

GRUPPO **Alitalia**

**Linee Aeree Italiane S.p.A.**

*Relazione consolidata trimestrale*

*al 31 dicembre 2006*



## ***Sommario***

### ***Relazione sull'andamento della gestione***

Scenario macroeconomico e di settore.....	4
La situazione del Gruppo Alitalia.....	6
Conto economico consolidato.....	22
Note contabili al conto economico consolidato .....	23
La flotta .....	32

## Relazione sull'andamento della gestione del quarto trimestre 2006

### *Scenario macroeconomico e di settore*

I più recenti indicatori ed i risultati delle ultime indagini congiunturali pongono in evidenza come l'economia mondiale abbia continuato ad espandersi anche nel corso del quarto trimestre 2006 su ritmi sostenuti, oltrechè in maniera maggiormente equilibrata tra le varie aree geografiche e comunque generalizzata.

Anche in connessione con i condizionamenti derivanti dagli andamenti complessivi dei corsi dei beni energetici, emergono tuttavia del pari sintomi di moderazione dello slancio, nell'ambito del quale la complessiva tenuta del settore dei servizi appare in grado di compensare la decelerazione del comparto manifatturiero, comunque ultimamente in lieve ripresa.

Su orizzonti di medio termine i rischi appaiono maggiormente legati ad un aumento delle pressioni protezionistiche, alla possibilità di un nuovo rincaro del prezzo del petrolio ed ai timori circa una eventuale disordinata evoluzione collegata ai persistenti squilibri economici e geopolitici internazionali.

Entro tale cornice, sull'onda della favorevole intonazione ciclica a livello mondiale e dell'accelerazione dell'attività europea, anche l'economia italiana ha espresso sintomi d'incoraggiante risveglio.

Sotto il profilo del quadro di settore, le più recenti stime disponibili a livello IATA pongono in risalto come anche nel 2006 la domanda di trasporto aereo passeggeri abbia conseguito interessanti tassi di crescita, consolidandosi ad un +5,9% (a fronte del +7,6% dello scorso esercizio, che aveva tuttavia rappresentato il picco della fase ascendente del ciclo), in corrispondenza di un'immissione sul mercato di capacità addizionale pari al +4,6%.

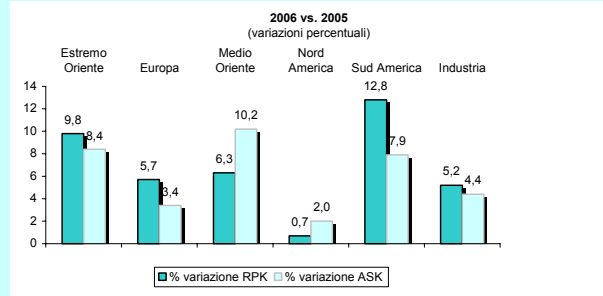
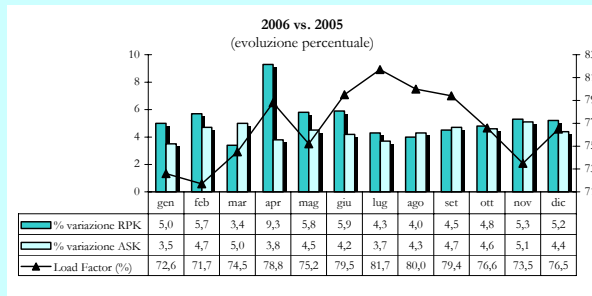
Considerazioni sostanzialmente analoghe possono essere svolte con riferimento alle aerolinee europee, nel cui ambito, a livello AEA, l'efficiente politica di sviluppo industriale messa in atto dalle compagnie aderenti ha consentito, a fronte di un aumento della capacità offerta pari al +4,4%, di far riscontrare un incremento del traffico proporzionalmente superiore e pari al +5,2%.

Conseguentemente, il coefficiente di occupazione, per il terzo anno consecutivo in espansione, ha espresso una crescita di 0,6 punti percentuali, posizionandosi al 76,5%.

In termini assoluti, considerando anche i comparti nazionali delle aerolinee membri dell'Associazione, risultano 344 milioni i passeggeri trasportati dalle compagnie europee, con un aumento di quasi 15 milioni di utenti (+4,5%).

Nei grafici sottostanti vengono evidenziate a livello AEA, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata della domanda passeggeri nel 2006 e l'andamento delle varie aree geografiche in termini di variazioni percentuali rispetto al precedente esercizio.

**TRAFFICO PASSEGGERI AEA**



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

<b>ANDAMENTO DEL COEFFICIENTE DI RIEMPIMENTO</b>					
<b>vettori AEA</b>					
	EUROPA	NORD ATLANTICO	SUD ATLANTICO	MEDIO ORIENTE	ESTREMO ORIENTE
gen-dic 2006	68,7	81,5	86,3	70,9	80,7
gen-dic 2005	67,2	82,6	82,7	73,6	79,7

Per ciò che infine attiene il comparto merci, si fa rilevare quanto segue:

- a livello IATA, l'interscambio commerciale ha registrato un tasso di crescita complessivamente pari al +4,6%, moderatamente inferiore alle previsioni di inizio anno;
- a livello AEA, il traffico *cargo* si è invece connotato per toni espansivi di minor intensità rispetto a quanto consuntivato in sede IATA, che ne hanno limitato l'incremento al +2,4%; Asia e Nord Atlantico, i settori maggiormente rilevanti in termini di volumi di trasportato - nel complesso rappresentativi di una quota di mercato superiore al 75% - hanno evidenziato aumenti pari, rispettivamente, al 2,9% ed al 2,6%.

## ***La situazione del Gruppo Alitalia***

Prima di procedere nella disamina concernente gli elementi di maggior rilievo caratterizzanti sotto il profilo gestionale l'evoluzione dell'esercizio 2006 del Gruppo Alitalia, i cui effetti hanno complessivamente trovato analoghi riflessi ed incidenza anche limitatamente alle risultanze del quarto trimestre, occorre necessariamente premettere come abbia assunto tratto distintivo, nel corso dell'ultima frazione d'anno, la predisposizione, da parte del Governo, di misure atte a superare le attuali, pesanti criticità tramite l'avvio di due distinte linee di lavoro.

- La prima, curata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (che attualmente detiene il 49,9% del capitale sociale di Alitalia), ha riguardato direttamente la Compagnia e ha portato al provvedimento con il quale, in data 1° dicembre 2006, il Consiglio dei Ministri ha deliberato di procedere alla cessione di una quota di controllo inizialmente definita come corrispondente ad almeno il 30,1% del possesso azionario dello Stato e successivamente innalzata al 39,9%, nonché della totalità delle obbligazioni convertibili in suo possesso.

La procedura comporterà altresì per l'acquirente, ai sensi della normativa in vigore, l'obbligo di promuovere un'offerta pubblica di acquisto sul complesso delle azioni che costituiscono il capitale della società.

Il processo di cessione costituisce il completamento della privatizzazione di Alitalia, la cui prima fase, che prevedeva il mantenimento in capo allo Stato di una partecipazione non inferiore al 30%, si è conclusa nel mese di dicembre 2005 in occasione dell'aumento di capitale realizzato dalla Compagnia, mediante la diluizione al di sotto del 50% dell'interessenza pubblica in Alitalia stessa.

L'alienazione dei titoli è previsto avvenga mediante procedura competitiva a trattativa diretta rivolta a potenziali acquirenti, la selezione dei quali avverrà sulla base dei contenuti economici delle offerte e dell'analisi dei piani industriali che verranno presentati tenendo conto, anche al fine di verificarne la compatibilità con gli obiettivi di risanamento, sviluppo e rilancio di Alitalia, ritenuti imprescindibili dal Governo, di profili di interesse generale, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: adeguato livello quantitativo e qualitativo dei servizi offerti e copertura del territorio, livelli occupazionali, mantenimento dell'identità nazionale della società, del suo logo e del suo marchio.

In data 29 dicembre, il Ministero dell'economia e delle finanze, con il supporto dei consulenti selezionati all'uopo, ha pubblicato un avviso in cui ha avanzato richiesta di manifestare interesse all'acquisto della partecipazione di controllo di Alitalia.

In tale contesto, nel quale sono stati confermati ed ulteriormente qualificati come inderogabili per l'acquirente alcuni degli impegni già in precedenza rappresentati, sono stati altresì indicati i requisiti, patrimoniali (consistenza dei fondi vincolati alla procedura di acquisizione non inferiore a 100 milioni di euro) e giuridici, richiesti ai soggetti intenzionati a partecipare alla trattativa.

Il 29 gennaio 2007, il Ministero ha comunicato di aver ricevuto 11 manifestazioni di interesse all'acquisto dei titoli e successivamente, in data 13 febbraio 2007, sulla base della verifica condotta con il supporto degli *advisor* circa la corrispondenza di dette manifestazioni ai requisiti richiesti nell'invito e dopo avere acquisito il parere favorevole del Comitato di Consulenza Globale e di Garanzia per le Privatizzazioni, ha formalizzato l'elenco dei soggetti (cinque) ammessi alla fase successiva della procedura di privatizzazione di Alitalia.

Da ultimo, in data 23 febbraio 2007 il Ministero ha comunicato di aver inviato ai menzionati soggetti ammessi una lettera di procedura nella quale vengono individuati il contenuto e le modalità di presentazione delle offerte preliminari non vincolanti, il cui termine è stato fissato per il 16 aprile 2007.

Nella lettera viene anche stabilito che non saranno ammesse aggregazioni di soggetti terzi successivamente al 2 aprile 2007.

In particolare, le rappresentate offerte dovranno, tra l'altro, contenere:

1. un Piano Industriale finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo di Alitalia, sia con riferimento al trasporto di persone sia al settore merci che, oltre a prevedere adeguati *standard* qualitativi, dovrà essere predisposto su un orizzonte temporale esteso fino al 2012 incluso (ma con indicazione di congruo perseguimento degli obiettivi entro i trentasei mesi dalla data di trasferimento dei titoli).

Ne costituiscono requisiti minimi d'interesse generale, in ordine ai quali il Ministero istituirà contrattualmente un sistema di verifica volto a monitorarne la rispondenza:

- mantenimento per 8 anni dell'identità nazionale della società, intesa principalmente come salvaguardia del marchio e del logo attualmente in essere oltreché del portafoglio di diritti di traffico e dello sfruttamento di quest'ultimo in coerenza con gli impegni di copertura territoriale;  
in parallelo, per il medesimo periodo, la sede legale e principale dovrà continuare a trovarsi in Italia;
- mantenimento per 5 anni dei requisiti operativi atti a garantire un servizio adeguato in termini quantitativi e qualitativi su tratte nazionali, internazionali ed intercontinentali, in coerenza con gli obiettivi di crescita dei flussi turistici e commerciali della Nazione.

Il Piano Industriale Preliminare dovrà inoltre essere sviluppato secondo una struttura predefinita, i cui contenuti sono dettagliati nella stessa lettera di procedura inviata dal Ministero ai potenziali acquirenti, secondo la seguente articolazione:

- linee guida per il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio di Alitalia, comunque inclusive dei seguenti contenuti analitici: strategia ed obiettivi di potenziamento della società e dei principali segmenti di *business*, alla luce sia dell'attuale situazione di Alitalia e delle evidenze in ordine ai punti di debolezza e di forza ed ai rischi/opportunità individuati, sia del confronto con i principali operatori concorrenti; piano flotta e di *network*; strategie di *partnership* complessive per il settore industriale; rete dei collegamenti merci; strategia commerciale; piano d'intervento sul personale; azioni di recupero d'efficienza e d'incremento di efficacia; piano economico finanziario ed analisi dei principali rischi ad esso collegati;
- descrizione dell'evoluzione attesa dei principali parametri operativi, contenente informazioni su iniziative e prospetti a supporto, impatto di questi ultimi ed eventuale evidenziazione di costi straordinari di ristrutturazione;
- descrizione degli assunti macroeconomici;

- piano economico-finanziario 2007-2012 inclusivo almeno di una serie di elementi minimali esplicitati, così come per il precedente punto, nella lettera del Ministero;
2. l'indicazione della percentuale del capitale sociale di Alitalia, comunque, come detto, non inferiore al 39,9% dello stesso, che l'offerente è disposto ad acquisire nell'ambito della Procedura;
  3. l'indicazione del prezzo unitario per azione ed obbligazione nonché della modalità e criteri utilizzati per determinarli;
  4. la presa d'atto che il contratto di compravendita dei titoli conterrà alcuni impegni da assumersi dall'acquirente, il cui contenuto minimo è dettagliato nella lettera (si evidenziano, oltre il rispetto dei citati "requisiti minimi d'interesse generale", dei cui obblighi deve essere inoltre assicurata la traslazione in capo ad un eventuale successivo futuro acquirente, quello diretto ad assicurare per un triennio dalla data di efficacia del contratto di compravendita dei titoli la stabilità dell'assetto azionario ed industriale, quello inteso alla salvaguardia dei livelli occupazionali indicati nel Piano Industriale Definitivo nonché, infine, quello afferente la fornitura al Ministero dell'Economia e delle Finanze d'informativa atta a garantire il controllo del rispetto dei sopra rappresentati requisiti);
  5. l'indicazione delle fonti di finanziamento tramite le quali l'acquirente intende fronteggiare l'acquisto dei titoli, la successiva offerta pubblica di acquisto della totalità delle azioni di Alitalia ed i fabbisogni emergenti dall'attuazione del Piano Industriale.
- La seconda linea ha riguardato la messa a punto di un progetto per la riforma del trasporto aereo nazionale, muovendo dal presupposto che tale comparto – che rappresenta una risorsa fondamentale per il Paese – versa oggi in una condizione di fragilità e che la sua riorganizzazione costituisce una condizione essenziale ed imprescindibile per lo sviluppo dei vettori sul territorio nazionale.
- Di tale progetto, messo a punto dal Ministero dei Trasporti d'intesa con la Presidenza del Consiglio e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'atto d'indirizzo promulgato il 12 dicembre 2006 definisce le linee portanti, di seguito riepilogate:
- l'anteposizione dell'interesse generale del Paese rispetto a interessi settoriali e locali;
  - il recupero di un ruolo attivo di indirizzo e di controllo da parte del Governo, quale azione necessaria per garantire lo sviluppo del sistema ed il recupero del ritardo che oggi si registra nei confronti degli altri Paesi concorrenti dell'Unione Europea;
  - l'assunzione da parte di tutti gli operatori del sistema della centralità dell'utente, quale condizione per assicurare funzionalità e qualità alla mobilità dei passeggeri e delle merci;
  - l'apertura di un dialogo maturo e consapevole con le organizzazioni sindacali, basato sulla condivisione degli obiettivi strategici e sulla limitazione dei particolarismi;
  - il ridisegno della catena del valore nella filiera del trasporto aereo, al fine di ridistribuire in modo equilibrato compiti e risorse tra i vari attori;
  - il riconoscimento che il trasporto aereo è ormai soggetto a una crescente concorrenza ed a regole europee.

Per la messa a punto delle azioni di natura programmatica che discendono dall'assunzione di tali principi, il Governo ha fatto riferimento anche ad analoghe esperienze europee, in quanto l'attuale realtà nazionale ripropone problematiche la cui positiva soluzione negli anni passati ha determinato la situazione di forza che caratterizza i Paesi europei più vicini all'Italia.

Va, inoltre, rilevato l'ampio coinvolgimento dei principali attori del trasporto aereo nazionale cui è stato fatto ricorso (vettori, società aeroportuali, enti di regolazione e controllo, rappresentanze dei lavoratori, associazioni professionali), discutendo con loro i diversi aspetti della questione e acquisendo gli elementi di valutazione che ciascuno di essi ha espresso.

Le azioni programmatiche che il Governo afferma d'intendere avviare vengono di seguito illustrate, nel presupposto che vengano quanto prima tradotte in appositi provvedimenti legislativi.

1. Piano degli aeroporti

Elaborazione, nel rispetto delle reciproche competenze costituzionali tra lo Stato e gli Enti territoriali, di un piano mirato a garantire un ordinato e coordinato sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, mediante le seguenti azioni:

- classificazione degli aeroporti con l'attribuzione a ciascuno di essi della valenza nazionale, regionale o locale e della connessa specializzazione funzionale;
- incentivazione alla creazione di sistemi aeroportuali coordinati, al fine di garantire una più razionale ed efficace distribuzione dei flussi di traffico aereo;
- sostegno per gli investimenti finalizzati al potenziamento della organizzazione aeroportuale a supporto dei vettori con maggiore vocazione territoriale.

2. Sistemi di controllo

Potenziamento del sistema di controllo del trasporto aereo, definendo in modo puntuale i ruoli dei diversi attori del settore e assicurando una più attenta regolazione delle procedure.

3. Concessioni aeroportuali

Orientamento delle attività delle società di gestione aeroportuale alla ricomposizione di una catena del valore caratterizzata dalla centralità della mobilità dei passeggeri e delle merci.

4. Gestione delle fasce orarie

Garanzia di efficaci e trasparenti modalità di gestione delle fasce orarie (*slot*), quale strumento per la crescita organica del sistema del trasporto aereo.

5. Gestione dello spazio aereo

Miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza della gestione dello spazio aereo nazionale, al fine di accrescerne sia la fruibilità interna sia la capacità di attrazione rispetto a spazi aerei limitrofi.

6. Qualità dei servizi

Promozione della crescita di una cultura non formale della qualità dei servizi, che oltre a costituire una forma di tutela degli Utenti, possa innescare prassi autoregolative nello sviluppo del settore.

7. Vettori aerei

Avvio di iniziative volte al sostegno delle compagnie aeree.

#### 8. Organizzazioni sindacali e contratti

Promozione, di concerto con le Organizzazioni Sindacali, del consolidamento e della razionalizzazione della rappresentanza.

In coerenza con tale contesto, il 22 dicembre 2006, il Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente del Consiglio e del Ministro dei trasporti, ha approvato un disegno di legge che conferisce al Governo la delega a riformare il sistema del trasporto aereo nazionale.

Venendo ora agli aspetti di carattere più spiccatamente gestionale, può osservarsi come l'intero esercizio 2006 del Gruppo Alitalia (alla stessa stregua di quanto riscontrabile in termini di evoluzione del quarto trimestre dell'esercizio), che avrebbe dovuto concludere la fase di risanamento avviata nel 2005, sia venuto per contro a denotarsi per la coesistenza di tratti distintivi di crescente problematicità, complessità e gravità riconducibili essenzialmente a:

- conflittualità sindacale;
- aumento del prezzo del carburante;
- parziali mancati obiettivi di riduzione costi;
- fortissima crescita della pressione dei vettori *low cost* nel mercato domestico ed internazionale.

Quanto sopra ha comportato:

- sotto il profilo economico, una perdita prima delle imposte pari a 405 milioni di euro in ragione di intero anno e di 130 milioni di euro considerando solo l'ultimo quarto di esercizio, oltre che,
- un consistente assorbimento dei livelli di liquidità complessiva, attestatisi a €/mln 715, (da €/mln 1.119 al 31 dicembre 2005; - €/mln 405), determinata anche da una riduzione dell'indebitamento di lungo periodo di €/mln 216.

I principali accadimenti che hanno contribuito a comporre il quadro d'insieme vengono di seguito delineati:

1. Per quanto concerne il sistema d'offerta e la rete passeggeri si evidenzia, oltre quanto già in precedenza rappresentato come:
  - si sia registrato un consistente contenimento delle potenzialità industriali del Gruppo sul comparto nazionale, particolarmente segnato, tra l'altro, da accadimenti di carattere negativo quali la cancellazione dell'attività sulla Sardegna (confermata il 2 novembre da una sentenza del Tribunale Amministrativo del Lazio);
  - la rifasatura di alcuni processi produttivi, peraltro programmati, tesa al miglioramento del posizionamento competitivo di Alitalia sul segmento *business* intercontinentale, si sia tuttavia anche tradotta in fermi macchina addizionali rispetto al pianificato, con impatti sfavorevoli sulla disponibilità di flotta in linea (particolarmente a decorrere dalla stagione invernale 2006), anche penalizzata da alcune problematiche di carattere più spiccatamente tecnico riflesse in cancellazioni d'attività.

I fattori di cui sopra non hanno consentito di cogliere, se non su alcuni specifici settori, gli obiettivi di offerta industriale addizionale declinati dal Piano Industriale per il 2006 in continuità

con quanto già avviato nel 2005 (mantenimento di un forte presidio sulla rete domestica, apertura di nuove destinazioni e potenziamento delle frequenze su mercati in forte crescita – segnatamente l'Est Europa ed alcuni collegamenti intercontinentali – ponendo altresì l'Italia quale snodo di accesso privilegiato sia per i flussi in connessione dai mercati mediterranei e mediorientali sia per quelli intercontinentali “naturali” da/per l'Italia e l'Europa; razionalizzazione su rotte a profittabilità critica, in particolare l'Europa comunitaria, sviluppo del sistema di connettività sugli *hub* di Malpensa e Fiumicino, ampliamento delle *partnership*).

In conseguenza di quanto espresso è stata complessivamente riscontrata:

- a livello intero esercizio 2006 una flessione della capacità offerta pari al -1,7% (da 5.258 milioni di tko a 5.166), particolarmente concentrata sui settori nazionale e nordamericano.

A tale evoluzione industriale ha fatto comunque riscontro un aumento del trasportato complessivamente pari al +1,2% (da 3.759 milioni di tkt a 3.804), da riferirsi essenzialmente al consolidamento, conseguito per il tramite sia dell'apertura di nuove destinazioni sia dell'incremento delle frequenze, degli investimenti sull'Est Europa e sulla Cina, nonché al favorevole sviluppo del traffico sul Sud Atlantico.

Va peraltro fatto osservare come tale andamento del trasportato passeggeri, pur determinando una crescita del coefficiente di occupazione pari a 2,1 punti percentuali (dal 71,5% al 73,6%) rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, si sia comunque risolto in una evoluzione inferiore agli iniziali obiettivi, riflessasi anche in perdite di quote di mercato, pari sul settore nazionale a circa 2,8 punti percentuali (dal 51,2% al 48,4%).

Sotto il profilo dei proventi del traffico, la rappresentata dinamica del trasportato, associata ad un lieve incremento del livello dei ricavi unitari (*yield*, +0,2%), si è tradotta in un aumento del valore assoluto dei proventi passeggeri complessivamente pari al +1,7% (+€/mln 62).

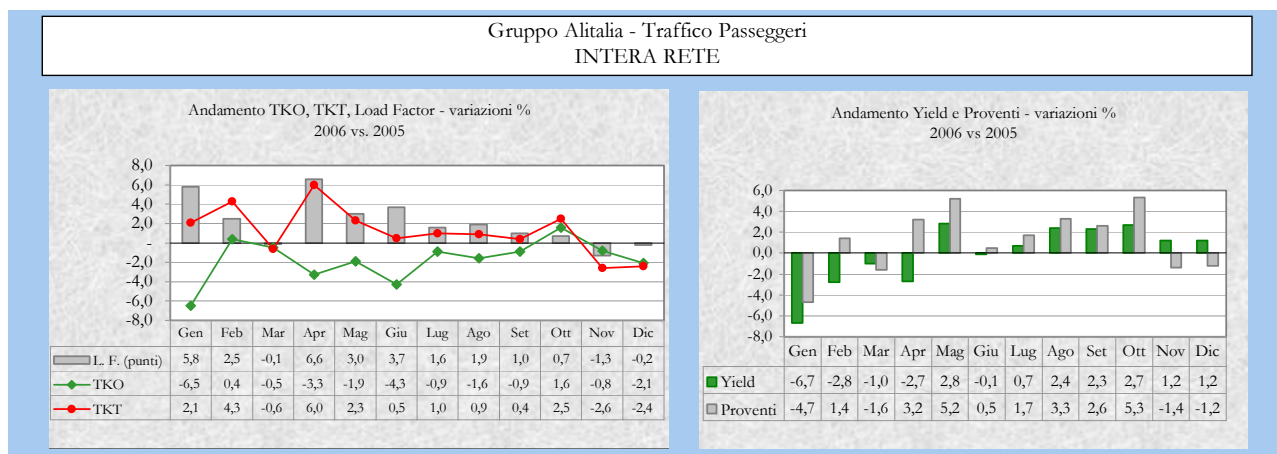
Va peraltro sottolineato come le ripetute e forti turbative all'operativo, in specie per regolarità e puntualità, verificatesi nel corso dell'anno a seguito principalmente delle agitazioni sindacali, abbiano in realtà esteso i loro effetti negativi ben al di là dell'intervallo temporale in cui sono venute a determinarsi, generando gravissimi danni all'immagine di Alitalia e al rapporto con la clientela soprattutto nelle classi a più alto valore; in sintesi le perdite di provento generate dalle summenzionate turbative sono stimate in circa 100 milioni di euro.

Il Ratk, in parallelo, ha evidenziato una crescita del 3,2%, i passeggeri complessivamente trasportati dell'1%;

- considerazioni complessivamente analoghe possono essere tratte anche dall'esame dei dati riferiti al solo quarto trimestre 2006, dai quali è stata riscontrata:
  - una flessione della capacità offerta nel complesso pari al -0,4%, particolarmente concentrata sul settore domestico e su quello relativo all'Europa occidentale e settentrionale;  
parziale controbilanciamento è intervenuto essenzialmente quale conseguenza della significativa espansione riscontrata invece sull'Europa Orientale;
  - una diminuzione di sostanzialmente analoga entità (-0,7%) in termini di trasportato, il cui andamento, nell'analisi per settori, ha in linea di massima ricalcato quanto già evidenziatosi a livello di disamina dell'evoluzione della capacità offerta;

- il coefficiente di occupazione, attestatosi al 71,3%, ha registrato un lieve decremento, pari a -0,2 p. p.;
- sotto il profilo dei proventi del traffico passeggeri, la crescita consuntivatasi nei livelli dello *yield*, pari al +1,9%, ha consentito di assorbire gli sfavorevoli effetti rinvenienti dall'evoluzione del trasportato, determinando altresì un innalzamento del valore assoluto dei ricavi nel complesso pari al +2,6% (+€/mln 23);  
entro tale scenario, si segnala che sono stati valorizzati in €/mln 13 circa i proventi del traffico perduti a causa degli scioperi effettuati (o semplicemente annunciati) nel bimestre novembre-dicembre.
- in parallelo, il Ratk è cresciuto del 2,1%, mentre i passeggeri sono diminuiti del 2,5%.

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 alle analoghe risultanze del 2005.



Per quanto concerne invece i singoli comparti (nazionale, internazionale e intercontinentale) i grafici sotto riprodotti consentono di individuarne l'evoluzione, distinguendola con riferimento all'intero esercizio 2006 ed al quarto trimestre 2006.

**Traffico Passeggeri**  
2006 vs 2005

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	-6,0%	2,7%	-3,4%	-1,7%
TKT	diff.%	-3,5%	5,5%	-0,1%	1,2%
L/F	2005 (%)	62,0%	67,2%	78,3%	71,5%
	2006 (%)	63,7%	69,1%	80,9%	73,6%
	diff.ass.	1,7	1,8	2,7	2,1
RATK	diff.%	1,8%	-0,4%	9,7%	3,2%
YIELD	diff.%	-0,9%	-3,1%	6,1%	0,2%
PROV	diff.%	-4,4%	2,3%	6,0%	1,4%
PAX	diff.%	-3,5%	6,4%	-1,1%	1,0%

TKO : tonnellate per Km offerto; TKT : tonnellate per Km trasportato; L/F : load factor (coefficiente di riempimento);  
RATK : Provento per unità di prodotto; YIELD : Ricavo medio unitario; PROV : proventi; PAX : numero di passeggeri

**Traffico Passeggeri**  
IV trimestre 2006 vs. IV trimestre 2005

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	-6,0%	3,3%	-1,1%	-0,4%
TKT	diff.%	-6,0%	0,6%	0,1%	-0,7%
L/F	2005 (%)	61,4%	66,8%	79,3%	71,5%
	2006 (%)	61,4%	65,0%	80,2%	71,3%
	diff.ass.	0,0	-1,8	1,0	-0,2
RATK	diff.%	1,2%	-1,0%	7,2%	1,6%
YIELD	diff.%	1,2%	1,7%	5,9%	1,9%
PROV	diff.%	-4,9%	2,3%	6,0%	1,2%
PAX	diff.%	-6,1%	-0,1%	-0,5%	-2,9%

TKO : tonnellate per Km offerto; TKT : tonnellate per Km trasportato; L/F : load factor (coefficiente di riempimento);  
RATK : Provento per unità di prodotto; YIELD : Ricavo medio unitario; PROV : proventi; PAX : numero di passeggeri

2. per quanto attiene il segmento di *business* costituito dal settore merci, nella prima parte dell'anno si è negativamente risentito di una serie di fermi macchina e del ritardo dell'ingresso in linea degli MD11 "all cargo"; nella seconda frazione d'esercizio, e segnatamente nel quarto conclusivo, si sono per contro incrementati i livelli di attività adeguandoli alle potenzialità industriali esprimibili dal Gruppo Alitalia; ciò ha consentito di conseguire un aumento complessivo del trasportato pari in ragione d'anno al +10,8% che, coniugandosi ad un parallelo incremento dello *yield* dell'1,8%, ha

consentito di rilevare una crescita del valore assoluto dei proventi del traffico pari al +12,8% (+ €/mln 65).

Limitatamente al quarto trimestre 2006, fortemente e favorevolmente impattato dalla piena operatività degli aeromobili MD11 “*all-cargo*”, è stato invece osservato un aumento del trasportato globalmente pari al +31%, un incremento del valore assoluto dei ricavi del +20,7% (+€/mln 28) ed una riduzione dei livelli dello *yield* pari al -7,9%.

3. relativamente al complesso degli altri ricavi, è stata osservata una flessione pari a circa €/mln 206 (€/mln 12 con riferimento al solo quarto trimestre), essenzialmente riferibile al differente perimetro industriale e di consolidamento rispetto al precedente esercizio, che aveva visto lo scorporo, dal mese di novembre, delle attività riferibili all’ambito di Alitalia Servizi (manutenzione, assistenza aeroportuale, servizi informatici ed amministrativi), oltreché, in misura inferiore, al minor apporto delle differenze attive emergenti da esercizi precedenti, in virtù di una strutturalmente più puntuale taratura di alcuni processi di stima;
4. per quanto riguarda invece il profilo dei costi operativi, segnatamente il carburante, il permanere, con effetti estesi fino alla metà circa del mese di settembre, di condizioni ampiamente perturbate sui mercati energetici, si è riflesso in quotazioni del *jet fuel* estremamente elevate e comunque non stabilizzate, che ne hanno attestato la crescita, in ragione d’anno, su livelli mediamente pari al +16%;  
quale conseguenza, è stato consuntivato un aumento degli oneri per prezzo del carburante sul conto economico di Alitalia ragguagliabile a €/mln 133, che si eleva a €/mln 147 considerando lo sfavorevole effetto valutario nonché la maggior attività derivante dall’avvio a regime della nuova tipologia di aeromobili MD11 *all cargo*;  
per mero richiamo, si fa rilevare che ove alla capacità offerta sviluppata nell’esercizio 2006 si applicasse il prezzo del carburante invece vigente nel 2004, si otterrebbe un minor onere per *jet fuel* pari a €/mln 354 circa (inclusivo dell’effetto valutario);

in controtendenza tuttavia rispetto a quanto rappresentato l’evoluzione della spesa per il carburante osservata nella frazione conclusiva del 2006, connotatasi per una flessione rispetto al corrispondente trimestre dello scorso esercizio pari a circa €/mln 21, essenzialmente in collegamento con il significativo contenimento nel livello dei prezzi (-3,6%) verificatasi, come detto, dalla metà del mese di settembre;

5. per il complesso degli altri costi è stato invece osservato un decremento globalmente pari a €/mln 8 circa in ragione d’anno, che si amplia a €/mln 79 considerando quanto nel seguito meglio rappresentato relativamente agli effetti di alcune poste non ricorrenti afferenti gli oneri per il personale.

Entro tale cornice, si ritiene utile evidenziare quanto segue:

- la delineata flessione è risultata essenzialmente ascrivibile all’implementazione dei progetti d’efficientamento già avviati nel 2005 ed all’introduzione nel corso dell’anno delle misure già individuate dal Piano Industriale.  
I progetti portati a termine hanno consentito al Gruppo di assorbire gli effetti negativi di alcune criticità, sul versante dei costi operativi, in particolare dalle spese di vendita (per maggiori oneri connessi ai regimi d’incentivazione commerciale *cargo* ed all’incremento dei costi di distribuzione dei CRS), dalle spese di scalo e traffico, dagli oneri generati da accordi di *partnership* sul comparto nazionale e dai costi informatici.

- in un'analisi che tenga conto delle diversità dei perimetri industriali e di consolidamento a causa dello scorporo di Alitalia Servizi, i due periodi a raffronto hanno continuato a manifestare sintomi di persistenti rigidità nella struttura delle spese operative (escludendo da tale ambito gli oneri per il carburante), che si esplicita in una sostanziale stabilità dei costi unitari, pur in presenza di una più elevata capacità offerta (considerando sia il segmento passeggeri sia quello merci);
- sostanzialmente analoghe considerazioni possono trarsi anche dall'analisi delle spese operative (sempre escluso il carburante) afferenti il quarto trimestre 2006.  
Al netto di tale effetto, la frazione conclusiva dell'esercizio, ha fatto riscontrare un aumento degli oneri operativi pari a circa €/mln 105, che si riduce a €/mln 34 considerando gli effetti di alcune partite non ricorrenti afferenti il costo del personale.  
Quest'ultimo incremento è risultato in massima parte riferibile a regimi d'incentivazione commerciale merci ed a noleggi passivi;
- per quanto concerne le spese per il personale, è stata osservata in ragione d'anno una flessione di €/mln 244, che tenendo conto di alcuni elementi di carattere non ricorrente ivi appostati anche in ossequio alla normativa IAS, viene ad ampliarsi a €/mln 315 e risulta essenzialmente riconducibile alla minor consistenza della forza media retribuita (da 17.679 a 11.110 risorse), quale conseguenza del differente perimetro industriale e di consolidamento tra i periodi a raffronto;

limitatamente al quarto trimestre 2006 è stato osservato:

- un peggioramento degli oneri per il personale pari a €/mln 16, che tuttavia, tenendo conto delle componenti in precedenza rappresentate, si converte in un miglioramento di €/mln 55;
- una flessione degli organici di forza media retribuita pari a 3.668 unità (da 13.791 risorse a 10.123).

Nelle tabelle sotto riprodotte vengono riportati i dati per categoria contrattuale afferenti l'evoluzione della forza media retribuita e puntuale (quest'ultima solo in termini complessivi) a livello anno e quarto trimestre raffrontati con i corrispondenti periodi del 2005.

Gruppo Alitalia				
Forza Media Retribuita	2006	2005	delta	delta %
Dirigenti	117	132	(15)	(11,1%)
Quadri e Impiegati	3.533	7.501	(3.967)	(52,9%)
Operai	243	3.590	(3.347)	(93,2%)
<i>totale TERRA</i>	<i>3.893</i>	<i>11.222</i>	<i>(7.329)</i>	<i>(65,3%)</i>
Piloti	2.074	2.147	(73)	(3,4%)
Assistenti di Volo	4.143	4.311	(168)	(3,9%)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.217</i>	<i>6.457</i>	<i>(241)</i>	<i>(3,7%)</i>
<b>TOTALE</b>	<b>10.110</b>	<b>17.679</b>	<b>(7.570)</b>	<b>(42,8%)</b>
<b>Forza Puntuale</b>	<b>11.430</b>	<b>11.174</b>	<b>256</b>	<b>2,3%</b>

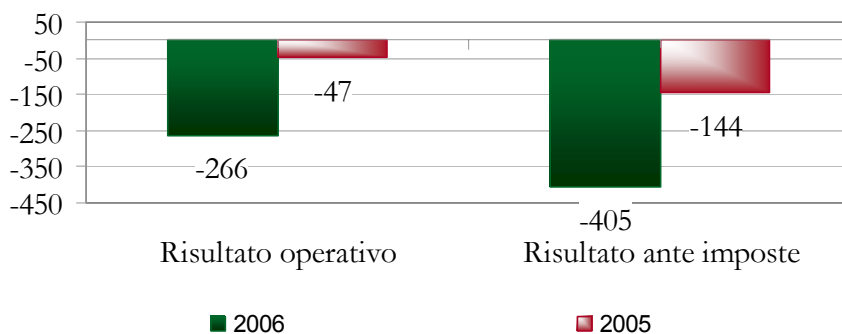
Gruppo Alitalia				
Forza Media Retribuita	IV trim 2006	IV trim 2005	delta	delta %
Dirigenti	122	119	3	0
Quadri e Impiegati	3.493	5.309	(1.816)	(34,2%)
Operai	233	1.877	(1.644)	(87,6%)
<i>totale TERRA</i>	<i>3.849</i>	<i>7.305</i>	<i>(3.457)</i>	<i>(47,3%)</i>
Piloti	2.125	2.146	(20)	(1,0%)
Assistenti di Volo	4.149	4.340	(190)	(4,4%)
<i>totale VOLO</i>	<i>6.274</i>	<i>6.485</i>	<i>(211)</i>	<i>(3,3%)</i>
<b>TOTALE</b>	<b>10.123</b>	<b>13.791</b>	<b>(3.668)</b>	<b>(26,6%)</b>

6. si deve inoltre menzionare l'impervio avvio delle attività di volo della neo costituita controllata Volare S.p.A., significativamente e negativamente impattata dalle note vicende di carattere giudiziario e di regolazione Antitrust che ne hanno fortemente condizionato l'operatività industriale e, di conseguenza, i ritorni economici;
7. va altresì osservato come la gestione finanziaria, in peggioramento per €/mln 43 circa (€/mln 9 limitatamente al solo quarto trimestre), abbia essenzialmente riflesso gli effetti derivanti dal più elevato livello dei tassi relativi all'indebitamento, che sul lungo termine sono cresciuti dal 3,8% al 6,1% medio in ragione d'anno, principalmente per effetto della ristrutturazione del prestito obbligazionario intervenuta alla metà circa dello scorso esercizio, dalla rilevazione della quota di competenza del premio per le opzioni di copertura sul carburante e dal progressivo deprezzamento della valuta statunitense rispetto all'euro.
- Parziale controbilanciamento è intervenuto, sul versante degli interessi attivi, per i più elevati volumi di liquidità disponibile – dovuti sia all'operazione di ricapitalizzazione del precedente esercizio, sia al miglioramento delle condizioni d'impiego della liquidità – nonché in misura inferiore, per effetto dell'apporto dei proventi netti da operazioni derivate.

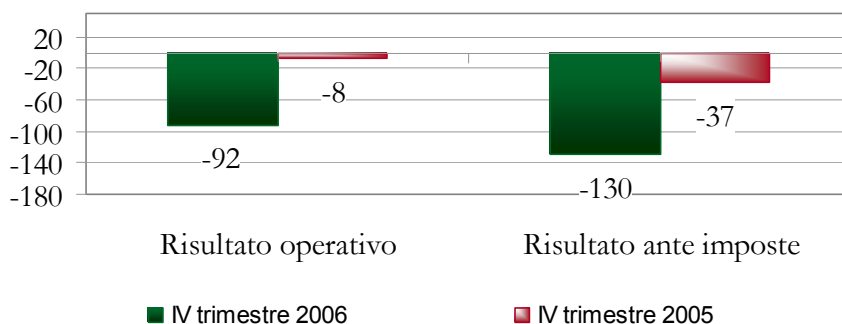
Le dinamiche sopra rappresentate hanno concorso a determinare:

- a livello intero esercizio 2006:
  - o un risultato operativo in perdita per €/mln 266, in peggioramento di €/mln 218 rispetto a quanto evidenziato nel periodo a raffronto;
  - o a livello di risultato ante imposte, una perdita di €/mln 405, superiore di €/mln 261 a quella registrata nel precedente esercizio;
- a livello di quarto trimestre:
  - o un risultato operativo negativo per €/mln 92, peggiorativo per €/mln 84 nei confronti di quanto consuntivato nel corrispondente periodo in comparazione;
  - o una perdita prima delle imposte di €/mln 130, a fronte di quella analogamente sfavorevole per €/mln 37 riscontratasi nel quarto trimestre 2005 a raffronto.

### SINTESI RISULTATI ECONOMICI DEL GRUPPO ALITALIA



### SINTESI RISULTATI ECONOMICI DEL GRUPPO ALITALIA



Per quanto attiene l'accertamento della corretta iscrizione in bilancio del valore netto contabile delle immobilizzazioni immateriali e materiali attraverso una verifica (c.d. "impairment test") che attesti che il valore da esse recuperabile risulti almeno pari o superiore a quello di libro, dovendosi, in assenza di tali condizioni, procedere ad una svalutazione che raggugli il valore contabile a quello, appunto, recuperabile (definito dal principio contabile internazionale IAS 36 come il maggiore tra il "fair value less selling cost" - valore equo di mercato meno costi di vendita - e il valore d'uso invece determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi di cassa futuri sviluppati dal piano industriale), si segnala quanto segue:

- il 28 gennaio 2007, Alitalia, sulla base di alcune richieste formulate dalla Consob, aveva reso noto al mercato come il Piano 2005 – 2008 fosse "superato nei suoi target e, pertanto, non attuabile" e che "in conseguenza della procedura di vendita della partecipazione detenuta nella Compagnia avviata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze," "nonché per effetto dell'intervenuta decadenza del Consiglio di Amministrazione di Alitalia, non è possibile, allo stato attuale, completare l'attività di adeguamento del Piano per gli anni 2007 – 2009, così come deliberato dallo stesso Consiglio di Amministrazione" nella seduta del 19 ottobre 2006. Successivamente, in data 27 febbraio 2007, il nuovo Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea dei Soci del 22 febbraio "considerata la Procedura di Vendita in corso da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, non ha ritenuto per il momento, di effettuare la revisione del Piano Industriale, rinviando ogni ulteriore valutazione a data successiva all'acquisizione di tutti gli elementi necessari". Ne consegue, vista, allo stato, l'assenza di un piano approvato dal Consiglio di Amministrazione come non sia al momento possibile ipotizzare l'elaborazione di alcun test d'impairment al 31 dicembre 2006 fondato sulla valorizzazione di un valore d'uso, cioè riscontrabile attraverso la

citata attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal piano stesso, essendo al momento venute meno le condizioni di realizzabilità delle assunzioni in esso contenute;

- per altro verso, l'attuale scenario di Alitalia, connotandosi per oggettivi elementi di eccezionalità nonché di transitorietà, fa apparire chiaro come anche una valorizzazione degli *asset* immobilizzati aderente al criterio del "*fair value less selling cost*", risulti fortemente condizionata dalla stessa procedura di privatizzazione del Gruppo in corso;  
condizionamento che riguarda anche le scelte metodologiche di fondo afferenti gli elementi da considerare nella valutazione (valore di mercato dei singoli aeromobili, delle famiglie di velivoli, delle singole *cash generating units*, della flotta nel suo complesso, dell'azienda nella sua totalità, ossia inclusiva, tra l'altro, della titolarità di una rete di collegamenti, di un marchio, di diritti di utilizzo degli *slots* ecc.);  
ne deriva, con evidenza, l'ineludibilità di una sospensione, nell'attuale fase, di qualsiasi ipotesi di ragionevole valorizzazione;  
inoltre, deve essere preso in attenta considerazione il fatto che un'eventuale svalutazione al 31 dicembre 2006 collegata alla flotta potrebbe contenere al suo interno un valore implicito d'immediato ripristino del medesimo valore (o quantomeno di quota di questo) nel prossimo futuro (in linea con le disposizioni dello IAS 36, prgf. 109 e 114), nel momento stesso in cui fosse approvato il progetto industriale su Alitalia del soggetto acquirente, con gli evidenti riflessi di quanto segnalato sulla tutela degli interessi degli Azionisti.

Da quanto sopra esposto consegue come una volta accertati i fatti e gli effetti della procedura di vendita in corso, risulti maggiormente aderente alla *ratio* fondamentale che, assicurando il privilegio della sostanza sulla forma, regge le valutazioni da effettuarsi in tema di diritto contabile, in primo luogo (ed in specie in sede di Relazione trimestrale) sospendere la valorizzazione ex IAS 36.

Tra l'altro la valutazione espressa dal mercato in sede di formazione del prezzo attuale di Borsa, che ad oggi continua a mantenerne il valore dell'*equity* superiore a quello del patrimonio netto, supporta le conclusioni sopra raggiunte.

Venendo al profilo finanziario, è stata come detto osservata nel 2006 una riduzione delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari a breve da €/mln 1.119 a €/mln 715 (-€/mln 405), principalmente in ragione del non soddisfacente andamento dell'attività operativa, del rimborso delle quote dei finanziamenti a medio/lungo termine scadenti nel periodo e di quanto corrisposto per l'acquisizione, l'avvio e la gestione del complesso aziendale del Gruppo Volare.

Tra gli ulteriori elementi che, con rilievo inferiore ai precedenti, si sono riflessi negativamente sull'andamento della gestione finanziaria si ricordano altresì la definizione di alcune controversie con fornitori ed il versamento effettuato a favore di un fondo pensione afferente personale Alitalia operante nel Regno Unito.

Esborsi che hanno potuto trovare solo parziale compensazione dagli introiti originati dalle operazioni effettuate sulla flotta, da quanto percepito per il rilascio dei locali "*cargo*" presso l'aeroporto di Londra, nonché dal saldo inerente la vendita del complesso Nuovo Centro Direzionale Magliana.

Si è mantenuto per contro in sostanziale stabilità il livello delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari a breve nel quarto trimestre dell'anno, essenzialmente in ragione di alcuni afflussi di cassa rinvenienti da operazioni di dismissioni di aeromobili, che hanno consentito di compensare le delineate criticità emergenti dalla gestione operativa.

Al 31 dicembre 2006 l'indebitamento netto del Gruppo Alitalia, aumentato di €/mln 252 rispetto al precedente periodo a raffronto e pari a €/mln 1.006, risultava così articolato:

<b>POSIZIONE FINANZIARIA</b> (Euro milioni)	<b>CONSOLIDATO</b> 31.12.2006	<b>CONSOLIDATO</b> 31.12.2005	<b>CONSOLIDATO</b> 30.09.2006	<b>2006 vs. 2005</b>	<b>IV trim 06</b>
<b>Indebitamento a medio lungo termine</b>					
Indebitamento bancario e finanziario	1.002	1.241	1.047	(239)	(45)
Prestito obbligazionario	709	688	693	21	16
Passività per locazioni finanziarie	5	5	5		
Altre passività	5	3	4	1	1
<b>Indebitamento a medio lungo termine</b>	<b>1.721</b>	<b>1.938</b>	<b>1.749</b>	<b>(216)</b>	<b>(28)</b>
Indebitamento bancario e finanziario	33	12	26	21	7
Passività per locazioni finanziarie					
<b>Indebitamento finanziario a breve termine</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>7</b>
<b>Operazioni finanziarie derivate nette</b>	<b>(34)</b>	<b>(76)</b>	<b>(57)</b>	<b>43</b>	<b>23</b>
Crediti finanziari a breve termine	(50)	(55)	(63)	6	13
Disponibilità liquide	(665)	(1.064)	(652)	399	(13)
<b>Disponibilità e crediti finanziari a breve</b>	<b>(715)</b>	<b>(1.119)</b>	<b>(715)</b>	<b>405</b>	
<b>Totale indebitamento netto</b>	<b>1.006</b>	<b>754</b>	<b>1.004</b>	<b>252</b>	<b>2</b>

Oltre quanto in precedenza rilevato con riferimento alla disponibilità e crediti finanziari a breve vanno posti in evidenza:

- o la flessione dell'indebitamento a lungo termine, pari a €/mln 216 (€/mln 28 nell'ultima frazione d'esercizio);
- o la crescita dell'indebitamento a breve termine per €/mln 21 (€/mln 7 nel periodo settembre-dicembre 2006);
- o la riduzione di quanto afferente la valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere per €/mln 43 (che si converte in un aumento della variazione delle operazioni finanziarie derivate passive nette in essere per €/mln 23 a livello di quarto conclusivo d'anno).

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

<b>INVESTIMENTI</b> euro milioni	<b>gennaio-dicembre 2006</b>	<b>4° trimestre 2006</b>
<b>Attività materiali</b>	54	9
<b>Attività immateriali</b>	45	8
<b>Attività finanziarie</b>	29	21
<b>Totale investimenti</b>	<b>129</b>	<b>39</b>

Relativamente all'intero periodo gennaio – dicembre, gli investimenti hanno riguardato:

- per €/mln 54 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, da attribuirsi principalmente, per €/mln 49, a manutenzioni e modifiche su aeromobili di proprietà e di terzi, per €/mln 3 ai beni acquisiti nel complesso aziendale del Gruppo Volare e per la quota residua principalmente ad attività in corso per la realizzazione del nuovo *lay-out* sui *terminal* di Fiumicino e Torino;
- per €/mln 45 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, in massima parte riferibili, per €/mln 32, all'iscrizione dell'avviamento e dei marchi Volareweb ed AirEurope inclusi nel complesso aziendale acquisito dalla controllata Volare S.p.A., nonché, per la parte rimanente, principalmente ad attività inerenti l'acquisto di importanti *software* atti a colmare pesanti *gap* rilevati nel Gruppo;
- per €/mln 29 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, ascrivibili essenzialmente a depositi e conti correnti vincolati, nonché a depositi cauzionali collegati ai nuovi contratti di locazione di aeromobili.

Con riferimento al quarto trimestre 2006 si rappresenta invece che:

- gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato esclusivamente modifiche e revisioni della flotta di proprietà e di terzi, nonché acquisti di materiale aeronautico, per complessivi €/mln 9;
- gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, pari globalmente a €/mln 8, sono risultati essenzialmente riferibili agli oneri sostenuti e capitalizzati per le acquisizioni di *software*.
- gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, pari a €/mln 21, sono riferiti principalmente all'attivazione di depositi e conti correnti vincolati.

Per quanto concerne infine la prevedibile evoluzione della gestione, sulla base dei dati di *budget* 2007 e di *forecast* dei primi quattro mesi dell'esercizio esaminati nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 9 marzo u.s., si ritiene, avendo preso atto della proiezione in miglioramento dell'attività industriale nei confronti del 2006, di poter conseguire nel 2007 un risultato operativo in miglioramento rispetto a quello del 2006, che potrà risultare positivo con il realizzarsi delle operazioni straordinarie previste in *budget*.

In considerazione tuttavia della Procedura di vendita in corso, il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto comunque di congelare, nell'immediato, le più significative operazioni straordinarie, avviando solo quella relativa alla dismissione del compendio immobiliare denominato Casale Somaini, considerato quale *asset* non di carattere strategico.

Dalle analisi finanziarie prospettiche sviluppate alla luce delle richiamate assunzioni contenute nel *budget* 2007 e dalle indagini di analogo tenore sviluppate su di un arco temporale esteso su 12 mesi dalla presentazione della presente Relazione, si rileva altresì come i livelli della liquidità siano stati valutati sufficienti alla copertura dei fabbisogni generati dalla gestione operativa, finanziaria e per investimenti per oltre tale intervallo.



## Conto economico consolidato

(importi in migliaia di euro)

	31.12.2006	31.12.2005	variazioni	IV trim 2006	IV trim 2005	variazioni
<b>Attività in Funzionamento</b>						
Ricavi del traffico	4.373.305	4.216.662	156.643	1.102.242	1.077.752	24.490
Altri ricavi operativi	351.048	586.741	(235.693)	128.894	153.757	(24.863)
<b><u>Totale ricavi operativi</u></b>	<b>4.724.353</b>	<b>4.803.403</b>	<b>(79.050)</b>	<b>1.231.136</b>	<b>1.231.509</b>	<b>(372)</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(1.065.625)	(1.045.702)	(19.923)	(251.868)	(296.591)	44.722
Spese per servizi	(2.782.530)	(2.408.273)	(374.257)	(750.199)	(647.670)	(102.529)
Costi per il personale	(738.318)	(982.368)	244.050	(166.973)	(150.478)	(16.496)
Ammortamenti e svalutazioni	(258.619)	(306.748)	48.129	(61.575)	(77.113)	15.537
Altre spese operative	(144.918)	(107.805)	(37.113)	(92.993)	(67.656)	(25.337)
<b><u>Totale spese operative</u></b>	<b>(4.990.010)</b>	<b>(4.850.897)</b>	<b>(139.113)</b>	<b>(1.323.609)</b>	<b>(1.239.507)</b>	<b>(84.102)</b>
<b><u>Risultato operativo</u></b>	<b>(265.657)</b>	<b>(47.494)</b>	<b>(218.163)</b>	<b>(92.472)</b>	<b>(7.998)</b>	<b>(84.474)</b>
Quota dei proventi(oneri) delle partecip.P.N.	(1.542)	3.132	(4.674)	(1.429)	3.257	(4.685)
Proventi da attività di investimento	1.343	1.580	(237)	97	494	(397)
Proventi (oneri) finanziari	(139.376)	(99.694)	(39.682)	(36.040)	(30.222)	(5.818)
Altri proventi (oneri)		(1.765)	1.765		(2.255)	2.255
<b><u>Risultato prima delle imposte</u></b>	<b>(405.232)</b>	<b>(144.241)</b>	<b>(260.990)</b>	<b>(129.844)</b>	<b>(36.724)</b>	<b>(93.120)</b>

### ***Note contabili al conto economico consolidato***

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

I **ricavi del traffico**, pari a €/mln 4.373, hanno presentato un aumento di €/mln 157 (+3,7%). L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>variazioni</b>
<b>Ricavi del traffico</b>			
Passeggeri	3.726	3.663	62
Merci	511	462	48
Posta	13	12	1
Altri ricavi del traffico	124	79	45
<b>Totale ricavi del traffico</b>	<b>4.373</b>	<b>4.217</b>	<b>157</b>

In particolare, l'incremento della componente passeggeri (+€/mln 62) è risultato essenzialmente ascrivibile, alla crescita del trasportato (+1,2% in termini di tkt), di particolare intensità sul settore internazionale (principalmente Europa dell'Est), nonché, in misura inferiore, sul Sud Atlantico e sulla Cina, in presenza di una sostanziale stabilità dello *yield*, (+0,2%).

Per quanto concerne invece le merci, la crescita dei ricavi del traffico (+€/mln 48, pari a +10,5%) ha tratto esclusivamente origine dal complessivo ripristino, nel corso dell'anno e segnatamente nel quarto trimestre, delle potenzialità industriali del gruppo sul comparto, che ha visto l'avvio della piena operatività degli aeromobili Md11 *all cargo* convertiti.

L'incremento degli altri ricavi del traffico e della posta (+€/mln 46) ha invece riflesso i più elevati proventi per attività *charters* passeggeri, principalmente effettuata dalla controllata Volare (pertanto assente nel periodo a confronto), *charters* merci e *block space*.

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 351, hanno presentato una riduzione di €/mln 236 e sono risultati articolati come segue:

	2006	2005	variazioni
<b>Altri ricavi operativi</b>			
Accessori del traffico	102	92	10
Noleggi attivi	2	3	(0)
Handling	1	32	(31)
Manutenzioni	13	66	(53)
Altre prestazioni	29	57	(28)
Ricavi di vendita	10	11	(1)
Variazioni delle rimanenze di materiali	0	2	(2)
Incrementi per lavori interni	0	43	(43)
Utili da alienazione flotta	19	2	18
Altre plusvalenze	4	0	4
Assorbimento fondo ristrutturazione		48	(48)
Altri assorbimenti fondi	5	18	(13)
Proventi da investimenti immobiliari	1	1	0
Differenze attive da traffico passeggeri	15	50	(35)
Differenze attive accantonamenti	39	76	(37)
Ricavi da partnerships millemiglia	39	39	(0)
Componente realizzata dei derivati di copertura economica	15	2	13
Componente non realizzata dei derivati di copertura economica	4		4
Recupero oneri da società collegate	28	16	12
Altri	25	29	(5)
<b>Totale altri ricavi operativi</b>	<b>351</b>	<b>587</b>	<b>(236)</b>

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

- ✓ tra quelle in diminuzione, le flessioni ascrivibili primariamente alle minori attività manutentive, di assistenza di scalo e per altri servizi effettuati verso terzi, in nesso al differente perimetro industriale e di consolidamento tra i periodo a raffronto, anche riverberatosi nell'azzeramento delle poste afferenti gli "incrementi per lavori interni" e l'assorbimento del fondo di ristrutturazione" stanziato al 31 dicembre 2004 ai fini dell'operazione Alitalia Servizi attuata il 1 maggio 2005.  
In parallelo, è stata osservata una flessione nel livello dei proventi scaturenti da alcune poste considerate di carattere non strettamente gestionale, in relazione ad una strutturalmente più puntuale taratura dei processi di stima (essenzialmente differenze attive emerse da accantonamenti effettuati in esercizi precedenti e da traffico passeggeri);
- ✓ tra quelle in aumento, le plusvalenze realizzate per la vendita di aeromobili, la positiva variazione di valore dei derivati di copertura economica del carburante, sia per la quota realizzata sia per quella non realizzata, l'ammontare degli oneri sostenuti per conto di società collegate (comunque controbilanciati da un importo di pari entità incluso nelle altre spese

operative) ed i maggiori ricavi accessori del traffico, tra i quali principalmente le provvigioni attive.

I **consumi**, pari a €/mln 1.066, hanno evidenziato un aumento di €/mln 20 (+1,9%) e sono risultati così costituiti:

	2006	2005	variazioni
<b>Consumi di materiali</b>			
Carburante	1.013	866	147
Altri Consumi	53	180	(127)
<b>Totale consumi</b>	<b>1.066</b>	<b>1.046</b>	<b>20</b>

In dettaglio, si osserva:

- ✓ per quanto concerne il costo del carburante, il permanere, con effetti estesi fino alla metà circa del mese di settembre, di condizioni ampiamente perturbate sui mercati energetici, ha trovato riflessi di ampia consistenza negativa sul prezzo del *jet fuel*, cresciuto rispetto all'esercizio a raffronto del +16% (da 178,56 centesimo di dollaro per gallone americano a 207,09); per altro verso, hanno invece trovato nel complesso sostanziale bilanciamento gli effetti sugli oneri per il carburante rinvenienti dalle altre variabili su essi insistenti: in particolare, l'impatto negativo derivante dalla maggiore attività effettuata in ragione dall'entrata a regime degli aeromobili MD11 "*all cargo*" è risultato compensato sia da una composizione di flotta con consumo orario medio inferiore rispetto al 2005, sia dalla riduzione delle ore di volo sugli altri segmenti di attività, coniugandosi altresì agli effetti scaturenti dalla sfavorevole evoluzione delle parità cambiarie (peraltro contenuta dalle politiche di *hedging* naturale realizzate nel corso dell'esercizio);
- ✓ in ordine invece agli altri consumi, il decremento è risultato principalmente ascrivibile ai minori acquisti di materiali tecnici, in seguito citato conferimento di ramo d'azienda in Alitalia Servizi, cui sono venuti a sommarsi, per gli altri materiali, gli effetti dell'implementazione di alcune azioni d'efficientamento, principalmente attribuibili ai materiali per servizi di bordo.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 2.783, hanno presentato un aumento di €/mln 374 (+15,5%).

In maggior dettaglio:

	2006	2005	variazioni
<b>Spese per servizi</b>			
Spese di vendita	615	577	38
Spese di traffico e scalo	971	839	132
Manutenzione e revisione flotta	453	245	208
Altre prestazioni	402	411	(8)
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	341	337	5
<b>Totale servizi</b>	<b>2.783</b>	<b>2.408</b>	<b>376</b>

La rappresentata crescita dei costi in esame è risultata essenzialmente riconducibile alle prestazioni effettuate da Alitalia Servizi inerenti le manutenzioni (i cui relativi oneri hanno anche subito gli aumenti derivanti, sotto altro riflesso, delle maggiori spese sostenute per la revisione dei motori e per alcune lavorazioni addizionali), l'assistenza aeroportuale ed i servizi amministrativi ed informatici, alla luce del differente perimetro industriale e di consolidamento tra gli esercizi a raffronto.

Al netto di tale fenomeno, il complessivo incremento, contenuto dagli effetti della realizzazione di quelle azioni di efficientamento dirette ad incidere la struttura dei costi unitari dei beni e servizi cui nel corso dell'anno si è reso possibile dar corso, ha riguardato principalmente:

- le spese di vendita, in ragione principalmente dei più elevati oneri connessi ai regimi d'incentivazione per intermediazioni *cargo* ed all'incremento dei costi di distribuzione dei CRS, parzialmente controbilanciati dalla riduzione delle spese commerciali passeggeri conseguente la maggior penetrazione delle vendite dirette e la diminuzione di alcuni regimi commissionali esteri;
- i costi di traffico e scalo, negativamente impattati dai maggiori oneri per assistenza di *terminal* collegati ad inefficienze operative e dai riavviamenti di passeggeri e bagagli, tuttavia sostanzialmente compensati dalla riduzione delle tariffe per assistenza al volo e dalla realizzazione di alcune azioni d'efficientamento particolarmente focalizzate sui servizi di vitto passeggeri a bordo;
- le locazioni passive di aeromobili ed i *block space*, essenzialmente quale conseguenza degli accordi di *partnership* intercorsi con Air Alps;
- le altre prestazioni, largamente incise dall'aumento delle spese informatiche nonché, in misura inferiore, dalla crescita degli oneri sia per servizi finanziari connessi all'utilizzo di carte di credito, sia per le prestazioni professionali, in parte, come detto, controbilanciate dai benefici rinvenienti da specifiche progettualità tese all'efficientamento della struttura dei costi, particolarmente incidenti le manutenzioni e revisioni varie e le assicurazioni.

I **costi del personale**, pari a €/mln 738, hanno presentato una riduzione di €/mln 244 (-24,8%), che al netto di quanto beneficiato nell'esercizio 2005 (€/mln 93) per l'assorbimento del fondo per oneri relativo al pensionamento anticipato dei dipendenti, nonché della quota residua (€/mln 23) di quello invece costituito nel 2004 nell'ambito del Piano Industriale 2004-2008 e connesso agli oneri scaturenti dalla gestione degli esuberi, nel corso del 2006 del pari assorbita, si amplia a €/mln 315.

Detta diminuzione è risultata essenzialmente riconducibile alla minore forza media retribuita (dalle 17.679 risorse del 2005 alle 10.110 del 2006), quale conseguenza, principalmente, del diverso perimetro industriale e di consolidamento tra gli esercizi a raffronto, cui sono venuti ad aggiungersi gli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, nonché dell'attivazione delle procedure di mobilità e dal ricorso allo strumento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (solo per il personale di terra) e della solidarietà (quest'ultimo afferente il solo personale navigante).

Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mln 259, hanno presentato un decremento di €/mln 48 (-15,7%), riconducibile a minori ammortamenti per aeromobili, quale conseguenza delle operazioni di dismissione realizzate e, come più volte richiamato, agli effetti del differente perimetro industriale e di consolidamento tra gli anni in considerazione.

Le **altre spese operative**, pari a €/mln 145, hanno evidenziato un aumento di €/mln 37 (+34,3%), e sono risultate articolate come segue:

	2006	2005	variazioni
<b>Altre spese operative</b>			
Accantonamenti rischi vari	18	16	2
Altri accantonamenti	1	4	(2)
Minusvalenze da alienazione flotta	8	0	8
Altre minusvalenze	0	1	(1)
Differenze passive accantonamenti	37	36	1
Componente da <i>hedging</i>	19	1	18
Altre imposte e tasse dell'esercizio	5	4	0
Oneri da <i>partnerships</i> millemiglia	11	14	(2)
Oneri da riaddebitare a società collegate	28	17	12
Spese di amministrazione	7	7	(0)
Altri oneri	11	9	2
<b>Totale altre spese operative</b>	<b>145</b>	<b>108</b>	<b>37</b>

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

- ✓ tra quelle in aumento, i maggiori oneri afferenti le componenti realizzate dei derivati di copertura economica sul prezzo del carburante, i più elevati costi sostenuti per conto di società collegate (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri ricavi operativi), le minusvalenze da alienazione di aeromobili, nonché il più elevato importo per altri oneri vari;
- ✓ tra quelle in diminuzione, la flessione delle spese per *partnerships* MilleMiglia;

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha registrato un valore negativo di €/mln 266, rispetto a quello di analogo segno per €/mln 47 dell'esercizio a confronto.

Gli **oneri netti derivanti dalla valutazione delle partecipazioni** hanno presentato un saldo sfavorevole pari a €/mln 2, con un peggioramento di €/mln 5, e si riferiscono principalmente alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto delle società collegate Alitalia Servizi ed Alicos, nonché alla svalutazione della partecipazione detenuta nella U.S. Cargo.

I **proventi da attività di investimento**, totalmente attribuibili a dividendi percepiti da società collegate e da altre imprese, hanno evidenziato un valore positivo di €/mln 1, di sostanziale pari entità rispetto al periodo in comparazione.

Gli **oneri finanziari netti** hanno consuntivato un valore di €/mln 139, con un peggioramento di €/mln 40 nei confronti del precedente esercizio, da attribuirsi essenzialmente:

- all'aumento degli interessi passivi, conseguenza del più elevato livello dei tassi di gestione sull'indebitamento, che sul lungo termine hanno posto in rilievo una crescita dal 3,82% medio al 6,1%, anche quale effetto della ristrutturazione del prestito obbligazionario intervenuta alla metà circa del 2005;
- ai premi afferenti gli strumenti derivati di copertura opzionali sul carburante;

- agli oneri netti di cambio (essenzialmente in relazione al deprezzamento della valuta statunitense, fenomeno che trova comunque piena compensazione in termini di *hedging* naturale sul versante degli acquisti correnti di beni e servizi).

Di contro, va segnalata la consuntivazione di maggiori interessi attivi, collegati sia ai maggiori volumi di liquidità disponibile (in relazione con l'operazione di ricapitalizzazione finalizzata nella parte conclusiva del precedente esercizio), sia alla citata crescita dei tassi di gestione (anche determinatasi quale effetto del miglioramento delle condizioni di impiego prodottosi a seguito del citato apporto di capitale), nonché alla rilevazione di più elevati proventi netti da operazioni finanziarie derivate.

In maggior dettaglio:

	2006	2005	variazioni
<i>Proventi finanziari:</i>			
Interessi attivi da banche	30	5	25
Proventi operazioni finanziarie derivate	33	11	22
Altri proventi finanziari	7	8	(1)
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>70</b>	<b>24</b>	<b>46</b>
<i>Oneri finanziari:</i>			
Interessi passivi verso banche	(56)	(37)	(18)
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(64)	(54)	(10)
Interessi e commissioni a controllanti e collegate	(2)	(7)	5
Altri interessi passivi e commissioni	(0)	(1)	1
Oneri operazioni finanziarie derivate sul carburante	(25)	0	(25)
Oneri operazioni finanziarie derivate	(27)	(17)	(10)
Altri oneri finanziari	(7)	(10)	3
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(180)</b>	<b>(126)</b>	<b>(54)</b>
<b>Proventi (oneri) di cambio</b>	<b>(29)</b>	<b>3</b>	<b>(32)</b>
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>(139)</b>	<b>(99)</b>	<b>(40)</b>

Il saldo tra gli **altri proventi ed oneri** ha presentato un valore pari a zero, confrontandosi con quello invece negativo per €/mln 2 del precedente esercizio.

In conseguenza di quanto sopra rappresentato, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 405, più elevato di €/mln 261 rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2005; a tale ultimo riguardo si evidenzia come l'onere tributario si attesti a circa 29 milioni di euro.

Relativamente al quarto trimestre 2006, è stato invece registrato un risultato operativo negativo per €/mln 92, a fronte di quello di uguale segno per €/mln 8 conseguito nel trimestre a confronto, ed una

perdita prima delle imposte di €/mln 130, cui corrisponde quella parimenti sfavorevole per €/mln 37 consuntivata nel periodo in comparazione.

In maggiore analisi, si osserva:

I **ricavi del traffico** del quarto trimestre 2006 hanno presentato un valore di €/mln 1.102, evidenziando un aumento di €/mln 24 (+2%) rispetto all'analogia frazione d'esercizio a raffronto. L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	4 trim.2006	4 trim.2005	variazioni
<b>Ricavi del traffico</b>			
Passeggeri	910	927	(17)
Merci	153	132	21
Posta	5	3	2
Altri ricavi del traffico	35	16	18
			0
<b>Totale ricavi del traffico</b>	<b>1.102</b>	<b>1.078</b>	<b>24</b>

La differenza positiva ha interessato prevalentemente la componente merci (+€/mln 21), la cui crescita (+16%) consegue essenzialmente il ripristino delle potenzialità industriali del Gruppo sul comparto, realizzatesi tramite il raggiungimento, segnatamente nel quarto conclusivo dell'anno, della piena operatività degli aeromobili di tipologia MD11 *all cargo*, cui è venuto a coniugarsi l'aumento per proventi postali e *charters*.

Per ciò che concerne i ricavi passeggeri, si fa invece rilevare che, isolando gli effetti di quanto ivi incluso nel corrispondente trimestre in comparazione relativamente a quanto emergente dalla valorizzazione del fondo concorsi ed operazioni a premi, la flessione si converte in un incremento pari ad €/mln 23, essenzialmente determinato dalla crescita del livello dei proventi unitari.

Si rammenta altresì che, relativamente alla frazione conclusiva del 2006, la voce accoglie quanto rinveniente dalla controllata Volare, assente invece nel periodo a raffronto.

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 129, hanno presentato una diminuzione di €/mln 25, principalmente riconducibile al rilascio di eccedenze di precedenti accantonamenti, in virtù di una strutturalmente più puntuale taratura di alcuni processi di stima, nonché agli effetti del differente perimetro industriale e di consolidamento tra i due trimestri in comparazione.

Parziale compensazione è intervenuta quale effetto dei maggiori proventi per oneri sostenuti per conto di società collegate, e ad esse riaddebitati, per plusvalenze da alienazione di aeromobili e per la valorizzazione al *fair value* delle componenti non realizzate dei derivati di copertura del carburante.

I **consumi di materie prime e materiali di consumo** si sono attestati a €/mln 252, facendo registrare nel complesso una riduzione di €/mln 45 (-8%), essenzialmente attribuibile ai minori oneri per il carburante (-€/mln 21), in relazione al significativo contenimento nel livello dei prezzi verificatosi nell'ultimo quarto dell'anno (da 202,8 centesimi di dollaro per gallone americano a 195,6), e ai minori acquisti di materiali tecnici, in nesso con il trasferimento ad Alitalia Servizi del ramo d'azienda ad essa conferito (-€/mln 24).

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 750, hanno presentato un incremento di €/mln 102.

In maggior dettaglio:

	4 trim.2006	4 trim.2005	variazioni
<b>Spese per servizi</b>			
Spese di vendita	177	151	25
Spese di traffico e scalo	247	220	27
Manutenzione e revisione flotta	118	80	38
Altre prestazioni	116	119	(3)
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	92	77	15
<b>Totale servizi</b>	<b>750</b>	<b>648</b>	<b>102</b>

La crescita dei costi nel trimestre in esame è risultata essenzialmente ascrivibile, alla luce del differente perimetro industriale e di consolidamento rispetto al periodo a confronto, che aveva visto lo scorporo, dalla metà del mese di novembre, delle attività trasferite ad Alitalia Servizi (manutenzioni, assistenza aeroportuale, servizi amministrativi ed informatici), ai maggiori importi rinvenienti da prestazioni rese da quest'ultima, cui sono venuti a sommarsi gli effetti del minor ammontare, rispetto al 2005, dei premi contrattualmente da corrisondersi ad Alitalia.

Al netto di tale fenomeno il complessivo aumento, contenuto tuttavia dagli effetti della realizzazione di alcuni progetti di efficientamento diretti ad incidere la struttura dei costi unitari dei beni e servizi, ha riguardato principalmente le spese di vendita, per maggiori oneri d'intermediazione commerciale cargo e distribuzione CRS ed i noleggi e locazioni passive di aeromobili ed i *block space*.

I **costi per il personale**, pari a €/mln 167, hanno manifestato un aumento di €/mln 16, che al netto di quanto beneficiato nei trimestri in comparazione in ragione degli elementi di carattere non ricorrente già rappresentati nel commento relativo all'intero esercizio, si tramuta in una riduzione di €/mln 54.

Detta diminuzione è risultata essenzialmente riconducibile ad una flessione della forza media retribuita di 3.668 unità (da 13.791 risorse a 10.123), relativa principalmente agli organici di terra, quale conseguenza del differente perimetro industriale e di consolidamento, delle misure di incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, nonché dell'attivazione delle procedure di mobilità e dell'utilizzo dello strumento della cassa integrazione per il personale di terra e della solidarietà per quello di volo.

Gli **ammortamenti e svalutazioni**, pari a €/mln 62, hanno mostrato una riduzione di €/mln 16, principalmente riferita a minori ammortamenti per aeromobili, quale conseguenza delle operazioni di dismissione realizzatesi nel periodo, nonché, come ripetutamente rappresentato, degli effetti del differente perimetro industriale e di consolidamento tra i trimestri in considerazione.

Le **altre spese operative**, evidenziando una crescita di €/mln 25, hanno consuntivato un valore pari a €/mln 93.

Tra le causali del rappresentato aumento si fanno rilevare i maggiori oneri afferenti le componenti realizzate dei derivati di copertura economica sul prezzo del carburante, i più elevati costi sostenuti per conto di società collegate e le minusvalenze da alienazioni di aeromobili.

Per quanto sopra rappresentato, il **risultato operativo** del trimestre ha espresso una perdita di €/mln 92, evidenziando un peggioramento di €/mln 84 rispetto a quanto realizzato nel periodo a raffronto.

La **gestione finanziaria** ha complessivamente registrato un saldo negativo di €/mln 37, con un peggioramento di €/mln 9 nei confronti del trimestre in comparazione, in massima parte riferibile ad oneri netti di cambio, ai premi corrisposti per gli strumenti derivati opzionali di copertura sul

carburante ed ai maggiori interessi passivi, in relazione, quest'ultimi, al citato aumento dei tassi di gestione.

Parziale compensazione è intervenuta quale effetto dell'incremento degli interessi attivi generato essenzialmente dai più elevati volumi di liquidità gestiti e dal miglioramento delle condizioni d'impiego, nonché dai maggiori proventi netti da operazioni derivate.

Il **risultato prima delle imposte** si è conseguentemente attestato ad una perdita di €/mln 130, rapportandosi ad un risultato anch'esso negativo di €/mln 37 evidenziato nel corrispondente intervallo del 2005.

## ***La flotta***

Al 31 dicembre 2006, la flotta operativa si componeva di 186 aeromobili, aventi un'età media di 11,4 anni, dei quali 156 dedicati al breve/medio raggio e 30 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2005 è stato registrato un incremento di 9 unità, quale conseguenza dell'ingresso di 2 MD11 *all cargo* (al 31 dicembre 2005 entrambi non operativi e di cui uno all'epoca non ancora completamente trasformato in *all cargo*), di 2 MD80 in locazione (anch'essi non operativi al 31 dicembre 2005 ed oggetto di un'operazione di vendita e ripresa in locazione), nonché di 2 B767, un A321 e 3 A320 (queste ultime 6 unità in nesso al consolidamento, dal mese di aprile 2006, della controllata Volare).

Di converso, è stata registrata l'uscita di un F27, utilizzato per l'attività dei voli postali notturni, la cui capacità è stata sostituita con macchine in noleggio di breve periodo.

Si segnala altresì che nell'ambito della flotta operativa, 150 unità sono state direttamente impiegate dalla Controllante, 30 da Alitalia Express in base a contratti di *wet-lease* e su linee in proprio e 6 direttamente operate dalla controllata Volare.

A livello complessivo, la flotta del Gruppo al 31 dicembre 2006 (riportata in dettaglio nella tabella esposta nella pagina successiva) constava invece di 188 aeromobili. Sono infatti in essa considerati, oltre alla flotta operativa, 1 MD80 e 1 ATR42.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, è opportuno segnalare come 111 aeromobili (pari al 59% del totale) risultino nella proprietà del Gruppo, mentre 65 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione, 4 in noleggio e 8 in locazione con opzione di riscatto.

Per quanto riguarda infine le variazioni intervenute nella titolarità giuridica, si segnala che nel corso del 2006 sono stati perfezionati i contratti di vendita e contestuale ripresa in locazione operativa per 12 aeromobili MD80, 2 A321 ed un MD11.

Nello stesso periodo la controllata Alitalia Express ha trasferito la proprietà di 4 aeromobili ATR42, non operativi al 31 dicembre 2005.

Limitatamente al quarto trimestre 2006, in termini di flotta complessiva, si è registrato l'ingresso di un B767, un A321 e un A320 (tutti operati dalla controllata Volare ed acquisiti a noleggio) a cui si è contrapposta l'uscita di 2 ATR42 della controllata Alitalia Express a seguito della citata operazione di vendita.

	FLOTTA OPERATIVA								DELTA FLOTTA OPERATIVA 31.12.2006 vs 31.12.2005	FLOTTA NON OPERATIVA 31.12.06	TOTALE FLOTTA 31.12.06
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE	TOTALE			
	31.12.06	31.12.05	31.12.06	31.12.05	31.12.06	31.12.05	31.12.06	31.12.05			
B777	6	6	4	4	-	-	10	10	-	-	10
MD11 all cargo	-	-	5	3	-	-	5	3	2	-	5
B767	3	3	11	10	1	-	15	13	2	-	15
<b>TOTALE LUNGO RAGGIO</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>30</b>
A321	13	15	10	8	1	-	24	23	1	-	24
A320	9	9	4	2	1	-	14	11	3	-	14
A319	12	12	-	-	-	-	12	12	-	-	12
MD80	44	54	31	19	-	-	75	73	2	1 a)	76
ATR42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 a)	1
ATR72	8	8	2	2	-	-	10	10	-	-	10
ERJ145	14	14	-	-	-	-	14	14	-	-	14
ERJ70	-	-	6	6	-	-	6	6	-	-	6
B737	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	1
F27	-	-	-	-	-	1	-	1	-1	-	-
<b>TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO</b>	<b>100</b>	<b>112</b>	<b>53</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>156</b>	<b>151</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>158</b>
<b>TOTALE GENERALE (**)</b>	<b>109</b>	<b>121</b>	<b>73</b>	<b>54</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>186</b>	<b>177</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>188</b>

(\*) di cui 8 aeromobili in locazione con opzione di riscatto (4 A321, 2 A320, 2 ATR72)

(\*\*) al 31 dicembre 2006 su un totale di 111 aeromobili di proprietà, 2 sono nella titolarità di Alitalia Express (1 ATR42 e 1 ATR72) ed i restanti 109 in quella della Capogruppo

a) in proprietà

