercizio), che sarebbe stato per contro accolto nelle citate componenti 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 primo semestre (€/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 dell'esercizio 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.

Le procedure di stima sono conformi a quelle normalmente seguite nell'ambito dell'informazione contabile trimestrale, 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 quarto trimestre e quelli progressivi al 31 dicembre 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 31 dicembre 2007 viene invece raffrontata con i corrispondenti dati consuntivati al 30 settembre 2007 ed al 31 dicembre 2006.

Scenario macroeconomico e di settore

Lo scenario macroeconomico mondiale risulta essere tuttora dominato dalla crisi finanziaria registratasi ad inizio estate sul mercato statunitense.

Le più recenti indagini congiunturali prefigurano per il quarto trimestre 2007 un rallentamento complessivo della crescita, accompagnato da un incremento dei prezzi delle materie prime, energetiche ed alimentari, sostanzialmente ascrivibile alla forte domanda da parte dei paesi emergenti, ove la spinta espansiva risulta non aver perso vigore.

Le quotazioni petrolifere, in continua variabilità, hanno raggiunto in media nel trimestre un valore pari a circa 89 dollari al barile (Brent).

Per quanto concerne l'andamento dei cambi, la moneta statunitense ha continuato ad indebolirsi nei confronti dell'euro, mentre il deprezzamento del dollaro rispetto alle altre valute è risultato più contenuto; le esportazioni dagli Stati Uniti ne hanno pertanto beneficiato e, accompagnandosi, nei primi mesi del trimestre in esame, ad una crescita dei consumi delle famiglie, hanno sorretto l'espansione dell'economia statunitense. Tuttavia, la brusca contrazione del livello occupazionale riscontrata nel mese di dicembre, ed il conseguente decremento dei redditi disponibili, ha condotto ad una complessiva revisione al ribasso delle previsioni di crescita.

In Giappone l'espansione è prevista in moderazione, in presenza di una debole dinamica della domanda interna, conseguente essenzialmente al ristagno dei salari, tuttavia sostenuta dalle esportazioni prevalentemente verso le altre economie asiatiche.

Nei Paesi emergenti lo sviluppo dell'attività produttiva è proseguito a ritmi elevati sia in Cina, sorretto dalle esportazioni, sia in Brasile, Russia ed India, sospinto dai consumi e dagli investimenti. E' rimasto forte l'impulso impresso dagli investitori internazionali su tali settori, nonostante l'incremento dei rischi dovuto alla forte volatilità presente sui mercati azionari e valutari.

Nell'area dell'Euro si sono rafforzati i segnali di rallentamento dell'attività, alla luce del progressivo indebolimento del quadro congiunturale, caratterizzato da una decelerazione della produzione industriale, da una contrazione degli investimenti e delle esportazioni, sfavorevolmente impattate dall'andamento valutario, in un contesto di forte instabilità delle condizioni finanziarie. Il progressivo inasprimento dei tassi di inflazione, nonostante la buona *performance* del mercato del lavoro, associandosi ad un crollo del clima di fiducia dei consumatori, ha portato inoltre ad una perdita di vigore dei consumi privati.

In tale contesto è stato rilevato un rallentamento dell'economia italiana nel quarto trimestre 2007, che ha fatto registrare un calo della produzione industriale, in collegamento anche all'incremento del costo del lavoro e del tasso di credito bancario, un crollo delle esportazioni conseguente al rincaro dell'euro, ed un indebolimento dei consumi privati che, pur sorretti da un rallentamento del tasso di disoccupazione,

risentono dei forti aumento dei prezzi delle materie prime e della percezione di instabilità economico/politica che peggiora il clima di fiducia delle famiglie

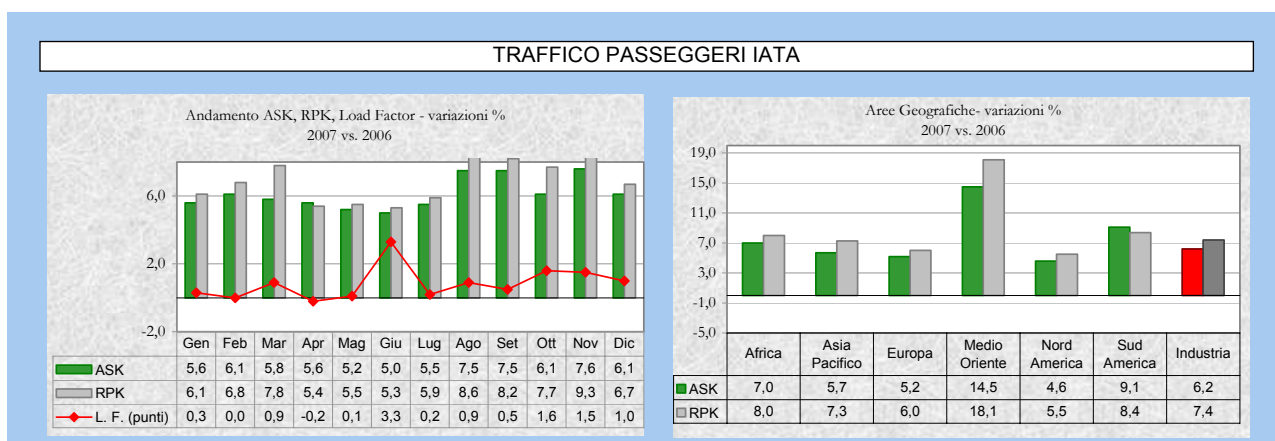
La decelerazione complessivamente consuntivata dall'economia mondiale, non ha per il momento generato ripercussioni sul settore del trasporto aereo mondiale.

A livello IATA infatti è stato osservato un incremento rispetto al trimestre a raffronto in termini di capacità pari a circa il 7%, pienamente corrisposto dall'andamento del traffico (+8% circa).

I più elevati tassi di espansione sono stati osservati su America Latina e Medio Oriente, seguite da Asia, Nord America, Africa ed Europa.

Per l'intero anno 2007 l'incremento rispetto al precedente esercizio in termini di capacità è risultato complessivamente pari al 6,2%, ad esso contrapponendosi un aumento del 7,4% nei livelli della domanda.

I grafici sotto riportati evidenziano, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata del traffico passeggeri nel 2007 e l'andamento delle singole aree geografiche.



Sono rimaste immutate le previsioni di crescita economica per l'anno appena trascorso, pari, a livello di profitti netti, a 5,6 miliardi di dollari, mentre sono state riviste decisamente al ribasso le stime per il 2008, pari a circa 5 miliardi di dollari, quale effetto dei continui rincari petroliferi e di un previsto ridimensionamento del traffico a seguito della turbolenza finanziaria americana, a fronte tuttavia di immissioni incrementali di capacità da parte dei vettori.

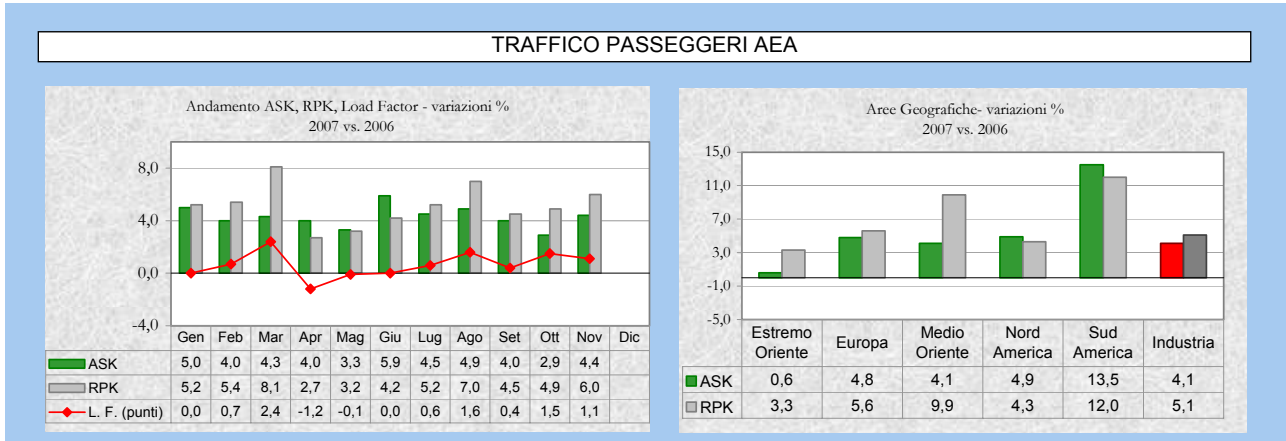
Sul comparto europeo, a livello AEA¹ nel quarto trimestre è stata immessa capacità aggiuntiva rispetto al periodo a raffronto pari a circa il 4%, cui ha corrisposto un aumento del traffico di circa il 5%.

I maggiori incrementi sono stati consuntivati su Sud America e Medio Oriente, seguiti da Nord America, Europa ed Estremo Oriente.

Considerando l'intero esercizio 2007, la capacità incrementale introdotta ha raggiunto circa il 4%, facendo ad essa seguito un aumento del traffico pari al 5% circa.

¹ Dati aggiornati al mese di novembre 2007

Nei grafici² 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.



² Dati aggiornati al mese di novembre 2007

Situazione del Gruppo

Il quarto trimestre 2007 è stato contrassegnato nell'ambito dell'attuazione del Piano di transizione e sopravvivenza dall'evolversi dell'attività finalizzata ad individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disposti ad impegnarsi per promuovere il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio di Alitalia e interessati, in tale contesto, ad acquisire il controllo della stessa.

Avendo già ampiamente trattato, ultimamente in sede di Relazione Consolidata del terzo trimestre 2007, quanto delineatosi in ordine a tale fattispecie fino al 7 novembre u.s., si ritiene utile riassumere, nel seguito, i principali fatti antecedenti a tale data ed evidenziare, con maggior dettaglio, quanto avvenuto nel periodo successivo.

Nella riunione del 1° agosto, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, dopo aver cooptato e nominato Presidente il dott. Maurizio Prato, ha 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 (per i cui dettagli si fa rinvio alla Relazione Semestrale al 30 giugno 2007) nella sua interezza è stato quindi esaminato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione nelle sedute del 30 agosto e del 7 settembre u.s..

In tali riunioni, il Consiglio di Amministrazione ha manifestato l'esigenza di un apporto di nuove risorse finanziarie, mediante un consistente aumento di capitale da attuarsi nei prossimi mesi, in connessione con l'auspicata modifica dell'assetto proprietario della Compagnia.

Il Consiglio, anche in successive riunioni, si è nel contempo riservato di valutare entità, tempi e modalità di tale aumento sulla base del monitoraggio e dell'apprezzamento dell'andamento gestionale dei successivi 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.

Il Consiglio di Amministrazione del 30 agosto, in coerenza con l'obiettivo assunto di individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari idonei a promuovere il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio della Società, ha selezionato Citi quale *financial advisor* per l'attuazione di tale progetto conferendo nel contempo, 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.

Alitalia, in data 19 novembre, ha informato il mercato di aver ricevuto una comunicazione da parte del vettore Aeroflot relativa alla decisione del *management* dello stesso di non partecipare al progetto in corso.

Durante l'incontro del 6 dicembre, il Consiglio di Amministrazione ha preso atto di quanto comunicato dall'*advisor* Citi circa il ricevimento, nella stessa giornata, di Proposte non vincolanti da parte di Air France-KLM e di AP Holding. L'*advisor* Citi ha altresì comunicato la ricezione di una Proposta non vincolante da parte del Prof. Baldassarre, come mandatario della cosiddetta "Cordata Baldassarre".

In merito a quest'ultima, il Consiglio, pur avendo rilevato, come già rappresentato, la mancata fornitura all'*advisor* Citi degli elementi informativi base di partecipazione al progetto che hanno determinato l'impossibilità di procedere ai necessari approfondimenti, ha dato mandato agli *advisor* di procedere alla valutazione della Proposta e di riferirne al Consiglio di Amministrazione.

In data 14 dicembre Alitalia, su richiesta della CONSOB, ha precisato che, nell'ambito dei suoi approfondimenti relativi alle offerte non vincolanti ricevute dall'*advisor* Citi ed esaminate in occasione dell'ultima riunione del Consiglio di Amministrazione, la valutazione delle stesse sarebbe stata effettuata con particolare focalizzazione sul loro contenuto industriale, oltre che sulla base dei contenuti finanziari delle stesse.

In particolare, l'attenzione di Alitalia si sarebbe concentrata sui seguenti aspetti principali:

1) La capacità di permettere il risanamento di Alitalia determinando condizioni di sostenibilità dell'Azienda nel medio-lungo termine, unitamente ad una rapida inversione del *trend* di perdite in corso e di valorizzare il suo *brand* e la relativa capacità di copertura del mercato.

2) La risoluzione delle criticità strategiche chiave che hanno generato il deterioramento della redditività della Società, ed in particolare:

- ridurre l'assorbimento di traffico operato sul mercato italiano attraverso i grandi *hub* europei;
- garantire alla Compagnia un modello di business ed una dimensione tale da poter essere attrice della competizione a livello globale;
- migliorare la qualità dell'assetto della rete anche attraverso lo sviluppo di un operativo *hub* che in prospettiva possa avvicinarsi per livelli dimensionali e numerosità delle connessioni ai principali scali europei;
- riallineare la struttura dei costi ed i livelli di efficienza complessiva dell'azienda a quella dei suoi principali concorrenti;
- migliorare la qualità del servizio al cliente e le performance operative in termini di puntualità e affidabilità del prodotto.

3) La determinazione delle condizioni per una crescita nel lungo termine dell'azienda e conseguentemente del numero delle destinazioni e delle frequenze che la Compagnia sarà in grado di offrire ai suoi clienti.

4) La generazione di importanti sinergie derivanti dall'integrazione dei *network* e delle strutture operative.

5) L'entità delle risorse finanziarie destinate all'attuazione del Piano Industriale dell'Azienda e dei suoi investimenti.

6) La capacità di generare flussi di cassa adeguati per sostenere i livelli di indebitamento allineati a quelli dell'Industria.

In data 21 dicembre, il Consiglio di Amministrazione, sulla base della valutazione delle proposte non vincolanti pervenute, come detto, il 6 dicembre, e tenuto conto delle raccomandazioni finali da parte degli *advisor* (Citi, *advisor* finanziario, Roland Berger, *advisor* industriale e Grimaldi e Associati, *advisor* legale), integrate alla luce degli ulteriori chiarimenti ed informazioni pervenuti successivamente a tale data dai soggetti offerenti, ha deliberato all'unanimità:

– di ritenere che la proposta non vincolante trasmessa da Air France-KLM offra alla Società, nell'attuale stato di forte criticità della situazione aziendale, avuto anche riguardo al processo attuativo del Piano di Transizione/Sopravvivenza, rappresenti la soluzione appropriata per la salvaguardia del complessivo patrimonio dell'Azienda e per promuovere il suo rapido e duraturo risanamento, grazie al beneficio delle sinergie derivanti dall'integrazione in un rilevante contesto internazionale del trasporto aereo. Detta proposta, infatti:

- i. fornisce adeguate e affidabili garanzie, d'ordine industriale e finanziario, di promuovere con successo il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio di Alitalia, dichiarando disponibilità ed interesse, in tale contesto, ad acquisire il controllo della Compagnia,
- ii. è più conveniente da un punto di vista economico-finanziario per gli azionisti,
- iii. risulta corrispondere idoneamente all'auspicio formulato dall'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze, di cui al comunicato dallo stesso diffuso in data 31 luglio 2007, in quanto prospetta di tener conto adeguatamente dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo in un'ottica di continuità e di adeguatezza del servizio di trasporto aereo in Italia;

– di inviare quindi una comunicazione al Ministro dell'Economia e delle Finanze, chiedendo allo stesso di esprimere il suo orientamento circa la proposta non vincolante di Air France-KLM con una tempistica che

non si discosti significativamente da quella prospettata dal Governo nel proprio comunicato³ diffuso il 20 dicembre 2007, anche alla luce delle criticità finanziarie della Compagnia e di quelle di scenario via via sempre più impegnative.

- di conferire mandato, nel contesto sopra richiamato, al Presidente di definire i termini della trattativa in esclusiva da avviare con Air France-KLM.

L'orientamento del Consiglio di Amministrazione a favore della proposta non vincolante formulata da Air France-KLM è maturato in considerazione dei molteplici elementi contenuti nella proposta di seguito riassunti:

- Air France-KLM detiene una significativa esperienza ed offre un elevato livello di credibilità industriale;
 - Air France-KLM è la più grande compagnia aerea del mondo ed una delle più solide finanziariamente e industrialmente (con un fatturato di 23 miliardi di euro, una capitalizzazione di mercato di circa 7,2 miliardi di euro, una flotta di 601 aeromobili, 240 destinazioni servite, oltre 73 milioni di passeggeri trasportati, 4,1 miliardi di euro di liquidità al 30 settembre 2007, un risultato netto pari a 891 milioni di euro nell'anno fiscale 2006/2007, in forte crescita nel corrente anno);
 - ha una comprovata esperienza di integrazioni su media e larga scala completate con successo, anche attraverso percorsi di ristrutturazione industriale;
 - opera la rete multi-hub con le migliori performance di mercato nel mondo;
 - è leader dell'Alleanza SkyTeam, fondata nel 2000 e progressivamente ampliata fino a comprendere 11 membri.
- Il piano industriale presentato da Air France-KLM è stato ritenuto di elevata credibilità e idoneo a risolvere le criticità di tipo strategico, industriale e finanziario di Alitalia, tenuto anche conto del contesto competitivo nel quale la Società opera. Tale Piano in sintesi:
 - Crea una situazione di vantaggio per tutti i soggetti coinvolti:
 - per Alitalia che riguadagnerà la capacità di crescita e la sostenibilità economica;
 - per l'Italia, che avrà accesso ad un sistema evoluto di trasporto aereo, passeggeri e merci, competitivo su scala mondiale;

³**Presidenza del Consiglio dei Ministri -Comunicato Stampa del 19 Dicembre 2007**

"Il Consiglio di amministrazione di Alitalia del 21 dicembre si esprimerà sulle proposte non vincolanti ricevute.

L'azienda proporrà quindi al Governo di avviare una trattativa in esclusiva con il soggetto che a giudizio del C.d.A. ha elaborato la proposta più interessante sotto il profilo industriale e finanziario.

Il Governo, a sua volta, valuterà le indicazioni espresse dal C.d.A. e la documentazione a loro supporto.

L'esame che il Governo effettuerà sarà approfondito e tenderà a verificare se la proposta del soggetto con cui l'azienda intende avviare una trattativa in esclusiva è conforme ai profili di interesse generale a cui il Governo si è sempre ispirato.

Il Governo prevede di concludere la propria valutazione entro la prima metà di gennaio".

- per Air France-KLM, che rafforzerà il proprio sistema multi-hub acquisendo una piattaforma addizionale, con un ruolo che apporta valore all'intero sistema, anche per gli evidenti margini di crescita.
- Modera l'effetto di drenaggio del traffico nel nord Italia e in particolare a Milano, verso i grandi hub europei, essendo attualmente Air France-KLM uno dei vettori che più efficacemente applica tale modello. In questo senso, grazie a soluzioni di trasporto competitive messe a disposizione dalla rete Alitalia e dal suo hub di Fiumicino, unitamente al miglioramento della capacità di attrarre traffico ad alto yield, le attuali criticità potranno trasformarsi in opportunità attraverso le quali creare valore.
- Proseguendo in stretta continuità logica il percorso di riposizionamento indicato dalla stessa Compagnia nel proprio Piano di Sopravvivenza/Transizione, accelera la rimozione delle cause delle attuali perdite e pone le basi per un nuovo e più solido sviluppo, attraverso un riallineamento della struttura dei costi e dei livelli di efficienza complessiva dell'Azienda, compresa un'iniziale riduzione della flotta e di alcune destinazioni e frequenze.
- Evidenzia la capacità di generare flussi di cassa adeguati per sostenere i livelli di indebitamento che vengono, con l'aumento di capitale prospettato, allineati a quelli dell'Industria.
- Prevede il rinnovamento della flotta (in particolare, la completa sostituzione degli MD80 entro il 2017 e dei B767) e una crescita graduale e costante nel tempo a partire dal 2011 (con un volume complessivo di investimenti di 6,5 miliardi di euro).
- Prevede il miglioramento della qualità del servizio al cliente e delle performance operative in termini di puntualità e affidabilità del prodotto, prevedendo significativi investimenti sull'allestimento e sul prodotto di bordo, oltre che sui servizi al passeggero, in modo da rilanciare e rafforzare la posizione competitiva di Alitalia, valorizzandone il marchio.
- Offre la possibilità di accedere alla Joint Venture sul Nord Atlantico con alcuni partner SkyTeam tra i quali Delta.
- Valorizza Roma come *hub*, migliorando l'offerta ai passeggeri, in particolare per quelli da/per l'Italia, grazie all'ingresso nella rete *multi-hub* di Air France-KLM. Attribuisce a Fiumicino un ruolo chiaro ed insostituibile nel disegno di network del nuovo Gruppo per le regioni del Centro Sud ed Est Europa, fino all'Africa del Nord. Il nuovo Gruppo grazie alla presenza di un hub situato nella regione meridionale dell'Europa, migliorerà la posizione competitiva rispetto all'altro principale network concorrente europeo che già dispone di *hub* geograficamente più a sud di Parigi ed Amsterdam.
- Prevede un ruolo importante per il sistema aeroportuale milanese: Linate vede infatti confermato e rafforzato il ruolo di aeroporto cittadino, dedicato al traffico d'affari, con i limiti definiti dall'attuale assetto regolamentare. Malpensa mantiene i tre principali collegamenti intercontinentali per il nord America, il sud America e l'Asia previsti e riposiziona gli orari dei collegamenti internazionali in modo da migliorare il servizio per il traffico d'affari italiano come da Piano Industriale Alitalia.
- A completamento della strategia adottata per servire il mercato del nord Italia, riconferma la volontà di sostenere lo sviluppo di Volareweb, ricorrendo alle competenze maturate nelle esperienze di successo di Transavia e Transavia France.

- Prevede l'integrazione delle attività cargo Alitalia con quelle di Air France-KLM, mantenendo marchio e base operativa: si rafforza la posizione di primo operatore a livello mondiale, che diventa il primo anche sul mercato italiano, beneficiando di un significativo effetto di scala (costi e portafoglio prodotti/servizi),
 - In merito ad Alitalia Servizi, si conforma a quanto previsto nel Piano di Sopravvivenza/Transizione di Alitalia.
- La proposta di Air France-KLM consente di generare significative sinergie a favore di Alitalia, rendendo possibile un rilancio sostenibile nel lungo periodo.
 - In particolare, si è valutato che lo strumento industriale più importante per generare sinergie significative e sostenibili nel tempo sia la sovrapposizione di reti (il network overlap). Infatti, l'integrazione di due network sovrapposti e la conseguente creazione di una rete più estesa basata su diversi hub moltiplica in maniera esponenziale la capacità di attrarre traffico e generare provento incrementale: un sistema di reti integrate offre ai propri clienti una molteplicità di soluzioni di viaggio, sia come possibili itinerari che come combinazioni tariffarie.
- La proposta di Air France-KLM offre, da un punto di vista economico, le migliori condizioni per il Ministero dell'Economia e delle Finanze e per gli azionisti di minoranza ed è corredata da una elevata certezza di reperimento delle risorse finanziarie per Alitalia
 - Air France-KLM al 30 settembre 2007 ha disponibilità di cassa pari a 4,1 miliardi di euro. Inoltre, Air France-KLM si impegna a garantire l'intero ammontare indicato per il necessario aumento di capitale sociale (750 milioni di euro).
- La proposta di Air France-KLM prevede espressamente la disponibilità ad assumere impegni nei confronti dello Stato Italiano, aventi per oggetto:
 - Conservazione e valorizzazione del marchio, del logo e della livrea Alitalia con pari dignità rispetto alle altre due compagnie del gruppo;
 - Il mantenimento di una copertura del mercato italiano ed un appropriato livello di servizio; al riguardo, è stato specificato che il *network* nazionale resterà sostanzialmente immutato rispetto a quanto previsto nel Piano di Sopravvivenza/Transizione di Alitalia e presenterà un'offerta in grado di soddisfare un'elevata percentuale della domanda da e per Milano e da e per Roma.
 - La copertura delle destinazioni internazionali ed intercontinentali tramite gli aeroporti di Roma e di Milano; a tal riguardo, è stato chiarito che non è intenzione di Air France-KLM utilizzare Alitalia per alimentare gli hub di Parigi e di Amsterdam, bensì quella di rafforzare Alitalia come importante vettore europeo.
- La proposta di Air France-KLM presenta ricadute occupazionali in linea con quanto previsto dal Piano di Sopravvivenza/Transizione di Alitalia.
Nella proposta, Air France-KLM indica la volontà di considerare misure di coinvolgimento del personale, con forme di partecipazione al risultato.

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze in data 28 dicembre 2007, sentito il Presidente del Consiglio dei Ministri, dopo avere esaminato la documentazione trasmessa dal Consiglio di Amministrazione di Alitalia, ha espresso orientamento favorevole a che la Società avvii una fase di trattativa in esclusiva con Air France - KLM, finalizzata alla formulazione di una proposta vincolante di integrazione tra i due Gruppi, nell'ambito della quale il Ministero dell'Economia valuterà la cessione della propria quota di partecipazione in Alitalia.

Il citato periodo di trattativa in esclusiva e la relativa fase di "due diligence" sono attualmente in corso e dovrebbero concludersi entro la prima metà di marzo 2008..

In data 31 gennaio 2008, è stato notificato alla Compagnia da AP Holding il ricorso di quest'ultima al TAR Lazio volto ad ottenere la dichiarazione di illegittimità e, quindi, l'annullamento, previa misura cautelare, della asserita "decisione" del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di cui al comunicato stampa summenzionato, "favorevole" all'avvio di una fase di trattativa in esclusiva tra Alitalia ed Air France-KLM, e della asserita "deliberazione" del Consiglio dei Ministri, sempre in data 28 dicembre 2007, con la quale si sarebbe convalidata la predetta "decisione", nonché di tutti gli altri eventuali atti presupposti, connessi e consequenziali.

La deliberazione del Tribunale Amministrativo, sia per la decisione, sia per il merito, è attesa per il 20 febbraio p.v.

In data 7 febbraio 2008, è stato inoltre notificato ad Alitalia l'atto con il quale la SEA ha promosso un'azione legale contro la Compagnia ai fini del risarcimento dei presunti danni derivanti dalle decisioni assunte da Alitalia sul proprio nuovo assetto di rete.

Risultato economico e finanziario al 31 dicembre 2007

In tale contesto, è stata riscontrata, con riferimento al solo quarto trimestre 2007 una perdita operativa pari a €/mln 56, con una variazione positiva rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio di €/mln 237 (che si riduce ad €/mln 40 escludendo quanto riferibile alla svalutazione operata sulla flotta nel 2006 per €/mln 197). Sempre limitatamente all'ultima frazione d'anno è stata in parallelo osservata a livello di risultato ante imposte una perdita pari a €/mln 109 (a fronte del risultato sfavorevole per €/mln 330 registratosi nel corrispondente trimestre a raffronto, anche quest'ultimo tuttavia inclusivo degli effetti della già citata svalutazione effettuata sugli aeromobili del Gruppo).

Va comunque fatto osservare come nell'arco di esercizio considerato, sia stato pari ad €/mln 41 il positivo apporto netto di partite considerate di carattere non ricorrente, come in seguito meglio rappresentato.

Con riferimento all'intero esercizio 2007 è stata rilevata una perdita operativa pari a €/mln 203, in diminuzione rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2006 di €/mln 263 (ovvero di €/mln 66 al netto della rappresentata svalutazione sulla flotta).

Il risultato ante imposte per il 2007 ha assunto un valore negativo di €/mln 364, in flessione per €/mln 241 nei confronti del precedente esercizio in comparazione (variazione che si riduce a €/mln 44 escludendovi, per €/mln 197, quanto nel 2006 riferito alla citata svalutazione intervenuta su alcuni velivoli del Gruppo).

In maggior dettaglio, si fa osservare come a livello annuo il rappresentato andamento, in presenza di:

- ricavi del traffico passeggeri, pari ad €/mln 3.658, in riduzione di €/mln 67 essenzialmente in ragione della flessione nei livelli dello *yield* determinata dall'accesa competizione tariffaria e dello sfavorevole effetto valutario,
- proventi da traffico merci pari ad €/mln 537, in crescita di €/mln 26 principalmente per effetto dei più elevati volumi di attività,
- altri ricavi operativi pari ad €/mln 661, in aumento di €/mln 173 essenzialmente quale conseguenza dell'apporto partite di carattere non ricorrente (per il cui dettaglio si rimanda a quanto nel seguito meglio illustrato – con particolare evidenza nelle note esplicative);
- costi del carburante nel complesso pari ad €/mln 1.032, in aumento di €/mln 20, primariamente quale effetto dell'ascesa dei corsi del greggio, solo in parte controbilanciata dal positivo apporto dei cambi,
- costi del personale pari a €/mln 839, in aumento di €/mln 100, in massima parte in relazione all'incremento della forza media retribuita (+133 risorse rispetto al 2006), totalmente conseguente alla piena considerazione nel 2007, della controllata Volare, inclusa nel perimetro di consolidamento soltanto dall'aprile dello scorso esercizio, nonché al venir meno dello strumento della cassa integrazione, particolarmente incidente sul periodo in comparazione,
- altri costi operativi, pari a €/mln 3.187, in riduzione per €/mln 55 (+€/mln 256 considerando nel raffronto anche la svalutazione di alcuni aeromobili in flotta effettuata per €/mln 197 nel 2006), essenzialmente riconducibile ai minori oneri commerciali, per noleggi ed oneri diversi di gestione come meglio dettagliato nelle successive note esplicative,
- oneri della gestione finanziaria pari a €/mln 162, con un peggioramento di €/mln 21, in massima parte ascrivibile ai minori interessi attivi ed ai più elevati oneri collegati all'esercizio delle opzioni su strumenti derivati di copertura del carburante,

includa consistenze di carattere non ricorrente, che hanno complessivamente fatto rilevare un valore positivo netto limitato a €/mln 22.

I principali fenomeni ad esse riferibili vengono di seguito evidenziati:

- la positiva definizione del contenzioso insorto con un gestore aeroportuale, i cui relativi importi erano stati prudenzialmente in precedenza accantonati. La transazione tra le parti ha originato la rilevazione di minori oneri connessi a spese aeroportuali pari ad €/mln 44;
- la definizione degli accordi relativi allo scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow ritenuti non strategici dal Piano Industriale 2008-2010 di Alitalia, avendo quest'ultima in titolarità altre dieci coppie di *slot* su tale aeroporto. Il perfezionamento della prima fase di scambio ha generato proventi pari ad €/mln 55. La compensazione prevista a completamento della seconda fase sarà a valere sull'esercizio 2008 ed ammonterà, utilizzando i medesimi parametri di conversione, ad €/mln 38;

Parziale compensazione è emersa:

- dalle iniziative commerciali lanciate a favore dei clienti aderenti all'iniziativa Millemiglia 2003-2007, che hanno tra l'altro previsto tramite il lancio della promozione "Premio Fedeltà", la possibilità per i passeggeri iscritti, nel caso in cui utilizzino due voli con Alitalia nei primi 6 mesi del 2008, di vedersi riconosciute a determinate condizioni contemplate dal Regolamento, da luglio 2008 e se non utilizzate entro il 30 giugno 2008, le miglia guadagnate al 31 dicembre 2007.
Tale promozione ha comportato oneri per €/mln 38.
- dagli importi accantonati a fondi rischi a fronte di paventate pretese di terzi o azioni revocatorie in corso, complessivamente pari a €/mln 32 (al netto degli assorbimenti del periodo);
- da quanto appostato, per complessivi €/mln 11, onde riflettere gli effetti dell'uscita dalla flotta operativa (in linea con le previsioni del Piano Industriale 2008-2010), da aprile 2008, di alcuni aeromobili in locazione, sia in termini di svalutazione di quanto su tali velivoli capitalizzato, sia in ragione dell'insorgenza, per i canoni da corrispondere fino alla conclusione dei relativi contratti, di un'obbligazione attuale a fronte dell'intervenuta onerosità degli accordi.

Per quanto concerne invece l'accertamento della corretta iscrizione del valore contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, e segnatamente della flotta, si segnala che Alitalia ha incaricato un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguata allo scopo, per vedersi fornire elementi idonei ad effettuare una stima del valore di mercato recuperabile (*fair value* dedotti i costi di vendita) degli aeromobili di proprietà, in aggiornamento di quanto già effettuato con riferimento al 31 dicembre 2006 ed al 30 giugno 2007.

L'esperto, all'atto di redazione della presente Relazione, non ha ancora ultimato i lavori. Le risultanze di detto esperto verranno comunque considerate in sede di Bilancio annuale.

Sotto il profilo finanziario, il progressivo *trend* di perdite sopra rappresentato ha trovato riflesso in una connessa, ulteriore e progressiva erosione della liquidità e dei crediti finanziari correnti, attestatesi al 31 dicembre 2007 a €/mln 358, con una riduzione di €/mln 348 rispetto al corrispondente esercizio 2006 (€/mln 36 nei confronti della situazione chiusa al 30 settembre 2007).

In maggior dettaglio, al 31 dicembre 2007, l'indebitamento netto del Gruppo è risultato pari a €/mln 1.167, rispetto a €/mln 993 al 31 dicembre 2006.

Posizione finanziaria netta

<i>Importi in milioni di euro</i>	<u>31.12.2007</u>	<u>30.09.2007</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>IV trimestre 2007</u>	<u>variazioni vs 31.12.2006</u>
A. Cassa	(9)	(8)	(9)	()	()
B. Altre disponibilità liquide	(319)	(352)	(647)	33	328
C. Titoli detenuti per la negoziazione			()		
D. Liquidità (A+B)	(327)	(360)	(656)	33	328
E. Crediti finanziari correnti	(32)	(34)	(50)	2	18
F. Strumenti finanziari derivati	(8)	(25)	(34)	17	25
G. Debiti bancari correnti	144	143	166	1	(22)
H. Altri debiti finanziari correnti	6	6	8	()	(2)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	141	123	141	18	
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	(218)	(271)	(565)	53	347
K. Debiti bancari non correnti	596	647	764	(50)	(167)
L. Obbligazioni emesse	723	704	709	19	13
M. Altri debiti non correnti	66	70	84	(5)	(19)
N. Indebitamento finanziario(K+L+M)	1.385	1.421	1.558	(36)	(173)
O. Indebitamento finanziario netto (J+N)	1.167	1.150	993	17	174

Hanno concorso a determinare la variazione negativa pari a €/mln 174 i seguenti fenomeni:

- l'assorbimento della liquidità per €/mln 328;
- la flessione dei crediti finanziari per €/mln 18;
- il decremento di quanto relativo alla valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere, per complessivi €/mln 25;
- la flessione dell'indebitamento corrente per €/mln 24;
- la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine, pari a €/mln 173.

Con riferimento alla sopra rappresentata riduzione, per €/mln 346, delle disponibilità liquide si evidenzia che tale variazione è risultata essenzialmente ascrivibile al finanziamento della gestione corrente, al rimborso delle quote correnti e degli interessi sui finanziamenti a lungo termine, 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. Parziale compensazione è intervenuta per gli incassi derivanti dall'operazione di scambio di tre coppie di slot sull'aeroporto di Londra Heathrow (finalizzatasi nel quarto trimestre dell'esercizio), dalla dismissione della proprietà immobiliare denominata Casale Somaini, dalla vendita di un aeromobile ATR72 e dai dividendi azionari relativi alla partecipazione in Air France – KLM.

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

- le immobilizzazioni materiali per €/mln 128, riferite principalmente a manutenzioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*) per €/mln 56 (€/mln 16 nel IV trimestre 2007), a revisioni e modifiche della flotta di proprietà e di terzi per €/mln 49 (€/mln 14 nel IV trimestre 2007), all'acquisto di un motore di scorta B777 e apparati di rotazione per €/mln 18 ed alla realizzazione dei nuovi *layout* di alcuni aeroporti italiani per €/mln 2;
- le immobilizzazioni immateriali per €/mln 5, essenzialmente correlati a progetti *software* in corso di realizzazione;
- le immobilizzazioni finanziarie per €/mln 16, conseguenti all'accensione di depositi cauzionali relativi a rinnovi di contratti di locazione.

Prevedibile evoluzione della gestione e principali fatti occorsi oltre il 31 dicembre 2007

In un contesto che registra l'acuirsi di forti criticità attuative del Piano 2008 – 2010 derivanti da fattori sia interni sia esterni, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha, nella seduta del 30 gennaio 2008, approvato il documento di Budget 2008 che, elaborato su base industriale *stand-alone*, ha confermato scelte strategiche di forte discontinuità, in attuazione del Piano di sopravvivenza/transizione, orientate in particolare a:

- Dimensionare la capacità offerta in base alle attuali prospettive di mercato;
- Consolidare i mercati domestico e di lungo raggio basandosi su un singolo *hub* al servizio dei trasferimenti da e per l'Italia;
- Razionalizzare il *network* internazionale;
- Ridisegnare i prodotti considerando le caratteristiche di ciascun mercato;
- Rilanciare il marchio italiano;
- Recuperare la penetrazione commerciale sui mercati/rotte strategiche attualmente sottoperformanti;
- Aumentare la profittabilità unitaria del Cargo;
- Sviluppare il business *low cost* nei settori internazionale e *bypass* domestico in presenza di livelli di redditività soddisfacenti.

Il Budget ha risentito, rispetto al Piano, della maggiore gradualità nell'implementazione delle azioni industriali previste, sia per quanto attiene ai ricavi sia per quanto attiene ai costi, in relazione anche ai forti condizionamenti di contesto, nonché del rilevante incremento del costo del carburante. In considerazione delle conseguenti minori prospettive di marginalità positiva, si è prevista un'ulteriore riduzione di attività e razionalizzazione del *network* rispetto a quanto ipotizzato per il 2008 dallo stesso Piano di sopravvivenza/transizione.

In considerazione di quanto espresso, il risultato operativo industriale previsto per l'esercizio 2008, pur delineandosi lievemente migliore di quello del 2007, fa registrare un consistente peggioramento rispetto a quello indicato invece nel primo anno di Piano. L'EBITDAR è previsto attestarsi nell'ordine di 3 punti percentuali dei ricavi.

Dal punto di vista finanziario, come già evidenziato in occasione dell'approvazione del budget 2008, avuto riguardo alle suddette criticità, preesistenti e sopravvenute, il mantenimento della liquidità su livelli di sostenibilità operativa si prospetta sempre più correlato con l'operazione di ricapitalizzazione prevista a budget a metà 2008, al momento dell'ordine di 750 milioni di euro, nonché alla effettiva realizzabilità delle operazioni di dismissione di *asset* previste nel Piano Industriale 2008-2010 e nel budget 2008.

Al riguardo si evidenzia che gli assunti e gli obiettivi di budget, nel presupposto del pieno raggiungimento degli stessi, consentono di prevedere – per l'anno in esame - anche senza considerare l'indispensabile apporto di capitale, il mantenimento di una liquidità, pur in forte contrazione, su livelli positivi in una situazione che rimane comunque di difficile sostenibilità sul piano della gestione operativa. Ciò anche avuto riguardo agli strutturali sfasamenti tra entrate ed uscite che solo in parte possono essere fronteggiati da operazioni straordinarie, in attesa del pieno avvio della stagione estiva.

In tale contesto eventuali slittamenti nei tempi di definizione dei progetti in via di implementazione potrebbero comportare rilevanti criticità che renderebbero necessaria l'accelerazione dei tempi di realizzazione dell'aumento di capitale.

Lo scenario descritto conferma le scelte obbligate del Piano di sopravvivenza/transizione e la non perseguibilità di qualsiasi tentativo di posizionamento autonomo della Compagnia al di fuori di forti integrazioni industriali con altri operatori del Trasporto aereo in grado di generare elevate sinergie.

Si fa altresì rilevare che, ai sensi di quanto previsto dal termine legale quale *slot "release"*, Alitalia, in data 31 gennaio 2008, ha provveduto a rilasciare gli *slot* dei quali risultava assegnataria sull'aeroporto di Milano-Malpensa, di cui non si prevede l'utilizzazione nella prossima *summer season* del corrente anno (30 marzo – 25 ottobre 2008).

In data 5 febbraio Alitalia ha presentato il nuovo *network* per la stagione estiva 2008, definito in linea con quanto stabilito nel Piano Industriale 2008-2010.

In un contesto caratterizzato da:

- un *trend* di perdite accumulate e prospettive sempre più insostenibile nell'attuale assetto;
- l'impossibilità per la Compagnia, nell'attuale stato, di alimentare in modo efficiente e produttivo due *hub*, sotto il profilo competitivo ed economico;
- la conseguente improrogabile esigenza di ridefinizione del posizionamento di Alitalia e dell'assetto industriale, attraverso radicali interventi sulla rete, sulla qualità del prodotto, sui costi operativi, sull'organizzazione dell'Azienda.

il ridisegno del *network* è risultato essere la prima indifferibile azione prevista dalle scelte di piano.

Il nuovo posizionamento strategico prevede un ritorno di Alitalia alla sua missione storica: vettore a servizio dell'Italia, rimettendo l'Italia al centro della propria rete, offrendo migliori orari e connessioni da tutte le principali città italiane al resto del mondo e viceversa.

Con il modello di network attuale infatti, la maggior parte del traffico intercontinentale che gravita su Malpensa è costituito da traffico in connessione, passeggeri per i quali Milano non è né punto di origine né punto di destinazione del viaggio; i voli diretti da o per Malpensa solo per meno della metà del traffico (38%) sono utilizzati dalla clientela di Milano e, per la gran parte, sono utilizzati dai mercati esteri.

La maggior parte dei collegamenti attuali Alitalia su Malpensa dal resto d'Italia sono dunque necessari non tanto per i passeggeri che vanno o vengono da Milano ma per canalizzare sull'aeroporto di Malpensa, che non dispone di un bacino naturale di traffico, i passeggeri che proseguono oltre Milano. Tale assetto ha costituito per Alitalia una onerosa e insostenibile duplicazione dei voli dedicati al traffico da e per Milano, già servito, peraltro, attraverso il comodo e centrale aeroporto di Milano Linate

La nuova missione industriale di Alitalia è previsto si realizzi mediante:

1. scelta di Roma Fiumicino quale *hub* di riferimento, centrale rispetto al mercato Italiano e bacino "naturale" di traffico, per sfruttare al massimo le caratteristiche di Roma quale grande mercato di destinazione e punto di interconnessione naturale per il traffico italiano e le direttrici Nord Sud;
2. sospensione dei voli operanti sulle rotte non remunerative e aumento di connessioni e frequenze sulle restanti;
3. rilancio del brand Alitalia in Italia e nel mondo, in linea con il nuovo posizionamento di rotte;
4. focalizzazione degli investimenti di prodotto e di *marketing* sui principali mercati origine/destinazione da e per l'Italia: Stati Uniti, Canada, Giappone, Sud America e bacino del Mediterraneo.

In particolare, i motivi alla base della scelta di Fiumicino come *hub* di riferimento sono principalmente i seguenti:

1. nell'attuale contesto, come già in precedenza riferito, è impossibile gestire in modo efficiente un sistema a doppio *hub* per il continuo accumularsi di perdite di esercizio, per la maggior parte concentrate sullo scalo di Malpensa;
2. su Fiumicino migliorano in modo radicale i collegamenti dalle principali città italiane del Nord Italia e del Sud Italia, con più voli e migliori connessioni rispetto all'attuale assetto su Malpensa;
3. in Italia Roma è il maggior bacino naturale della domanda di trasporto aereo da e per l'Italia; in Europa è il terzo, dopo Londra e Parigi;
4. il 62% dei passeggeri originanti dal bacino di Milano e il 92% dei passeggeri originanti dal Nord Italia non utilizza Malpensa come aeroporto di partenza per i voli intercontinentali;
5. lo scalo di Malpensa è difficilmente raggiungibile via terra (auto, treno).

In parallelo, il *network* 2008 di Alitalia, pur ridimensionato nel numero di destinazioni, è previsto si potenzi in termini di quantità di collegamenti, con crescite concentrate su Roma-Fiumicino, le cui frequenze settimanali passeranno da 1.406 a 1.601.

La rete della Compagnia risulterà così dimensionata:

- mercato domestico: 24 destinazioni, 44 rotte, 1.265 frequenze settimanali;
- mercato internazionale: 45 destinazioni, 73 rotte, 928 frequenze settimanali;
- mercato intercontinentale: 14 destinazioni, 17 rotte, 101 frequenze settimanali.

L'ottimizzazione del *network* consentirà di diminuire in modo notevole il tempo di connessione sull'*hub* dai voli in partenza dalle città italiane per le destinazioni intercontinentali, con uno scalo intermedio a Fiumicino. Migliorerà anche la connettività per coloro che dall'estero vogliono raggiungere una città italiana, passando per Roma.

Quanto rappresentato consente:

1. lo sviluppo di un prodotto internazionale ed intercontinentale da Roma con incremento di destinazioni e di frequenze.
2. il miglioramento degli orari dei voli in partenza da Roma, con maggiori opportunità di utilizzo Alitalia per trasferimenti andata e ritorno nella stessa giornata da Fiumicino verso destinazioni italiane.
3. l'incremento dell'offerta di voli da tutta Italia verso Roma aumentando le opportunità di coincidenze internazionali dall'Italia verso il mondo e viceversa.
4. l'incremento del numero delle frequenze dei voli da Milano Linate verso destinazioni italiane e europee.
5. il miglioramento degli orari per il mercato milanese sia dallo scalo di Linate sia sullo scalo di Malpensa sulle rotte servite.
7. il miglioramento della qualità del prodotto offerto attraverso una ridefinizione dell'attività di alimentazione in precedenza prevalentemente effettuata da aeromobili piccoli di tipo regional (turboelica o jet piccoli) adesso effettuata da aeromobili più grandi e più confortevoli jet (MD80 e Airbus).
7. il lancio del prodotto *low cost* Volareweb dedicato ai collegamenti da e per Malpensa e ai collegamenti nazionali nord-sud.
8. la focalizzazione del *network* sui principali mercati origine destinazione da e per Italia: Stati Uniti, Canada, Giappone, Sud America e bacino del Mediterraneo.
9. la valorizzazione della destinazione Roma come *gateway* naturale del traffico verso l'Italia ed il bacino del Mediterraneo.
10. la riapertura della storica tratta Roma-Los Angeles (allo studio anche il rafforzamento dei collegamenti sul Brasile dalla stagione invernale 2008).
11. il mantenimento di Malpensa quale aeroporto chiave della rete Alitalia nel trasporto passeggeri, con un disegno di *network* che, per la prima volta, è interamente rivolto alle esigenze del traffico del proprio bacino di utenza. Malpensa diventa infine il polo di riferimento per il cargo.

Il nuovo orario estivo partirà dal 30 marzo 2008.

Andamento gestionale del periodo 1 gennaio – 31 dicembre 2007

Con riferimento all'intero periodo Gennaio – Dicembre, è stata consuntivata a livello di **risultato operativo** una perdita pari ad €/mln 203, con una riduzione di €/mln 263 rispetto all'analogo intervallo dello scorso esercizio che includeva tuttavia per €/mln 197 gli effetti della svalutazione operata su alcuni aeromobili in flotta.

A livello di **risultato ante imposte** è stata invece riscontrata una perdita di €/mln 364 (€/mln 605 al 31 dicembre 2006, che si riduce tuttavia a €/mln 408 al netto della citata svalutazione operata sulla flotta).

In maggior dettaglio, si osserva:

° Quanto all'andamento operativo:

Nel corso dell'esercizio 2007 l'indice di regolarità, pari al 97,9%, ha presentato un miglioramento di +0,2 p.p. nei confronti del precedente esercizio, anno comunque connotato da pesanti discontinuità di servizio derivanti essenzialmente da una persistente conflittualità sindacale e da insistentemente avverse condizioni meteorologiche.

Le cancellazioni del periodo sono da ricondurre primariamente a cause tecniche, nonché a sfavorevoli fattori climatici.

Per quanto concerne gli indici di puntualità in arrivo ed in partenza (a 15 minuti), questi si sono attestati rispettivamente a 74,5% (-3,4 p.p. nei confronti del 2006) ed al 77,7% (-1 p.p. verso il precedente esercizio).

Lo scadimento delle *performances* è da ricondurre primariamente a fattori quali:

1. condizioni meteorologiche particolarmente sfavorevoli nella prima parte dell'esercizio;
2. la saturazione degli *slot* nei principali scali del Gruppo, Fiumicino e Malpensa, con il conseguente effetto di sovraffollamento delle aerovie;
3. il progressivo deterioramento delle prestazioni di *handling* sugli aeroporti di riferimento della Compagnia, in nesso alle agitazioni del personale delle società di gestione aeroportuale legate al rinnovo contrattuale;
4. la conflittualità sindacale del personale navigante, incidente particolarmente durante il secondo trimestre dell'esercizio;
5. problematiche di tipo tecnico su entrambe le basi manutentive del Gruppo.

Si segnala inoltre uno sbilanciamento tra il parametro di puntualità in arrivo (a 15 min.) e quello in partenza (a 15 min.) a sfavore del primo, quale risultate di una dilatazione dei tempi di volo conseguente essenzialmente alla persistente congestione delle aerovie.

Per quanto concerne il prodotto Fiumicino-Linate (e viceversa), la puntualità in arrivo (a 15 minuti) si è attestata al 77,8%, di 3,3 p.p. al di sopra della puntualità complessiva di rete, tuttavia in flessione rispetto al precedente esercizio (8,8 p.p.).

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

Escludendo quanto riferibile alla società Volare, ad una sostanziale stabilità dell'offerta (+0,1%), determinata da lievi incrementi sui settori nazionale ed internazionale, e quasi totalmente compensata da diminuzioni sulla rete intercontinentale, ha corrisposto un incremento del traffico pari al +1,1%, con conseguente attestazione del coefficiente di riempimento al 74,4% (+0,7 p.p.).

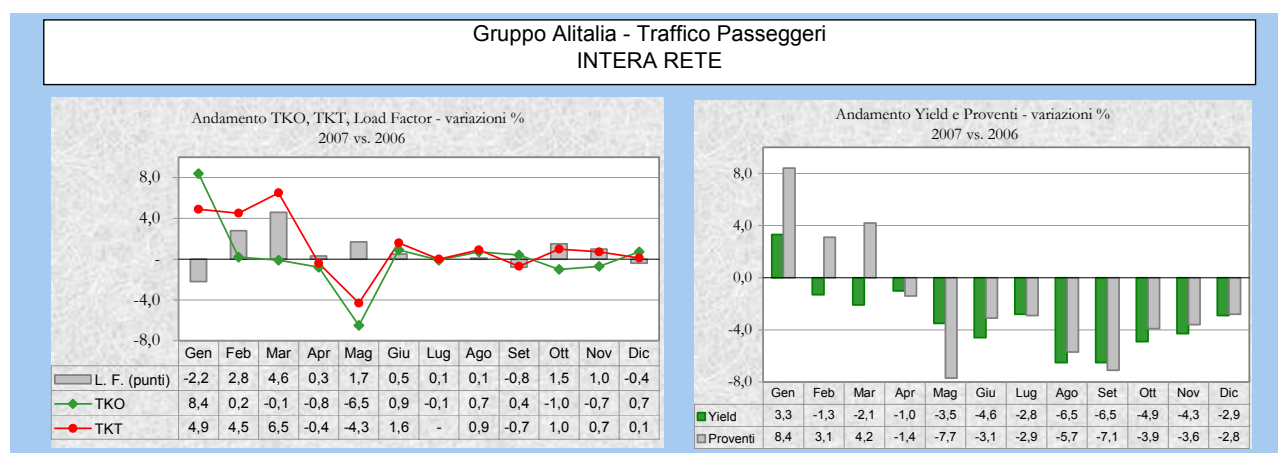
Per contro, affiancandosi a tale *performance* del traffico il perdurante fenomeno dell'erosione dello *yield* (-3,4%) su tutti i mercati di riferimento del Gruppo, è stata riscontrata una flessione del valore assoluto dei proventi pari al -2,3%.

Il RATK in parallelo è diminuito del -2,4%.

A livello complessivo, includendo pertanto anche la controllata Volare (presente da Aprile 2006), i ricavi del traffico passeggeri, pari ad €/mln 3.658, hanno presentato un decremento del 1,8 % (-€/mln 67) rispetto al precedente anno.

Da segnalare come le agitazioni sindacali abbiano prodotto, a livello di perdita di proventi, penalizzazioni stimate nell'ordine di €/mln 150, dei quali €/mln 143 riferibili ad eventi avvenuti nel corso dell'esercizio, mentre la restante parte, pari ad €/mln 7, è ascrivibile a quanto verificatosi nei mesi di novembre e dicembre 2006, i cui effetti "trascinamento" si sono ripercossi sul primo semestre 2007.

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.



Nella tabella sottostante vengono rappresentate, a livello totale e relativamente ai tre principali settori di rete, le variazioni nei volumi e nei proventi del traffico intervenute rispetto al precedente esercizio (i dati non comprendono la società Volare).

		Traffico Passeggeri 2007 vs 2006			
		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	0,6%	0,2%	-0,2%	0,1%
TKT	diff.%	3,2%	2,1%	-0,2%	1,1%
L/F	2006 (%)	63,7%	69,1%	80,9%	73,6%
	2007 (%)	65,3%	70,4%	81,0%	74,4%
	diff.ass.	1,6	1,3	0,0	0,7
RATK	diff.%	-1,8%	-2,1%	-3,7%	-2,4%
YIELD	diff.%	-4,3%	-3,9%	-3,7%	-3,4%
PROV	diff.%	-1,2%	-1,9%	-3,9%	-2,3%
PAX	diff.%	3,1%	0,3%	-0,2%	1,5%

In maggior dettaglio:

Settore Nazionale – esercizio 2007

Sul comparto nazionale si è assistito nel 2007 ad un ulteriore rafforzamento della presenza dei vettori *low cost*, sia in termini di capacità offerta, sia in termini di volumi di trasportato.

La quota di mercato di Alitalia si è ridotta pertanto rispetto al precedente esercizio di 1,4p.p., posizionandosi al 42,2%.

In tale scenario, il Gruppo ha immesso capacità aggiuntiva pari al +0,6%, cui ha corrisposto un incremento del traffico pari al +3,2% (sugli scali di Fiumicino e Malpensa pari, in entrambi i casi, al +2,7%, su Linate del +7,1%, mentre in decremento del -6,5% sulle rotte cosiddette Bypass maggiormente impattate dalla concorrenza).

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione, attestatosi al 65,3%, è cresciuto di 1,6 p.p..

A tale andamento del trasportato ha tuttavia corrisposto un decremento dei proventi pari al -1,2%, negativamente impattati da uno *yield* in diminuzione del -4,3%, eroso dall'aggressività dei vettori "a basso costo".

Il RATK ha subito una flessione pari al -1,8%.

I passeggeri trasportati sul settore in analisi sono stati in prevalenza di tipo *local* (+52,6%), contro la restante parte in prosecuzione.

Settore Internazionale – esercizio 2007

L'immissione di capacità sul settore internazionale, limitata al +0,2%, ha tratto origine dagli incrementi registrati sul comparto Medio Orientale (quale effetto essenzialmente di una comparazione con un esercizio

contrassegnato da contrazioni dell'offerta per gli eventi bellici in corso nel periodo sull'area), nonché su quelli dell'est Europa e del Nord Africa, compensati da riduzioni sul settore dell'Europa occidentale.

Il traffico, nel complesso incrementatosi più che proporzionalmente (+2,1%) rispetto all'offerta, ne ha seguito, con riferimento ai singoli comparti del settore, gli andamenti, facendo pertanto registrare aumenti su tutti i mercati con eccezione di quello dell'ovest Europa.

Su quest'ultimo, la crescita consuntivata su Turchia, Svizzera e Belgio, è stato completamente sovvertita dalle flessioni di Olanda, Gran Bretagna, Spagna ed Austria, connesse alla presenza di *competitors*, non soltanto di tipo *low cost*, particolarmente incisivi.

Conseguentemente, il coefficiente di riempimento, attestatosi al 70,4%, si è incrementato di 1,3 p.p..

I viaggiatori trasportati sul comparto in esame sono stati di tipo *local* per il 54,9%, mentre il 45,1% è da considerarsi in prosecuzione verso altre destinazioni (*feeder*).

L'andamento dello *yield*, in flessione del -3,9%, ha impattato negativamente la positiva *performance* del traffico, determinando una flessione dei proventi pari al -1,9%.

Il RATK, in parallelo, è diminuito del -2,1%.

Settore Intercontinentale – esercizio 2007

Sul comparto l'offerta ha subito una lieve flessione (-0,2%), diffusa su tutti i mercati ad eccezione del settore Estremo Orientale, segnatamente sul fascio Giappone e sull'India.

Si è ad essa contrapposto un andamento della domanda di analoga entità e segno (-0,2%), con flessioni su nord e sud America ed Africa dell'ovest, ed aumenti su centro America ed Estremo Oriente. In maggior dettaglio, su quest'ultimo comparto si è assistito ad una contrazione sul fascio Cina e ad una espansione su India e Giappone.

Il coefficiente di riempimento, conseguentemente attestatosi all'81%, non ha subito modifiche rispetto allo scorso esercizio.

L'andamento del traffico, associandosi ad un decremento dello *yield* pari al -3,7%, principalmente generato da uno sfavorevole effetto valutario, ha determinato una riduzione dei proventi del -3,9%.

Il RATK è diminuito parallelamente del -3,7%.

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

Per quanto concerne l'intero esercizio, si è osservato a livello IATA, a fronte di una immissione di offerta pari al +5,3%, un aumento di traffico limitato al +4,3%, con sviluppi più consistenti su Medio ed Estremo Oriente

Per quanto concerne invece i vettori aderenti all'AEA⁴, l'incremento del traffico, più contenuto e pari al +2,7%, ha concentrato il proprio sviluppo essenzialmente sul Sud America.

In tale contesto europeo, il Gruppo si è collocato al sesto posto in termini di quota di mercato, tuttavia fortemente distanziato dai principali *competitors*.

⁴ Dati aggiornati al mese di novembre 2007

Entro tale scenario è stata immessa dall'Alitalia capacità incrementale pari al +3% (+0,8% sui misti; +5% sull'*all cargo*), cui ha corrisposto una crescita del traffico del +9,6% (-3,5% sui misti; +19,6% sull'*all cargo*).

Il coefficiente di riempimento, attestatosi al 67,5%, è aumentato di +4,1 p.p.

L'aumento di offerta consuntivata sull'Estremo Oriente (+1,7%) si è concentrato sui voli misti (+2,9%, mediante aumento di frequenze su collegamenti più lunghi effettuati con velivoli a maggior capacità), ed è stato parzialmente bilanciato da riduzioni di frequenze su tratte brevi, volate con aeromobili con minori possibilità di carico. Sull'*all cargo* (+1,3%) sono invece state introdotte frequenze aggiuntive sul fascio Hong Kong e sulla Cina.

Sul Nord Atlantico le immissioni complessivamente effettuate (+3,7%), hanno visto registrare incrementi di offerta sia sui voli misti (+1,1%) sia sull'*all cargo* (+6,2%), in quest'ultimo caso ottenuti anche mediante l'introduzione della destinazione Miami.

La *performance* del traffico ha portato ad un incremento dei ricavi del +5%, nonostante il negativo apporto dello *yield* in decremento del 4,2%.

Complessivamente i proventi del traffico merci sono aumentati rispetto allo scorso esercizio di €/mln 26.

° **Relativamente al complesso degli altri ricavi**

E' stato osservato un incremento rispetto all'esercizio a raffronto pari ad €/mln 173, essenzialmente riferibile all'operazione di scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow (+€/mln 55), alla positiva definizione del contenzioso insorto con un gestore aeroportuale in merito ai diritti di imbarco (+€/mln 44), ad un favorevole apporto dei proventi da *charter* passeggeri (+€/mln 43) essenzialmente riferibile alla presenza della controllata Volare, presente nell'esercizio a raffronto solo dal mese di Aprile, alla quota realizzata dei contratti di copertura del carburante (+€/mln 40) ed alle differenze di *fair value* invece relative a quanto ancora in essere su operazioni analoghe (+€/mln 23),

° **Quanto ai costi operativi**

Escludendo le spese per il personale, è stato osservato un complessivo decremento degli oneri operativi, per €/mln 34 (€/mln 231 considerando nel raffronto anche la svalutazione di alcuni aeromobili in flotta effettuata, per €/mln 197, nel 2006), determinato essenzialmente da una flessione dei costi per noleggio, *leasing* e locazioni (€/mln 40, primariamente per effetto della cancellazione dei contratti di noleggio *wet* per l'attività cargo) e di quelli commerciali (€/mln 38, ascrivibile essenzialmente alle riduzioni commissionali sull'area Giappone e alle favorevoli parità cambiarie).

Parziale compensazione è emersa in conseguenza dell'aumento dei costi del carburante (€/mln 20, primariamente quale effetto dell'ascesa dei corsi del greggio, solo in parte controbilanciata dal positivo apporto dei cambi).

Per quanto concerne le spese per il personale è stato consuntivato un incremento pari a €/mln 100, anche riconducibile agli effetti che la riforma della previdenza complementare ha comportato nella valutazione IAS

del TFR. Al netto di tale posta non ricorrente (€/mln 14), l'aumento del costo del lavoro si riduce a €/mln 86 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 (+1,3%; +133 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	2007	2006	delta	delta %
Dirigenti	114,2	117,3	(3,1)	-2,6%
Quadri e Impiegati	3.553,8	3.533,1	20,7	0,6%
Operai	215,9	242,8	(26,9)	-11,1%
totale TERRA	3.883,8	3.893,2	(9,4)	(0,2%)
Piloti	2.144,6	2.073,9	70,7	3,4%
Assistenti di Volo	4.214,5	4.142,7	71,8	1,7%
totale VOLO	6.359,1	6.216,6	142,5	2,3%
TOTALE	10.242,9	10.109,8	133,1	1,3%
Forza Puntuale 31/12/07	11.172	11.430	(258)	-2,3%

° Quanto alla gestione finanziaria

È stata osservata una variazione negativa pari a €/mln 22 essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi sui depositi bancari, quale conseguenza delle minori consistenze di liquidità, ai più elevati oneri collegati all'esercizio delle opzioni su strumenti di copertura del carburante e ai maggiori oneri netti di cambio.

Quanto in precedenza illustrato ha determinato al 31 dicembre:

- a livello di **risultato operativo** una perdita di €/mln 203, inferiore per €/mln 263 a quella del corrispondente periodo a raffronto (ovvero per €/mln 66 al netto della rappresentata svalutazione sulla flotta);
- a livello di **risultato ante imposte**, una perdita di €/mln 364, con un decremento di €/mln 241 rispetto a quanto consuntivato al 31 dicembre 2006 (variazione che si riduce a €/mln 44 escludendovi, per €/mln 197, quanto nel 2006 riferito alla svalutazione di alcuni aeromobili del Gruppo).



Andamento gestionale del quarto trimestre 2007

Il risultato operativo del quarto trimestre, ha fatto registrare una perdita pari ad €/mln 56, inferiore per €/mln 237 rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio (che includeva tuttavia, per €/mln 197, gli effetti della svalutazione operata su alcuni aeromobili in flotta).

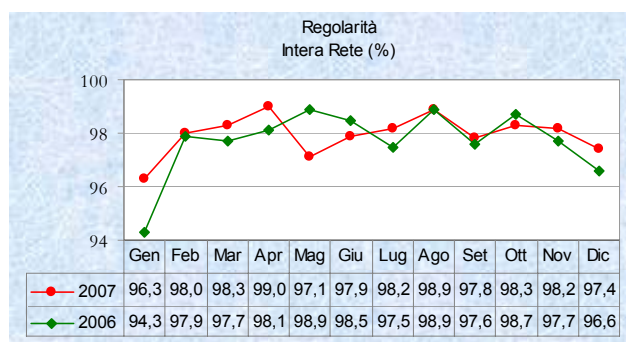
A livello di risultato ante imposte, è stata invece consuntivata una perdita di €/mln 109, con una variazione positiva nei confronti della corrispondente frazione dell'anno precedente pari ad €/mln 221, che si riduce tuttavia a €/mln 24 al netto della citata svalutazione operata sulla flotta.

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

° Quanto all'andamento operativo:

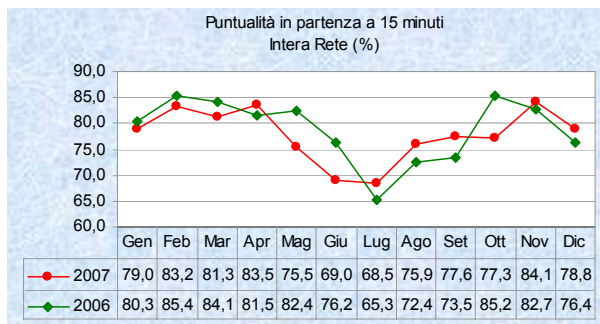
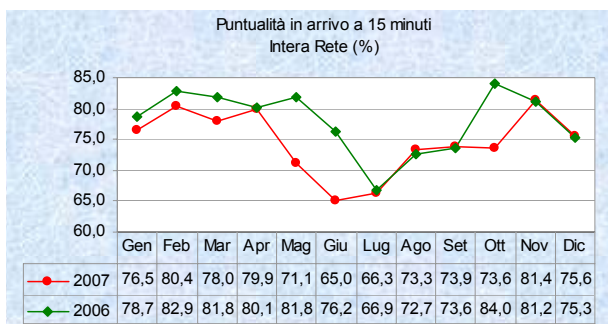
L'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, è risultato pari al 97,9%, con un recupero di 0,2 p.p. rispetto all'analogo intervallo del precedente esercizio.

Il miglioramento è essenzialmente da attribuire alle minori cancellazioni operate per avverse condizioni meteorologiche, parzialmente bilanciate dall'incremento delle rotte soppresse per indisponibilità del personale navigante di cabina.



La puntualità in arrivo (entro 15 minuti) ha presentato nel trimestre in analisi un valore pari a 76,8% (- 3,6 p.p. rispetto al corrispondente periodo a raffronto), mentre la puntualità in partenza (entro 15 minuti) si è attestata all' 80% (- 1,6 p.p. rispetto alla frazione d'anno in comparazione).

La *performance* negativa, particolarmente evidente nel mese di ottobre, è da collegarsi allo stato di agitazione del personale di scalo nei due principali scali di riferimento del Gruppo ed al conseguente aumento dei ritardi connessi alle procedure di *handling*. Le condizioni meteorologiche avverse della fine del mese di ottobre e le agitazioni sindacali del personale della Compagnia nei mesi a seguire, hanno contribuito a deteriorare ulteriormente gli indici in analisi.



Per quanto concerne il prodotto Fiumicino-Linate (e viceversa), la puntualità in arrivo (a 15 minuti) si è attestata al 77%, (0,2 p.p. al di sopra della puntualità complessiva di rete), in consistente flessione rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio (11,1 p.p.).

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

Complessivamente, escludendo quanto riferibile alla controllata Volare, la capacità offerta ha mantenuto un profilo di sostanziale stabilità rispetto al trimestre a raffronto (-0,3%), a seguito principalmente di immissioni sul settore nazionale, compensate da decrementi sugli altri settori.

Ad essa ha corrisposto un lieve incremento del trasportato, pari al +0,6%, con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 72% (+0,7 p.p.).

Tale andamento del traffico, associandosi ad un decremento dello *yield* del -4,1%, quale conseguenza della forte pressione competitiva dei vettori a basso costo sulla rete domestica ed internazionale e dello sfavorevole andamento valutario particolarmente evidente sulla rete intercontinentale, ha determinato una riduzione del valore assoluto dei proventi del -3,5%.

Il RATK, in parallelo, è diminuito del -3,2%.

Includendo la controllata Volare (presente dall'aprile 2006 nel perimetro di consolidamento del Gruppo), il valore complessivo dei proventi del traffico, è risultato pari a €/mln 852, in diminuzione di €/mln 58 rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio.

Si segnala inoltre che le agitazioni sindacali avvenute nel trimestre hanno comportato un perdita stimata di provento pari a €/mln 36, cui vanno aggiunti gli "effetti trascinamento" delle turbative avvenute a luglio e settembre, stimati pari ad €/mln 2,9, per un complessivo impatto sfavorevole pari ad €/mln 38,9.

Un quadro complessivo delle variazioni intervenute nei volumi e nei proventi relativamente ai singoli settori viene fornito nella tabella sottostante, i cui dati non comprendono tuttavia la società Volare.

Traffico Passeggeri
IV TRIM 2007 vs IV TRIM 2006

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	3,8%	-2,6%	-0,1%	-0,3%
TKT	diff.%	4,9%	-0,4%	0,0%	0,6%
L/F	IV TRIM 2006 (%)	61,4%	65,0%	80,2%	71,3%
	IV TRIM 2007 (%)	62,0%	66,5%	80,3%	72,0%
	diff.ass.	0,6	1,5	0,1	0,7
RATK	diff.%	-4,0%	-2,2%	-4,8%	-3,2%
YIELD	diff.%	-4,9%	-4,4%	-4,9%	-4,1%
PROV	diff.%	-0,3%	-4,7%	-4,8%	-3,5%
PAX	diff.%	4,4%	-1,3%	0,4%	1,4%

In maggior dettaglio:

Settore Nazionale – quarto trimestre

Le immissioni degli operatori *low cost* su tale comparto, che hanno trovato piena corresponsione nell'andamento del trasportato, nonché la presenza di *full carrier* particolarmente aggressivi, si sono riflesse in una ulteriore riduzione della quota di mercato di Alitalia (-1,5 p.p.), erodendola fino al 42% in termini di traffico

In tale contesto il Gruppo, ottimizzando le immissioni, ha introdotto capacità aggiuntiva pari al +3,8%, cui ha corrisposto un più che proporzionale incremento del traffico (+4,9%).

Conseguentemente il coefficiente di occupazione, attestatosi al 62%, è aumentato di 0,6 p.p.

La razionalizzazione dell'offerta ha interessato in prevalenza le rotte c.d. *bypass*, particolarmente colpite dalla presenza dei vettori a basso costo, nonché l'*hub* di Fiumicino. In entrambi i casi tuttavia, il traffico è aumentato rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio, ed analogamente è avvenuto sugli aeroporti milanesi (Malpensa e Linate) a fronte, in questo caso, di incrementi di capacità.

Il rappresentato andamento della domanda, penalizzato da un decremento dello *yield* del -4,9%, ha determinato una sostanziale stabilità del valore assoluto dei ricavi rispetto all'analogo trimestre del 2006 (-0,3%).

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

Settore Internazionale – quarto trimestre

Sul settore è stata ridotta l'offerta del -2,6% rispetto ai tre mesi a raffronto, quale effetto di compressioni sull'intero comparto europeo, parzialmente compensate da incrementi sul nord Africa e sul medio Oriente, area, quest'ultima, contrassegnata tuttavia nel quarto trimestre 2006 da riduzioni di operativo connesse agli eventi bellici del periodo.

La sostanziale tenuta del traffico (-0,4%) è stata consuntivata mediante aumenti su nord Africa, est Europa (in particolare Albania, Bielorussia, Ucraina ed Ungheria), e medio Oriente, bilanciati da riduzioni sull'Europa occidentale, settore sul quale l'aggressività della concorrenza rende notevolmente critica la tenuta della domanda su paesi come Francia, Spagna, Germania ed Austria.

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione si è attestato al 66,5%, con un aumento di 1,5 p.p.

La costante erosione dei livelli dello *yield* (-4,4%) generata dalla forte pressione competitiva, ha determinato, associandosi al descritto andamento del traffico, una flessione del livello dei proventi del traffico pari al -4,7%.

Occorre per contro segnalare la tenuta del valore dei ricavi sul comparto dell'est Europa (+2,1%), non penalizzato in questo caso da una sfavorevole evoluzione dello *yield* stabilizzatosi ad un +0,2%, nonostante la massiccia presenza di operatori *low cost*.

Il RATK si è ridotto del -2,2%.

Settore Intercontinentale – quarto trimestre

La complessiva invarianza di offerta su tale comparto (-0,1%), è stata ottenuta mediante contrazioni su Africa e Nord Atlantico (su quest'ultima area sono stati ridotti i fasci Chicago e Miami e rimodulate alcune frequenze sul fascio New York), compensate da lievi incrementi su sud America ed Estremo Oriente, in particolare Giappone.

Analoga stabilità per quanto concerne l'andamento del traffico, in aumento sui settori Africa ed Estremo Oriente, segnatamente Cina e Giappone, ed in riduzione sui restanti comparti.

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione, attestatosi all'80,3%, non ha evidenziato variazioni di rilievo (+0,1 p.p).

A detta stabilità del traffico ha corrisposto tuttavia un decremento dei proventi pari al -4,8%, compressi da uno *yield* in diminuzione del -4,9% essenzialmente quale conseguenza dello sfavorevole andamento valutario sui mercati dell'Estremo Oriente e del nord America.

Il RATK, in parallelo, è diminuito del -4,8%.

° Quanto al profilo del traffico merci:

Il traffico merci mondiale si è mantenuto nel trimestre in esame particolarmente sostenuto.

A livello IATA è stato consuntivato un incremento del trasportato pari a circa +4%, a fronte di immissioni di capacità del +5% circa. I tassi di sviluppo più elevati sono stati osservati su Medio Oriente e Sud America. A livello AEA⁵ l'espansione del traffico è stata più contenuta (+3% circa) e concentrata su America ed Europa.

⁵ Dati aggiornati al mese di novembre 2007

Il Gruppo Alitalia ha ridotto l'offerta del -6,3% (+2,3% sui misti; -12,6% sull'*all cargo*), a ciò corrispondendo un decremento del traffico del -4,2% (-7,1% sui misti; -2,3% sull'*all cargo*).

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione, attestatosi al 71,4%, si è incrementato di 1,5 p.p.

Sul settore Nord Atlantico, ad una contrazione della capacità, -8,8% (+3,7% sui misti, ottenuta anche mediante incremento di frequenze su Toronto e utilizzo di aeromobili a maggiore capienza sul fascio New York, e -17,8% sull'*all cargo*), ha fatto riscontro una flessione del trasportato pari al -9,8% (-5,6% sui misti e -12,4% sull'*all cargo*).

Sull'Estremo Oriente ad una riduzione dell'offerta del -7,7% (+5,3% sui misti, sostanzialmente quale effetto dell'aumento di frequenze su Osaka, e -11,9% sull'*all cargo*) ha invece corrisposto una sostanziale stabilità del traffico pari al +0,2% (-4,9% sui misti e +1,9% sull'*all cargo*).

Tale andamento del traffico, associandosi ad un aumento dello *yield* pari al -0,6%, ha determinato in termini complessivi una riduzione dei proventi del traffico merci pari a €/mln 7.

° **Relativamente al complesso degli altri ricavi**

E' stato osservato un incremento rispetto all'analogo periodo dell'esercizio a raffronto pari ad €/mln 114, essenzialmente riferibile all'operazione di scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow (+€/mln 56), alla positiva definizione del contenzioso insorto con un gestore aeroportuale in merito ai diritti di imbarco (+€/mln 44), alla quota realizzata dei contratti di copertura del carburante (+€/mln 18) ed alle differenze di *fair value* invece relative a quanto ancora in essere su operazioni analoghe (+€/mln 13),

° **Quanto ai costi operativi**

Escludendo le spese per il personale, è stato osservato un complessivo decremento degli oneri operativi, per €/mln 28 (€/mln 225 considerando nel raffronto anche la svalutazione di alcuni aeromobili in flotta effettuata, per €/mln 197, nel IV trimestre 2006), determinato essenzialmente da una flessione degli oneri commerciali (€/mln 48, ascrivibile alla riduzione sia delle commissioni che delle iniziative promozionali), di quelli per noleggio, leasing e locazioni (€/mln 20, primariamente per effetto del mancato rinnovo dei contratti di noleggio *wet* per l'attività cargo) nonché di minori spese per manutenzione (€/mln 4).

Parziale compensazione è emersa in conseguenza dell'aumento dei costi del carburante (€/mln 49, primariamente quale effetto dell'ascesa dei corsi del greggio, solo in parte controbilanciata dal positivo apporto dei cambi).

Per quanto concerne gli oneri per il personale, è stato rilevato nel trimestre un aumento di circa €/mln 38 rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio, essenzialmente riconducibile 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	IV TRIM 2007	IV TRIM 2006	delta	delta %
Dirigenti	107,4	122,0	(14,6)	-11,9%
Quadri e Impiegati	3.582,7	3.493,5	89,2	2,6%
Operai	202,4	233,2	(30,8)	-13,2%
totale TERRA	3.892,5	3.848,6	43,9	0
Piloti	2.141,6	2.125,3	16,3	0,8%
Assistenti di Volo	4.171,6	4.149,2	22,4	0,5%
totale VOLO	6.313,2	6.274,5	38,7	0,6%
TOTALE	10.205,7	10.123,1	82,6	0,8%

° Quanto alla gestione finanziaria

È stata osservata una variazione negativa pari a €/mln 15 essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi sui depositi bancari, quale conseguenza delle minori consistenze di liquidità, ai più elevati oneri per operazioni finanziarie derivate e ai maggiori oneri netti di cambio.

Quanto in precedenza illustrato ha determinato:

- a livello di **risultato operativo** una perdita di €/mln 56, inferiore per €/mln 237 a quella del corrispondente trimestre a raffronto (ovvero per €/mln 40 al netto della riferita svalutazione sulla flotta);
- a livello di **risultato ante imposte**, una perdita di €/mln 109 con un decremento di €/mln 221 rispetto a quanto consuntivato nel quarto trimestre 2006 (variazione che si riduce a €/mln 24 escludendovi per €/mln 197, quanto nel 2006 afferente la svalutazione di alcuni aeromobili del Gruppo).



La flotta

Al 31 dicembre la flotta operativa (riportata in dettaglio nella tabella esposta nella pagina successiva) si componeva di 186 aeromobili, aventi un'età media di 12,4 anni, dei quali 157 dedicati al breve/medio raggio e 29 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2006 si è registrato, nell'ambito della società Volare, l'ingresso di un MD80 e di un A320, cui si è contrapposta l'uscita di un A321 e di un B767 e, per quanto concerne l'attività merci, l'uscita di un B737.

A livello complessivo la flotta del Gruppo al 31 dicembre 2007 constava di 188 aeromobili, considerando anche un MD80 di proprietà di Alitalia ed un B767 in locazione alla società Volare, entrambi non operativi.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, è opportuno segnalare come 109 aeromobili (pari al 58% del totale) risultino nella proprietà del Gruppo (ancorché in gran parte ipotecati), mentre 69 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione operativa, 5 in locazione con opzione di riscatto e 3 in noleggio.

Per quanto riguarda infine le variazioni intervenute nella titolarità giuridica, si segnala che nel corso 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 31.12.2007 vs 31.12.2006	FLOTTA NON OPERATIVA		TOTALE FLOTTA
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE	TOTALE		31.12.07	31.12.07	31.12.07
	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06				
B777	6	6	4	4	-	-	10	10	-	-	10	
MD11 all cargo	-	-	5	5	-	-	5	5	-	-	5	
B767	3	3	10	11	1	1	14	15	-	1	15	
TOTALE LUNGO RAGGIO	9	9	19	20	1	1	29	30	-1	1	30	
A300 all cargo b)	-	-	-	-	1	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	1	-	76	75	1	1 a)	77	
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	2	4	157	157	0	1	158	
TOTALE GENERALE (**)	109	109	74	73	3	5	186	187	-1	2	188	

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

(**) al 31 dicembre 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

b) contratto di breve durata

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Importi in euro migliaia

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni	IV trim 2007	IV trim 2006	variazioni
	Restated			Restated		
Attività in Funzionamento						
Ricavi del traffico	4.356.321	4.373.305	(16.984)	1.030.715	1.102.242	(71.527)
Altri ricavi operativi	499.781	351.048	148.733	249.702	128.894	120.808
<u>totale ricavi operativi</u>	4.856.103	4.724.353	131.750	1.280.417	1.231.136	49.281
Consumi di materie prime e materiali di cons.	(1.091.297)	(1.065.765)	(25.532)	(302.888)	(252.008)	(50.879)
Spese per servizi	(2.694.735)	(2.730.864)	36.129	(673.320)	(740.356)	67.037
Costi per il personale	(839.350)	(739.086)	(100.264)	(205.497)	(167.742)	(37.754)
Ammortamenti e svalutazioni	(294.404)	(509.392)	214.989	(85.484)	(271.119)	185.635
Altre spese operative	(139.212)	(144.918)	5.707	(69.693)	(92.993)	23.300
<u>totale spese operative</u>	(5.058.997)	(5.190.026)	131.029	(1.336.882)	(1.524.219)	187.338
<u>Risultato operativo</u>	(202.894)	(465.673)	262.778	(56.465)	(293.083)	236.618
Quota dei proventi(oneri) delle partecip.P.N.	(3.585)	(1.614)	(1.971)	(5.303)	(1.501)	(3.802)
Proventi da attività di investimento	1.866	1.343	523	86	97	(11)
Proventi (oneri) finanziari	(158.156)	(139.241)	(18.914)	(47.273)	(35.906)	(11.367)
Altri proventi (oneri)	(1.147)		(1.147)	()		()
<u>Risultato prima delle imposte</u>	(363.916)	(605.185)	241.269	(108.954)	(330.392)	221.438

Note esplicative al conto economico consolidato

* Note esplicative dell'esercizio 2007

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

I **ricavi del traffico**, pari a €/mln 4.356, hanno evidenziato una diminuzione di €/mln 17 (-0,4%) rispetto al corrispondente intervallo a raffronto. L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	2007	2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	3.659	3.726	(67)
Merci	537	511	26
Posta	11	13	(2)
Altri ricavi del traffico	149	123	26
Totale ricavi del traffico	4.356	4.373	(17)

Per ciò che riguarda la componente passeggeri, è stata riscontrata una flessione pari a €/mln 67 (-1,8%) che, al netto del maggior apporto della controllata Volare (+€/mln 18), presente nel periodo a raffronto dalla sola metà circa del mese di aprile, della valutazione concernente l'assorbimento di proventi per tratte inutilizzate per €/mln 3 (c.d. *oneway* comprensive dal 2007 della quota c.s. *surcharge*) e di quanto emergente dalla valorizzazione del fondo concorso ed operazioni a premio MilleMiglia, che ha comportato una variazione negativa di €/mln 7, si eleva fino a un importo complessivo di €/mln 81.

Tale variazione negativa è risultata principalmente ascrivibile alla flessione dello *yield* su tutti i mercati di riferimento del Gruppo (complessivamente pari a -3,4%), anche quale conseguenza del deprezzamento delle principali valute rispetto all'euro, parzialmente controbilanciati da una moderata crescita del trasportato (+1,1% 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 26 (+5,1%), in nesso alla maggiore attività effettuata (+9,6% in termini di TKT), concentrata sul prodotto "all cargo" sui mercati di riferimento del Gruppo, nord america ed estremo oriente, in presenza di una flessione dello *yield* pari al -4,2%.

I proventi per i voli postali, pari a €/mln 11, hanno manifestato una flessione di €/mln 2, in seguito alla cessazione dell'accordo con Cargolux.

La crescita degli altri ricavi del traffico, pari a €/mln 26 (+21,5%), 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 7) e per *charters* merci (-€/mln 11).

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 500, hanno presentato una crescita di €/mln 149 e sono risultati articolati come segue:

	2007	2006	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	90	102	(12)
Noleggi attivi	1	2	(1)
Assistenza tecnica e lavori a terzi	9	14	(5)
Prestazioni a terzi	24	29	(5)
Ricavi di vendita	8	10	(2)
Contributi in conto esercizio	2	1	1
Utili da alienazione flotta	1	19	(18)
Altre plusvalenze	0	4	(4)
Assorbimento fondo rischi vari	20	3	17
Altri assorbimenti fondi	2	2	0
Ricavi da partnerships MilleMiglia	41	39	2
Fitti immobili	1	2	(1)
Differenze attive da traffico passeggeri	34	15	19
Differenze attive accantonamenti	52	39	13
Componente realizzata dei derivati di copertura	55	15	40
Componente non realizzata dei derivati di copertura (valutazione al <i>fair value</i>)	27	4	23
Recupero oneri vari	14	28	(14)
Proventi vari	118	23	95
Totale altri ricavi operativi	500	351	149

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

- tra quelle in aumento:

➤ di carattere considerato non ricorrente :

- i maggiori proventi realizzati nell'esercizio (per complessivi €/mln 99), in seguito al perfezionamento dello scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow ritenuti non strategici dal Piano Industriale 2008-2010 di Alitalia per €/mln 55, nonché alla positiva definizione di un contenzioso insorto con un gestore aeroportuale per €/mln 44;
- il maggiore assorbimento del fondo rischi vari per un totale di €/mln 17, 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 12);

- l'incremento delle differenze attive emerse da accantonamenti di esercizi precedenti (€/mln 13).

➤ di carattere considerato ricorrente:

- la positiva variazione inerente le quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (€/mln 40);
- la favorevole variazione (€/mln 23) correlata alle differenze di fair value degli strumenti derivati di copertura del carburante ancora non utilizzati. Si ricorda che, a partire dal 1 gennaio 2007 ed al fine 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.

Si segnala altresì che detti contratti sono stati "chiusi" nel successivo mese di gennaio, parte in quanto giunti alla loro naturale scadenza e parte tramite vendita sul mercato, ritraendo da questi ultimi un incasso pari a USD/mln 77;

- le differenze attive emerse a fronte di servizi aerei non più da rendere, (€/mln 19), 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");
- l'aumento dei ricavi per accordi *partnerships* MilleMilglia per €/mln 2.

- tra quelle in diminuzione:

➤ di carattere considerato non ricorrente :

- la riduzione delle plusvalenze da alienazione flotta e altre attività per complessivi €/mln 22, di cui €/mln 18 da ascrivere alle minori cessioni di aeromobili rispetto al periodo a raffronto, avvenute solo nel corso del mese di aprile 2007 a mezzo della dismissione di 1 ATR 42;

➤ di carattere considerato ricorrente:

- la diminuzione del recupero di oneri vari anticipati per conto di società collegate (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri oneri operativi), per €/mln 14;

- i minori proventi accessori del traffico per €/mln 12, attribuibile principalmente alla riduzione delle provvigioni attive corrisposte da altri vettori ed alla flessione degli importi per accordi commerciali con altri operatori del comparto;
- la diminuzione dei ricavi per prestazioni diverse per €/mln 5, principalmente per minori proventi pubblicitari;
- i minori ricavi per manutenzioni (€/mln 5), riferiti alle quote di “maintenance reserve” anticipate da Alitalia e ristrate da parte dei “lessors” .
- la flessione dei ricavi di vendita (€/mln 2), essenzialmente riferibile alle minori vendite a bordo.

I **consumi di materie prime e materiali di consumo**, pari a €/mln 1.091, hanno presentato un incremento di €/mln 25 e sono risultati così costituiti:

	2007	2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	1.033	1.013	20
Altri Consumi di materiali tecnici	58	53	5
Totale consumi di materie prime	1.091	1.066	25

Per quanto concerne il carburante, escludendo quanto rinveniente dalla controllata Volare, (+€/mln 16), la crescita, ridottasi a €/mln 4, è risultata prevalentemente ascrivibile all’aumento del prezzo medio del greggio, nonché alla maggiore attività di volo, in massima parte nel settore cargo, parzialmente controbilanciata dalla favorevole parità cambiaria euro/dollaro.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 2.695, hanno evidenziato una diminuzione di €/mln 36 (-1,3%).

In maggior dettaglio:

	2007	2006	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	578	615	(37)
Spese di traffico e scalo	968	971	(3)
Manutenzione e revisione flotta	417	400	17
Altre prestazioni	423	404	19
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	309	341	(33)
Totale servizi	2.695	2.731	(36)

Tenendo in considerazione l'incremento consuntivato dalla controllata Volare tra i due periodi a raffronto, pari ad €/mln 11, principalmente negli oneri per assistenza di scalo e nei noleggi passivi, la variazione positiva si eleva fino a €/mln 47, ed è riconducibile principalmente:

- alla flessione delle spese di vendita per €/mln 37 (€/mln 38 al netto dell'apporto di Volare), in ragione principalmente delle riduzioni commissionali sul traffico passeggeri in Giappone e dagli effetti positivi delle parità cambiarie, parzialmente controbilanciati dei più elevati oneri connessi ai regimi d'incentivazione per intermediazioni cargo;
- ai minori costi sostenuti per noleggi, locazioni e fitti per €/mln 33, principalmente riconducibili alla riduzione dei noleggi passivi (€/mln 33), 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 nolleggiate, alla riduzione delle spese di *leasing* (€/mln 15), in massima parte ascrivibile alla trasformazione di alcuni contratti di *leasing* per velivoli A321 in contratti di locazione operativa, in parte compensati dai più elevati costi per locazioni passive (€/mln 11), per la rinegoziazione dei già citati contratti e per quanto rinveniente dalla vendita e contestuale retrolocazione di 12 MD80, nonché dalla crescita dei *block space* (€/mln 4), quale conseguenza, principalmente, della maggiore attività effettuata tramite accordi reciproci;
- alla riduzione per spese di traffico e scalo per €/mln 3 (€/mln 14, al netto del contributo di Volare), quale conseguenza, essenzialmente, della realizzazione di alcuni progetti d'efficientamento su assistenza di scalo all'estero, del favorevole effetto delle parità cambiarie, dei minori ammontari corrisposti per diritti aeroportuali e *royalties* di sorvolo, della flessione delle spese per sospensioni e riavviamenti passeggeri, nonché 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, in parte compensata da aumenti tariffari su scali italiani ed esteri e sui costi di navigazione, da incrementi delle spese per disservizi bagagli e dai maggiori oneri per servizi di bordo, sostanzialmente dovuti ad un diverso servizio di cabina adottato a partire dal 2007;
- all'aumento dei costi per altre prestazioni per €/mln 19 (€/mln 17 escludendo quanto consuntivato da Volare), originato essenzialmente dall'incremento delle prestazioni generali - anche in relazione ad investimenti dell'area informatica, sulla base della documentazione allo stato disponibile classificati al momento tra i costi da lavorazioni in corso - e delle prestazioni professionali, degli oneri per attività di trasporto aereo derivante da attività commerciali con altri vettori, nonché delle manutenzioni di attrezzature per l'allestimento dei servizi di bordo; detta crescita è risultata parzialmente compensata dalla flessione delle spese per servizi informatici e telecomunicazioni e degli oneri assicurativi per rischi aeronautici;

- all'aumento delle spese per manutenzione flotta per €/mln 17, quale conseguenza dei maggiori interventi di *light maintenance*, manutenzione di componenti, assistenza tecnica di linea (queste due ultime anche penalizzate da incrementi dei prezzi delle prestazioni ricevute), delle più elevate quote corrisposte per "*maintenance reserve*", nonché di quanto in tale posta fatto "cadere" da lavorazioni in corso onde riflettere l'anticipata esclusione dall'operativo, in coerenza con le previsioni del Piano 2008 – 2010 di alcuni aeromobili in locazione, in parte controbilanciati dall'effetto positivo della parità cambiaria.

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 53;

I **costi del personale**, pari a €/mln 839, hanno presentato una crescita di €/mln 100 (+13,5%).

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 77, risultando essenzialmente riconducibile agli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo (circa €/mln 27,8), all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo (circa €/mln 10), nonché ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante (circa €/mln 12) e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il personale di terra (circa €/mln 7).

Quanto sopra ha trovato inoltre riflesso in una maggiore consistenza della forza media retribuita pari +133 risorse nette rispetto all'anno 2006 (rappresentate da +142 organici del personale di volo e da -9 di quello di terra), totalmente riferibile alla controllata Volare.

Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mln 294, hanno registrato una diminuzione di €/mln 215, 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. Parziale compensazione è intervenuta per effetto di maggiori svalutazioni di attività correnti per €/mln 5.

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 53.

Le **altre spese operative**, pari a €/mln 139, hanno evidenziato una flessione di €/mln 6 e sono risultate articolate come segue:

	2007	2006	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	52	18	34
Accantonamenti adeguamento area tecnica	8	0	8
Accantonamenti sconti su biglietti	1	1	-
Accantonamenti diversi	8	0	8
Minusvalenze da alienazione flotta	0	8	(8)
Differenze passive accantonamenti	27	37	(10)
Componente realizzata dei derivati di copertura economica	4	19	(15)
Altre imposte e tasse dell'esercizio	6	5	1
Oneri da partnerships MilleMiglia	13	11	2
Oneri da riaddebitare	14	28	(14)
Spese di amministrazione	4	7	(3)
Altri oneri	2	11	(9)
Totale altre spese operative	139	145	(6)

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

- tra quelle in diminuzione:
 - di carattere considerato non ricorrente :
 - le minusvalenze da alienazione di aeromobili, con un valore pari a zero, si confrontano con un importo di €/mln 8 nell'esercizio a raffronto;
 - il decremento delle differenze emergenti da accantonamenti di esercizi precedente per €/mln 10;
 - di carattere considerato ricorrente :
 - la flessione degli oneri afferenti le componenti realizzate dei derivati di copertura economica sul prezzo del carburante, per €/mln 15;
 - i minori oneri sostenuti per conto di società collegate (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri ricavi operativi) per €/mln 14;
 - la flessione degli altri oneri vari per €/mln 9, e delle spese di amministrazione (€/mln 3);

- tra quelle in aumento:
 - di carattere considerato non ricorrente :
 - i più elevati accantonamenti a fondi rischi ed oneri (€/mln 34); tali importi hanno riguardato gli stanziamenti per le controversie avviate sia con alcuni fornitori per servizi vari e verso il personale sia a fronte di azioni revocatorie in corso o paventate pretese di terzi, nonché quanto appostato per fronteggiare rischi di varia natura insorti in Paesi esteri;
 - i maggiori accantonamenti diversi per complessivi €/mln 8, principalmente a fronte dell'insorgere a carico del Gruppo, in relazione all'anticipata uscita dalla flotta operativa di alcuni aeromobili in locazione (così come previsto dal Piano 2008 – 2010) di obbligazioni attuali collegate alla sopravvenuta onerosità dei contratti riferibili a detti velivoli.
 - di carattere considerato ricorrente :
 - i maggiori stanziamenti al fondo adeguamento area tecnica per €/mln 8 (che si ricorda, accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con riferimento allo stato delle manutenzioni programmate), a seguito della proroga di alcuni contratti di locazione operativa per velivoli MD80.

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha evidenziato un valore negativo di €/mln 203, rispetto alla perdita di €/mln 466 consuntivata al 31 dicembre 2006 (che, si ricorda, includeva tuttavia per €/mln 197 gli effetti della svalutazione effettuata su alcuni aeromobili in flotta).

Gli **oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni**, pari a €/mln 4, che si confrontano con un valore anch'esso negativo di €/mln 2 dell'esercizio precedente, 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 158, con un peggioramento di €/mln 19 nei confronti del precedente esercizio.

In maggior dettaglio:

	2007	2006	variazioni
<i>Proventi finanziari:</i>			
Interessi attivi da banche	21	30	(9)
Proventi operazioni finanziarie derivate	35	33	2
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	2	2	-
Interessi attivi da società collegate	1	1	-
Interessi attivi su altri crediti	4	4	-
Totale proventi finanziari	63	70	(7)
<i>Oneri finanziari:</i>			
Interessi passivi verso banche	(55)	(56)	1
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(67)	(64)	(3)
Interessi e commissioni a collegate	(2)	(2)	-
Oneri operazioni finanziarie derivate sul carburante	(27)	(25)	(2)
Oneri operazioni finanziarie derivate	(33)	(27)	(6)
Altri oneri finanziari	(3)	(6)	3
Totale oneri finanziari	(187)	(180)	(7)
<i>Proventi (oneri) di cambio</i>	(34)	(29)	(5)
Totale proventi ed oneri finanziari	(158)	(139)	(19)

La complessiva, citata variazione negativa di €/mln 19 è risultata essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi corrisposti da banche, in relazione ai minori volumi di liquidità disponibile, ai maggiori oneri sostenuti per operazioni finanziarie derivate, nonché agli oneri netti di cambio, essenzialmente in relazione al deprezzamento della valuta statunitense.

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 364, che si confronta con quello ugualmente negativo per €/mln 605 rilevato al 31 dicembre 2006 (quest'ultimo tuttavia inclusivo, si ricorda, degli effetti della svalutazione operata sulla flotta per €/mln 197).

*** Note esplicative del quarto trimestre 2007**

Relativamente al quarto trimestre 2007, è stato invece riscontrato un risultato operativo negativo per €/mln 56, a fronte di quello di uguale segno per €/mln 293 conseguito nell'analogo periodo a confronto, ed una perdita prima delle imposte di €/mln 109, inferiore di €/mln 221 rispetto a quella consuntivata nell'intervallo in comparazione.

Si ricorda tuttavia come in entrambi i casi il raffronto risenta della svalutazione operata sulla flotta per €/mln 197 al termine dell'esercizio 2006.

In maggiore analisi, si osserva:

I **ricavi del traffico** del quarto trimestre 2007 hanno presentato un valore di €/mln 1.031, evidenziando una flessione di €/mln 71 (-6,4%) rispetto al corrispondente periodo in comparazione.

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

	4° trim. 2007	4° trim. 2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	852	910	(58)
Merci	146	153	(7)
Posta	5	5	-
Altri ricavi del traffico	28	34	(6)
Totale ricavi del traffico	1.031	1.102	(71)

La variazione negativa dei proventi ha interessato principalmente la componente passeggeri (-€/mln 58), la cui flessione, pari al 6,4%, è risultata essenzialmente riferibile alla compressione dei livelli dei ricavi unitari, anche negativamente impattati dallo sfavorevole effetto valutario.

Va tuttavia segnalato, con riferimento alla valorizzazione del concorso a premi MilleMiglia, che la voce in questione accoglie per circa €/mln 37, il differimento dei ricavi collegati al lancio dell'operazione "Premio Fedeltà" (che consente ai clienti che abbiano volato almeno due tratte con Alitalia nei primi sei mesi del 2008 di vedersi riconosciute, a valere sul nuovo concorso 2008-2010, le miglia ancora non eventualmente utilizzate al 31 dicembre 2007), la cui comunicazione al pubblico ha comportato l'emersione a carico del Gruppo, già al 31 dicembre 2007, di un'obbligazione connessa a tale fattispecie.

Per quanto riguarda la componente merci, la flessione dei ricavi (-€/mln 7), pari a -4,6%, è risultata correlata alla minore attività effettuata (-4,2% in termini di TKT), principalmente sul mercato nordamericano.

Gli altri ricavi del traffico hanno evidenziato un decremento di €/mln 6, ascrivibile principalmente alla flessione dell'attività *charters* merci e ed alla diminuzione dei proventi per *block space*.

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 250, sono risultati articolati come segue:

	4° trim. 2007	4° trim. 2006	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	21	25	(4)
Lavori vari a terzi	3	3	-
Contributi in conto esercizio	1	0	1
Altre prestazioni	7	11	(4)
Ricavi di vendita	2	2	-
Utili da alienazione flotta	0	2	(2)
Altre plusvalenze		0	-
Assorbimento fondo rischi vari	6	1	5
Altri assorbimenti fondi	1	0	1
Differenze attive da traffico passeggeri	16	15	1
Differenze attive accantonamenti	41	26	15
Ricavi da partnerships MilleMiglia	10	11	(1)
Componente realizzata dei derivati di copertura	18	0	18
Componente non realizzata dei derivati di copertura (valutazione al <i>fair value</i>)	15	2	13
Recupero oneri vari	5	22	(17)
Proventi vari	104	9	95
Totale altri ricavi operativi	250	129	121

L'aumento complessivo di €/mln 121, è risultato essenzialmente riconducibile ai proventi di carattere non ricorrente realizzati nel trimestre, in seguito al perfezionamento dello scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow ritenuti non strategici dal Piano 2008-2010 di Alitalia (€/mln 55), alla positiva definizione di un contenzioso insorto con un gestore aeroportuale (€/mln 44), al più elevato rilascio di eccedenze di precedenti accantonamenti (€/mln 15), nonché all'assorbimento di rischi inclusi in fondi diversi per €/mln 5.

A questi si sono poi aggiunte altre poste invece considerate di carattere ricorrente quali i maggiori proventi da *hedging* afferenti la componente realizzata nel periodo di copertura del carburante (€/mln 18) e la variazione positiva del *fair value* degli strumenti derivati di copertura del carburante non ancora "chiusi" (€/mln 13).

In riduzione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente si segnalano invece i recuperi di oneri anticipati per conto di società collegate per €/mln 17 (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri oneri operativi), i proventi accessori del traffico per €/mln 4 e le altre prestazioni per €/mln 4.

I **consumi di materie prime e materiali di consumo** si sono attestati a €/mln 303, facendo registrare nel complesso un incremento di €/mln 51 (+20%) rispetto al corrispondente trimestre del precedente esercizio, e sono risultati così costituiti:

	4° trim. 2007	4° trim. 2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	288	239	49
Altri Consumi	15	13	2
Totale consumi di materie prime	303	252	51

Per quanto in particolare concerne il carburante, la crescita dei costi è risultata prevalentemente ascrivibile all'aumento del prezzo medio del greggio, controbilanciata in parte dalla favorevole parità cambiaria euro/dollaro.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 673, hanno presentato una flessione di €/mln 67.

In maggior dettaglio:

	4° trim. 2007	4° trim. 2006	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	129	177	(48)
Spese di traffico e scalo	247	248	(1)
Manutenzione e revisione flotta	102	106	(4)
Altre prestazioni	123	117	6
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	72	92	(20)
Totale servizi	673	740	(67)

La variazione positiva del trimestre in esame è riconducibile principalmente:

- alla diminuzione delle spese di vendita per €/mln 48, principalmente in nesso, per quanto concerne l'area passeggeri, con le riduzioni commissionali sul Giappone, con gli effetti positivi delle azioni di efficientamento dei costi di distribuzione e con la flessione degli oneri per iniziative promozionali, pubblicità e promovendite;

- ai minori importi corrisposti per noleggi, locazioni e fitti, nel complesso pari a €/mln 20 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), nonché dai minori costi per *leasing* per €/mln 5, in massima parte ascrivibile alla trasformazione di alcuni contratti di *leasing* in contratti di locazione operativa, che hanno determinato maggiori locazioni passive per €/mln 3, nonché dalla flessione degli oneri per *block space* e altri fitti per un totale di €/mln 2.

- al decremento delle spese di manutenzione per €/mln 4, anche quale conseguenza dei ridotti costi di lavorazione motori ATR 42 (in *phase out*) della controllata Alitalia Express, al quale si è altresì associato l'effetto positivo delle parità cambiarie.
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 12;

- alla riduzione delle spese di traffico e scalo per €/mln 1, essenzialmente quale conseguenza della realizzazione di alcuni progetti di efficientamento su scali esteri, dei minori oneri per assistenza passeggeri, della diminuzione dei costi connessi allo stoccaggio delle merci (collegata alla flessione dei prezzi unitari relativi ad operazioni con MD11) ed al favorevole apporto delle parità cambiarie (particolarmente incidente sulle spese di assistenza alla navigazione), parzialmente compensata dall' incremento degli oneri per servizi di bordo ai passeggeri, dovuti ad un diverso servizio di cabina offerto, e dall'aumento delle tariffe su scali italiani ed esteri.

- all'aumento delle altre prestazioni per €/mln 6, primariamente ascrivibili all'aumento delle spese generali, principalmente in relazione ad investimenti dell'area informatica sulla base della documentazione allo stato disponibile classificati al momento tra i costi da lavorazioni in corso, e professionali, parzialmente controbilanciate dalla flessione delle manutenzioni di attrezzature per l'allestimento dei servizi di bordo, dei costi per telecomunicazioni e degli oneri assicurativi per rischi aeronautici;

I **costi per il personale**, pari a €/mln 205, hanno manifestato un incremento di €/mln 37 (+22%), 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 83 risorse nette rispetto al quarto trimestre 2006 (rappresentate da + 44 organici del personale di volo e da +39 di quello di terra).

Gli **ammortamenti e svalutazioni**, pari a €/mln 85, hanno mostrato una riduzione di €/mln 186, 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 12.

Nell'intervallo in analisi sono state altresì effettuate più elevate svalutazioni di crediti correnti per circa €/mln 8.

Le **altre spese operative** hanno consuntivato un valore pari a €/mln 70, evidenziando una flessione di €/mln 23. In dettaglio:

	4° trim. 2007	4° trim. 2006	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	20	7	13
Accantonamenti adeguamento area tecnica	3		3
Accantonamenti diversi	8	0	8
Minusvalenze da alienazione flotta		2	(2)
Differenze passive accantonamenti	27	37	(10)
Componente realizzata dei derivati di copertura	0	16	(16)
Altre imposte e tasse dell'esercizio	2	2	-
Oneri da partnerships MilleMiglia	3	3	-
Oneri da riaddebitare	5	21	(16)
Spese di amministrazione	1	1	-
Altri oneri	1	4	(3)
Totale altre spese operative	70	93	(23)

La rappresentata riduzione di €/mln 23 è risultata principalmente riferita alla positiva variazione delle quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (-€/mln 16), ai minori oneri anticipati per conto di società collegate (-€/mln 16, comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri ricavi operativi) nonché, tra le poste non ricorrenti, alle minori differenze emergenti da accantonamenti di esercizi precedenti (-€/mln 10).

Essa è stata peraltro parzialmente controbilanciata, sempre con riferimento alle partite non ricorrenti:

- dai più elevati accantonamenti al fondo rischi vari (+€/mln 13), essenzialmente per le controversie avviate con alcuni fornitori di servizi, verso il personale ed a fronte di azioni revocatorie in corso o paventate pretese di terzi, nonché per quanto appostato per fronteggiare rischi di varia natura insorti in Paesi esteri;
- dai maggiori stanziamenti effettuati dal Gruppo (+€/mln 8) principalmente relativi all'insorgere a carico di Alitalia, in relazione all'anticipata uscita dalla flotta operativa di alcuni aeromobili in locazione (così come previsto dal Piano 2008 – 2010) di obbligazioni attuali collegate alla sopravvenuta onerosità dei contratti riferibili a detti velivoli;

e, tra le poste invece considerate ricorrenti dai più elevati appostamenti al fondo adeguamento area tecnica (+€/mln 3), che si ricorda, accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con riferimento allo stato delle manutenzioni programmate.

Per quanto detto, il **risultato operativo** del quarto trimestre ha espresso una perdita di €/mln 56, migliorativa di €/mln 237 rispetto a quella realizzata nell'analogo periodo a raffronto (ovvero di €/mln 40 escludendo quanto riferibile alla più volte citata svalutazione effettuata sulla flotta al 31 dicembre 2006).

La **gestione finanziaria** ha complessivamente registrato un saldo negativo di €/mln 53, con un peggioramento di €/mln 16 nei confronti del trimestre in comparazione, essenzialmente legato all'effetto della variazione delle parità cambiarie delle principali valute di riferimento, ai minori interessi attivi, quale conseguenza della riduzione delle disponibilità liquide ed ai più elevati oneri collegati all'esercizio delle opzioni su strumenti derivati di copertura del carburante.

In conseguenza di quanto sopra rappresentato, è stato consuntivato nel trimestre un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 109, inferiore di €/mln 221 rispetto a quanto registrato nel corrispondente intervallo del 2006, che tuttavia considerava, per €/mln 197, la ricordata svalutazione operata al 31 dicembre 2006 su alcuni aeromobili del Gruppo.