



***Relazione consolidata del
1° trimestre 2007***

SOMMARIO

Relazione sull'andamento della gestione del primo trimestre 2007	4
Introduzione	4
Scenario macroeconomico e di settore	6
Situazione del Gruppo	8
Conto economico consolidato	20
Note esplicative al conto economico consolidato	21
La flotta	26

Relazione sull'andamento della gestione del primo trimestre 2007

Introduzione

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

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

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

La Relazione trimestrale è predisposta secondo i principi ed i criteri di valutazione adottati per il bilancio annuale, in particolare quelli utilizzati per il bilancio consolidato 2005 (principi contabili internazionali IAS/IFRS), riportati nelle note esplicative allo stesso, parte generale, cui si fa rinvio.

Nell'ambito di detto contesto si segnala comunque che:

- Per ciò che concerne il trattamento contabile delle differenze di *fair value* relative alle operazioni derivate di copertura sul carburante, con effetto dall'esercizio 2007 e con l'intento di migliorare l'informativa al mercato contenendo nella massima misura possibile i riflessi che da un approccio del tipo "*economic hedge*" promanano sulla volatilità nel tempo dei risultati economici, il Gruppo, sempre in aderenza alla normativa internazionale, ha ritenuto di aderire al metodo valutativo qualificato "*hedge accounting*". Ciò si è nel trimestre rispettivamente riverberato:
 - o nella sospensione nella riserva da *hedge accounting* del patrimonio netto di €/mln 20 e
 - o nell'imputazione a conto economico, tra i proventi finanziari, di €/mln 7.

L'applicazione dello stesso criterio al 31 marzo 2006 avrebbe, corrispondentemente determinato un minor provento a conto economico pari a €/mln 16, che sarebbero stati per contro accolti nella citata riserva di patrimonio netto.

- Sempre con decorrenza dall'esercizio 2007, ed ai fini di una migliore aderenza delle rappresentazioni contabili agli accadimenti gestionali ed ai conseguenti riflessi in termini di competenza economica, le manutenzioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*) vengono capitalizzate ed ammortizzate secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due interventi.

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

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

Nella Relazione, i dati economici del primo trimestre 2007 sono confrontati con quelli degli analoghi periodi del precedente esercizio; la posizione finanziaria netta al 31 marzo 2007 viene invece raffrontata con i corrispondenti dati consuntivati al 31 dicembre 2006.

Relativamente al perimetro di consolidamento si segnala infine che, con riferimento al commento delle partite economiche del primo trimestre 2007, il periodo recepisce le risultanze della controllata Volare che, consolidata dal 13 aprile 2006, non era inclusa nel periodo a raffronto.

Nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione prevista per il prossimo 23 maggio verrà esaminato il progetto di Bilancio della Società al 31.12.2006. Relativamente a quest'ultimo, si informa come sia in atto un'analisi della congruità dei valori contabili degli *asset*, segnatamente della flotta, per verificare gli stessi rispetto a quelli di mercato nell'attuale contesto. Si evidenzia che i risultati di tale analisi, se negativi, comporterebbero una compressione non del risultato operativo trimestrale, di cui alla presente relazione, ma del risultato dell'esercizio 2006.

Scenario macroeconomico e di settore

I più recenti indicatori, i risultati delle ultime indagini congiunturali e varie stime di organismi istituzionali pongono in evidenza come l'espansione dell'economia mondiale prosegua su ritmi sostenuti anche nei primi mesi del 2007, pur in presenza di andamenti dei prezzi a livello internazionale che continuano a risentire fortemente delle variazioni nei corsi dei beni energetici.

In un contesto di crescita maggiormente equilibrata tra le diverse aree geografiche, vengono segnalate condizioni relativamente solide del settore manifatturiero, mentre l'attività nel comparto dei servizi rimane robusta, pur denotando ultimamente alcuni accenni d'attenuazione della propria vivacità.

I rischi per le prospettive economiche complessive rimangono connessi a timori di un aumento delle spinte protezionistiche, a possibili nuovi rialzi delle quotazioni petrolifere nonché a preoccupazioni in merito a un disordinato riassorbimento degli squilibri 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.

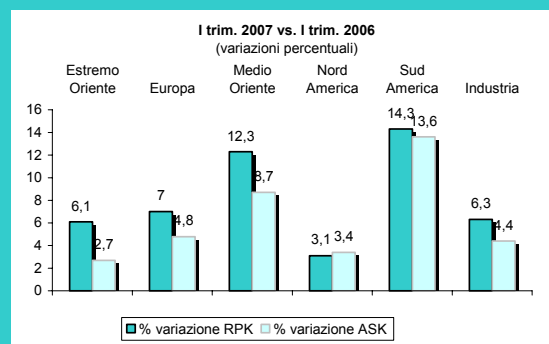
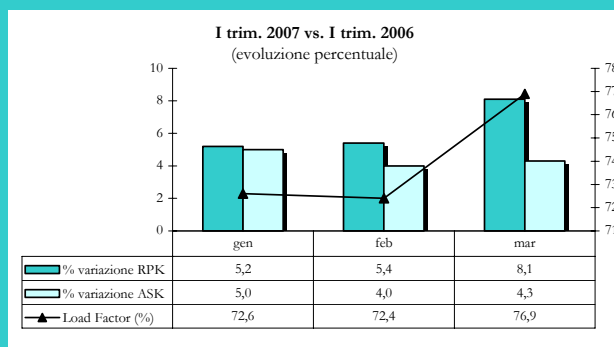
Sotto il profilo del quadro di settore, le più recenti stime disponibili a livello IATA pongono in risalto come anche nel primo trimestre 2007 la domanda di trasporto aereo passeggeri abbia conseguito interessanti tassi di crescita, consolidandosi ad un +7%, rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio, in corrispondenza di un'immissione sul mercato di capacità addizionale pari al +5,9%.

Per quanto riguarda invece le aerolinee europee aderenti all'AEA, a fronte di un aumento della capacità offerta pari al +4,4%, è stato riscontrato un incremento del traffico proporzionalmente superiore e pari al +6,3%, con conseguente attestazione del coefficiente di occupazione al 74,1%, in aumento di 1,3 punti percentuali rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio.

Va tuttavia segnalato come i dati del trasportato aereo risentano positivamente, nella comparazione, di un anticipo delle festività pasquali dal mese di aprile a quello di marzo.

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

TRAFFICO PASSEGGERI AEA



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

ANDAMENTO DEL COEFFICIENTE DI RIEMPIMENTO vettori AEA

	EUROPA	NORD ATLANTICO	SUD ATLANTICO	MEDIO ORIENTE	ESTREMO ORIENTE
gen-mar 2007	62,7	76,3	88,2	72,5	82,1
gen-mar 2006	61,5	76,5	87,6	70,6	79,6

Situazione del Gruppo

Venendo all'esame della situazione del Gruppo Alitalia, nel corso dei primi tre mesi del 2007 i riflessi sull'andamento operativo e gestionale derivanti:

- da un periodo, come noto, storicamente caratterizzato da bassa stagionalità;
- da logiche di continuità, stante la Procedura di vendita in corso, dei complessivi assetti industriali e del disegno di rete rispetto a quanto in ordine ad essi venutosi a delineare nel corso del 2006;
- da un significativo aumento, in assenza della pesanti irregolarità che invece avevano in special modo penalizzato il corrispondente intervallo dello scorso esercizio, dell'attività di volo effettuata da Alitalia sia sul settore passeggeri (+8,5% ore includendovi la neo costituita controllata Volare, assente nel periodo a raffronto; +4,2% invece escludendola), sia sul comparto merci, in ragione in quest'ultimo caso del completo dispiegarsi, rispetto al periodo in comparazione, delle piene potenzialità produttive del Gruppo su detto segmento (tradottosi in un incremento di capacità offerta sul settore "all-cargo" pari al +56% in termini di tko);

hanno in estrema sintesi consentito di far rilevare una perdita operativa pari a €/mln 107, inferiore per €/mln 21 a quella consuntivata nel primo trimestre 2006 a raffronto.

Trovano pertanto una prima conferma, pur nell'innegabile contesto di una situazione di perdurante criticità di Alitalia, quei sintomi di tendenziale miglioramento prospettico dell'attività industriale del Gruppo già segnalati in sede di Relazione consolidata trimestrale al 31 dicembre 2006.

Sotto il medesimo profilo, si ritiene anzi utile far riscontare come, sterilizzando gli effetti di alcuni elementi di disomogeneità tra gli intervalli a raffronto (quali, in primo luogo, quanto riferibile alle negative risultanze economiche di Volare, non presente al 31 marzo 2006 stante l'avvio della società dall'aprile dello scorso anno, il diverso apporto delle plus/minusvalenze, nonché il differente contributo delle componenti non realizzate di copertura sul prezzo del carburante, elementi tutti meglio dettagliati nel successivo paragrafo denominato "note esplicative al conto economico consolidato"), la variazione positiva verrebbe ad ampliarsi a €/mln 49.

A livello di risultato ante imposte è stata invece registrata una perdita pari a €/mln 147 (di cui €/mln 8 riferibili a Volare), inferiore di €/mln 10 a quella riscontrata al 31 marzo 2006.

Per quanto concerne invece i livelli di liquidità, al 31 marzo 2007 il Gruppo presentava disponibilità e crediti finanziari a breve per €/mln 632, ritenuti sufficienti alla copertura delle esigenze finanziarie di Alitalia per oltre i dodici mesi successivi.

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

- Quanto all'andamento operativo:

nel primo trimestre 2007 l'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, è risultato pari al 97,5%, presentando un incremento di +0,9 punti percentuali rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio che, si rammenta, era stato penalizzato sia dalle pesanti discontinuità di servizio derivanti dallo stato di agitazione del personale tecnico sia dalle particolarmente avverse condizioni meteorologiche.

Per contro, l'indice di puntualità in partenza (a 15 minuti), pari all'81,1%, ha fatto riscontrare uno scadimento di 2,2 punti percentuali rispetto al primo trimestre 2006.

Le maggiori cause di ritardo derivano da tre principali ordini di fattori, nel seguito evidenziati:

1. il perdurante fenomeno di congestione delle aerovie (fenomeno certamente non governabile da parte di Alitalia);
2. l'anomala saturazione degli *slot* di ingresso sui due citati *hub* nelle fasce orarie con il maggior numero di movimenti che, oltre a determinare anche diffusi impatti negativi per i voli originanti da scali periferici, trovano riflesso in un accrescimento del fenomeno dei ritardi consequenziali;
3. le attività manutentive che, naturalmente concentrate sui due *hub* della rete, hanno contribuito a deprimere l'indice di puntualità rispetto al corrispondente periodo del 2006, essenzialmente in ragione di problematiche riconducibili sia a cause strettamente tecniche, sia a motivazioni di carattere organizzativo;

- Quanto al profilo del traffico passeggeri:

il disegno della rete di Alitalia nel primo trimestre 2007, in una logica di continuità con quanto già implementato nel corso del precedente esercizio, è risultato essenzialmente orientato al mantenimento di un saldo presidio sulla rete domestica, all'apertura di nuove destinazioni ed al potenziamento delle frequenze su mercati in forte crescita – segnatamente l'Est Europa -, alla razionalizzazione su rotte a profittabilità critica, in particolare l'Europa comunitaria, allo sviluppo selettivo, sul settore intercontinentale, dei collegamenti maggiormente profittevoli (Giappone), all'ulteriore espansione del sistema di connettività sugli *hub* di Malpensa e Fiumicino ed all'ampliamento delle *partnership*.

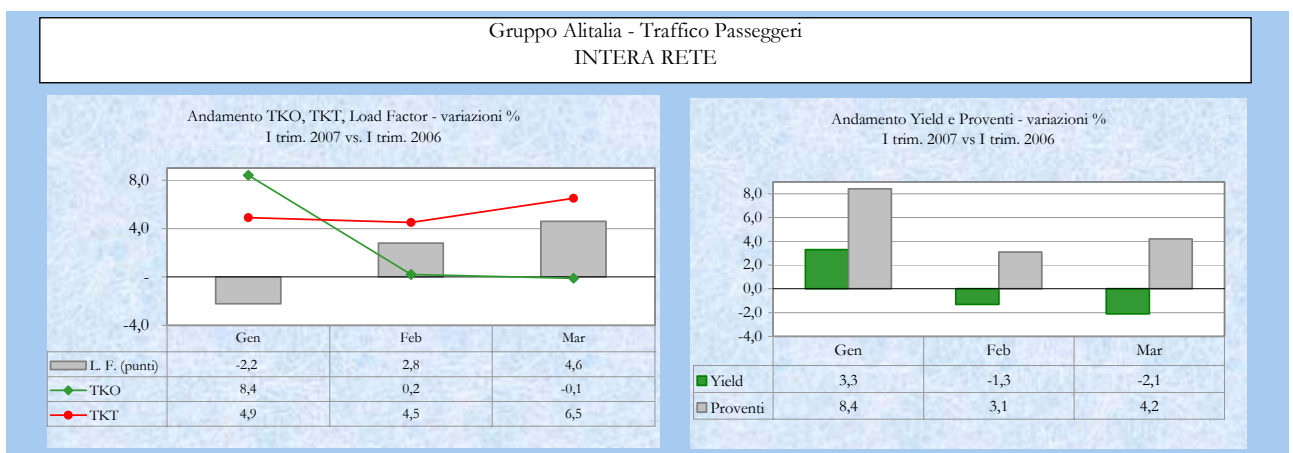
In conseguenza di quanto espresso, è stata complessivamente riscontrata (escludendo quanto riferibile alla controllata Volare, la cui linea di prodotto, complementare e sinergica rispetto a quella di Alitalia ed Alitalia Express, è stata tuttavia ritenuta ad esse ancora non totalmente sovrapponibile) un'espansione della capacità offerta pari al 2,7% (da 1.215 milioni di tko a 1.248) rispetto al corrispondente periodo del precedente esercizio, cui ha fatto comunque riscontro un aumento del trasportato più che proporzionale e pari al +5,6% (da 827 milioni di tkt a 873).

Conseguentemente il coefficiente di occupazione, attestandosi al 69,9%, ha presentato un incremento di 1,9 punti percentuali.

Sotto il profilo dei proventi del traffico, la rappresentata dinamica del trasportato, associata ad un lieve decremento del livello dei ricavi unitari (*yield*, -0,4%) ed a quanto rinveniente dall'attività della neo-controllata Volare, assente nel periodo a raffronto, si è tradotta in un aumento del valore assoluto dei proventi passeggeri complessivamente pari al +8% (+€/mln 61).

Il Ratk, in parallelo, ha evidenziato una crescita del 2,4%, i passeggeri complessivamente trasportati del 5,9%.

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.



Per quanto concerne invece i singoli comparti (nazionale, internazionale e intercontinentale) i prospetti sotto riprodotti consentono di individuarne l'evoluzione rispetto all'analogo intervallo del 2006.

Traffico Passeggeri

I trim. 2007 vs. I trim. 2006

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	0,9%	7,3%	0,1%	2,7%
TKT	diff.%	3,8%	10,5%	3,1%	5,6%
L/F	2005 (%)	57,6%	62,6%	76,2%	68,1%
	2006 (%)	59,2%	64,5%	78,5%	69,9%
	diff.ass.	1,7	1,9	2,3	1,9
RATK	diff.%	0,8%	-0,4%	6,2%	2,4%
YIELD	diff.%	-2,0%	-3,2%	3,2%	-0,4%
PROV	diff.%	1,7%	6,9%	6,3%	5,2%
PAX	diff.%	3,6%	9,1%	3,2%	5,9%

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

In maggior dettaglio:

Settore Nazionale

In un contesto industriale caratterizzato da un progressivo inasprimento della pressione competitiva sia da parte degli operatori "low cost" sia da parte dei concorrenti tradizionali, che ha determinato in un +4,9% la capacità addizionale complessivamente immessa sul mercato, il Gruppo Alitalia ha optato per il mantenimento di un'offerta sostanzialmente stabile (+0,9%) rispetto al trimestre 2006 in comparazione, quale effetto combinato di un'ottimizzazione di capacità sulle rotte verso il Sud Italia, il rafforzamento del prodotto Roma – Nord Italia, la sospensione dell'attività sulla Sardegna e la riduzione di voli su prodotti multi-frequenza a bassa stagionalità.

A tale andamento di offerta ha corrisposto un aumento del traffico più che proporzionale e pari al +3,8% che ha trovato riflesso:

- in un incremento di 1,7 punti percentuali del coefficiente di occupazione (dal 57,6% del primo trimestre 2006 al 59,2% dei primi tre mesi del 2007);
- in un aumento dei passeggeri trasportati pari al +3,6%.

Per contro, è stata consuntivata una flessione di circa 0,6 punti percentuali della quota di mercato, ridottasi nel primo trimestre 2007 al 47,3% circa.

La descritta evoluzione del trasportato, parzialmente controbilanciata da una flessione del livello dei ricavi unitari pari al -2%, ha determinato in un +1,7% la variazione positiva del valore assoluto dei proventi del comparto.

Il RATK, in parallelo, ha evidenziato una crescita dello 0,8%.

Settore Internazionale (Europa e bacino del Mediterraneo)

Il primo trimestre del 2007 è stato in massima parte contrassegnato da un consolidamento degli investimenti effettuati dal Gruppo Alitalia sull'area dell'Europa orientale nel corso dell'ultimo anno, realizzato principalmente attraverso la prosecuzione anche nella stagione invernale degli incrementi di frequenze (da Milano per Timisoara, Cracovia, Mosca, Kiev, San Pietroburgo, Minsk) avviati in quella estiva 2006 nonché, in minor misura, tramite l'apertura di nuove destinazioni, (da Roma per San Pietroburgo).

Alla crescita di capacità sull'Europa dell'est è corrisposta una sostanziale stabilità di prodotto sugli altri settori di rete.

In termini complessivi, è stato registrato un aumento della capacità offerta del +7,3%, cui ha fatto riscontro un più che proporzionale incremento del traffico, pari al 10,5%, massimamente concentrato sull'Europa dell'Est (+34,7%), a conferma della validità delle strategie intraprese su tale settore.

Il coefficiente di occupazione si è conseguentemente attestato al 64,5%, con un incremento di 1,9 punti percentuali.

A livello totale è stata inoltre osservata una crescita del numero dei passeggeri trasportati pari al + 9,1%.

Al soddisfacente andamento dei volumi del traffico si è per altro verso associata, in nesso con il progressivo ulteriore inasprimento dello scenario competitivo primariamente collegato all'espansione dei vettori "low cost", fenomeno che ha continuato a generare tensioni sul versante della tenuta del livello dei proventi unitari, una flessione dello *yield* pari al 3,2%.

Quanto rappresentato ha trovato riflesso in un aumento del valore assoluto dei proventi più contenuto rispetto all'espansione del trasportato e pari al +6,9% nei confronti dell'analogo intervallo del precedente esercizio, contestuale tuttavia ad una sostanziale tenuta del RATK (-0,4%).

Settore Intercontinentale

E' proseguita anche nel primo quarto del 2007 l'azione di sviluppo selettivo della rete intercontinentale su mercati ad alta profittabilità, contestuale ad una razionalizzazione dell'offerta su quelli invece più critici.

In questa logica, si segnala l'incremento di una frequenza settimanale sulla rotta Milano-Osaka, la cancellazione del collegamento Milano-Washington (a fronte tuttavia di aumenti di capacità offerta su altre direttrici del comparto Nord Atlantico) e la riduzione di due voli settimanali sulla direttrice Milano-Shanghai.

E' proseguito inoltre nel primo trimestre 2007, il programma di riconfigurazione della flotta 767, del quale si prevede il completamento nel corso dell'anno.

Rispetto all'analogo periodo del 2006, alla sostanziale stabilità della capacità offerta sul mercato (tko +0,1%, anche a causa di un ritardato ingresso di citati aeromobili di tipologia 767), ha corrisposto una più che proporzionale crescita del traffico, pari al 3,1%, con conseguente aumento del coefficiente di riempimento di 2,3 punti percentuali (dal 76,2 del 2006 al 78,5 del 2007).

Tale andamento del trasportato, accompagnandosi ad un incremento dello *yield* del 3,2%, ha determinato una crescita del valore assoluto dei proventi pari al 6,3% rispetto al primo trimestre dello scorso anno.

Il RATK ha consuntivato una variazione positiva del +6,2%.

- Quanto al traffico merci:

nel primo trimestre 2007, il Gruppo Alitalia, in ragione del pieno dispiegarsi rispetto all'analogo periodo del 2006 delle proprie piene potenzialità produttive quale effetto della completa operatività dei 5 velivoli MD11 convertiti nella configurazione "*all cargo*", ha potuto immettere sul mercato capacità aggiuntiva pari al +25,3% (*all cargo* +56,3%, misti -0,5%), principalmente concretizzatasi in un incremento delle frequenze sul Nord America, l'India e la Cina nonché nel raddoppio dei voli sull'Africa occidentale.

Quanto sopra rappresentato ha consentito di realizzare un aumento complessivo del trasportato più che proporzionale e pari al +33,4% (*all cargo* +67,4%, misti +1,5%), con conseguente innalzamento del coefficiente di riempimento, attestatosi al 66,9% (*all cargo* 71,5%, misti 61%), di 4 punti percentuali (*all cargo* +4,8 p.p., misti +1,2 p.p.).

Tale andamento del traffico, parzialmente controbilanciato da una flessione dello *yield* del 10,8%, che ha risentito, essenzialmente sul comparto dell'estremo Oriente, sia dello sfavorevole effetto valutario sia della forte pressione competitiva (una limitata riduzione nei livelli dei ricavi si è verificata anche sul settore del nord Atlantico, segnatamente in relazione al trasportato da Italia ed Europa), ha consentito di rilevare una crescita del valore complessivo dei proventi del traffico merci (proventi di linea merci, posta diurna e notturna, *charter*, *road feeder services* e *surcharge*), quantificata in €/mln 24 (+19%).

- Relativamente al complesso degli altri ricavi:

è stata osservata una flessione pari a circa €/mln 12, essenzialmente riferibile alla citata applicazione, dal 1° gennaio 2007, del metodo qualificato quale "*hedge accounting*", teso come detto a contenere nella massima misura possibile i riflessi sulla volatilità del conto economico delle valutazioni sulle differenze di *fair value* relative alle operazioni derivate di copertura sul carburante, che ha comportato, nella comparazione tra i due periodi, l'appostazione di minori proventi a conto economico per €/mln 16.

Si rappresenta inoltre che il primo trimestre 2006 aveva beneficiato di plusvalenze, essenzialmente per alienazione di flotta, per complessivi €/mln 13.

Parziale compensazione, per €/mln 15, è intervenuta invece per i maggiori proventi da *charter passeggeri* della neo controllata Volare, assente nel perimetro di consolidamento dei primi tre mesi del 2006.

Come già fatto in precedenza rilevare, le partite in parola non hanno accolto gli effetti di alcune previste operazioni di carattere non ricorrente, in ragione del “congelamento” delle stesse, nell’immediato, da parte del Consiglio di Amministrazione, in considerazione della Procedura di vendita in corso (in parallelo è stata avviata solo quella relativa alla dismissione del compendio immobiliare denominato Casale Somaini).

- Quanto ai costi operativi:

su detto versante, esclusi gli oneri per il personale, è stato riscontrato un incremento di €/mln 40, essenzialmente ascrivibile:

- a quanto strutturalmente necessario al sostegno dell’espansione della capacità offerta (circa €/mln 42);
- a quanto rinveniente dal consolidamento della neo controllata Volare non presente nel perimetro di consolidamento del periodo a confronto (circa €/mln 32).

Parziale compensazione è intervenuta per il favorevole andamento valutario (circa €/ml 33).

Per quanto concerne invece le spese per il personale, è stato osservato un incremento di €/mln 12, essenzialmente riconducibile alla maggior consistenza della forza media retribuita (da 9.926 a 10.338 risorse), quale conseguenza, essenzialmente, del differente perimetro di consolidamento tra i periodi a raffronto e del venir meno, per il personale navigante di condotta, dello strumento della solidarietà.

Nella tabella sotto riprodotta vengono riportati i dati per categoria contrattuale afferenti l’evoluzione della forza media retribuita e puntuale (quest’ultima solo in termini complessivi) del primo trimestre 2007 raffrontati con il corrispondente periodo del 2006.

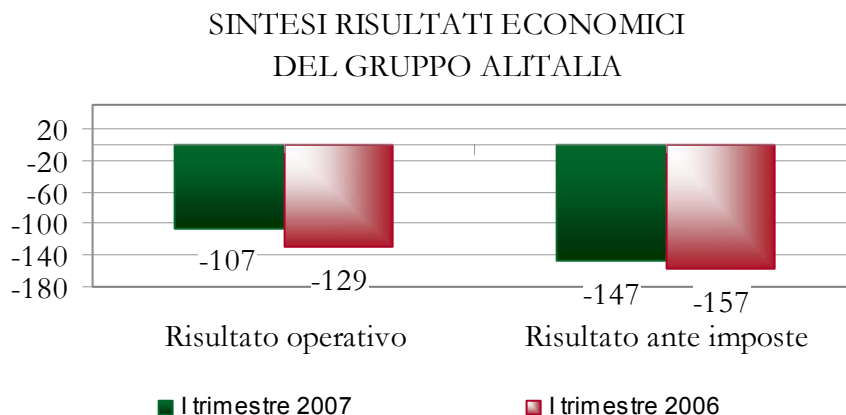
Gruppo Alitalia				
<u>Forza Media Retribuita</u>	I trim. 07	I trim. 06	delta	delta %
Dirigenti	120	109	11	10,0
Quadri e Impiegati	3.599	3.504	95	2,7
Operai	229	253	(24)	(9,5)
<i>totale TERRA</i>	<i>3.947</i>	<i>3.865</i>	<i>82</i>	<i>2,1</i>
Piloti	2.155	2.006	148	7,4
Assistenti di Volo	4.237	4.054	182	4,5
<i>totale VOLO</i>	<i>6.391</i>	<i>6.061</i>	<i>331</i>	<i>5,5</i>
TOTALE	10.338	9.926	413	4,2
Forza Puntuale	11.178	10.874	304	2,8

- Quanto alla gestione finanziaria:

è stato sotto tale profilo osservato un peggioramento di €/mln 11 circa, che ha essenzialmente riflesso gli effetti derivanti dalla negativa variazione delle parità cambiarie, dal più elevato livello dei tassi di gestione dell'indebitamento, che sul lungo termine sono cresciuti dal 5,7% medio del primo trimestre 2006 al 6,1% medio del corrispondente periodo del 2007, principalmente in ragione della ristrutturazione del prestito obbligazionario intervenuta alla metà circa del 2005 (ad impatto solo parziale nel primo quarto dello scorso esercizio) e dalla riduzione degli interessi attivi, stante i minori volumi di liquidità disponibile.

Quanto in precedenza illustrato ha determinato:

- a livello di risultato operativo, una perdita di €/mln 107, inferiore per €/mln 21 a quella del corrispondente trimestre a raffronto;
- a livello di risultato ante imposte, una perdita di €/mln 147, a fronte di quella di €/mln 157 dell'analogo periodo del precedente esercizio.



Per quanto concerne invece i livelli di liquidità, al 31 marzo 2007 il Gruppo Alitalia presentava disponibilità e crediti finanziari a breve per €/mln 632, con una variazione di €/mln 82 essenzialmente riconducibile ai fattori governanti la tipica stagionalità degli incassi e dei pagamenti del primo trimestre dell'anno nonché ai rimborsi di finanziamenti a medio/lungo termine effettuati nel periodo.

Da evidenziare altresì che la cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile, da pagarsi in via posticipata il 31 marzo di ciascun anno e pari a €/mln 54, è stata corrisposta il 2 aprile 2007, primo giorno "bancabile" immediatamente successivo alla citata scadenza (sabato), in aderenza alle norme contrattuali ed alla prassi commerciale.

Sotto il complessivo profilo finanziario, al 31 marzo 2007 l'indebitamento netto del Gruppo risultava pari a €/mln 1.025, a fronte di €/mln 993 al 31 dicembre 2006.

POSIZIONE FINANZIARIA (Euro milioni)	31.03.2007	31.12.2006	variazioni
Indebitamento a medio lungo termine			
<i>Indebitamento bancario e finanziario</i>	952	988	(36)
<i>Prestito obbligazionario</i>	726	709	16
<i>Passività per locazioni finanziarie</i>	5	5	()
<i>Altre passività</i>		5	(4)
Indebitamento a medio lungo termine	1.683	1.707	(24)
<i>Indebitamento bancario e finanziario</i>	26	33	(7)
<i>Passività per locazioni finanziarie</i>			
Indebitamento finanziario a breve termine	26	33	(7)
Operazioni finanziarie derivate nette	(52)	(34)	(19)
<i>Crediti finanziari a breve termine</i>	(59)	(50)	(10)
<i>Disponibilità liquide</i>	(573)	(665)	92
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(632)	(715)	82
Totale indebitamento netto	1.025	993	33

Hanno concorso alla variazione di €/mln 33, oltre quanto in precedenza rilevato con riferimento alle disponibilità ed ai crediti finanziari a breve:

- la flessione dell'indebitamento a lungo termine, pari a €/mln 24;
- la diminuzione dell'indebitamento a breve termine per €/mln 7;
- l'aumento di quanto afferente la valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere per €/mln 19.

Con riferimento alla posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006 si segnala che, difformemente da quanto rappresentato in sede di Relazione consolidata trimestrale a tale data, un più approfondito apprezzamento degli effetti rinvenienti, ai fini IAS/IFRS, dalla valutazione al cambio di chiusura dell'esercizio del debito acceso con GE Corporate Banking Europe, sottoposto a copertura del rischio di cambio attraverso il perfezionamento, il 22 giugno 2006, di un'operazione di "cross currency swap" che ne ha comportato la trasformazione da dollari a tasso variabile ad euro a tasso parimenti variabile, ha determinato una riduzione di €/mln 13,5 nei livelli dell'indebitamento a lungo termine, in corrispondenza ad un aumento di pari entità del patrimonio netto (riserva da *hedge accounting*, che accoglie le variazioni del *fair value* degli strumenti derivati di copertura).

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

INVESTIMENTI <i>Euro milioni</i>	I trimestre 2007
Attività materiali	33
Attività immateriali	6
Attività finanziarie	3
Totale investimenti	<hr/> 42

Si rappresenta che:

- gli investimenti in immobilizzazioni materiali, pari a €/mln 33, hanno riguardato principalmente modifiche e revisioni della flotta di proprietà e di terzi per €/mln 14, nonché manutenzioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*) per complessivi €/mln 15;
- gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, pari globalmente a €/mln 6, sono risultati essenzialmente riferibili agli oneri sostenuti e capitalizzati sia per le acquisizioni di diritti di brevetto *software*, sia per attività di sviluppo inerenti la medesima fattispecie;
- gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, pari a €/mln 3, sono riferiti primariamente all'attivazione dei depositi cauzionali relativi alla locazione di due aeromobili A321 precedentemente detenuti in *leasing*.

Per quanto attiene la prevedibile evoluzione della gestione, si ritiene di poter confermare, allo stato, per il 2007 il conseguimento di un risultato operativo in miglioramento rispetto a quello del precedente esercizio.

Dalle analisi finanziarie prospettiche sviluppate si rileva altresì, come già in precedenza rappresentato, come i livelli della liquidità siano stati valutati sufficienti alla copertura dei fabbisogni generati dalla gestione operativa, finanziaria e per investimenti per oltre dodici mesi.

Per quanto concerne infine i principali fatti di rilievo intervenuti oltre il 31 marzo 2007, si segnala:

- in data 5 aprile è stato firmato un accordo di *code share* con Malaysia Airlines, il quale prevede tra l'altro la possibilità di raggiungere Kuala Lumpur con quattro voli settimanali e di proseguire poi per Sydney, Melbourne, Perth e Panang.

- in data 16 aprile 2007, il Ministero dell'economia e delle finanze ha comunicato di aver ricevuto 3 offerte preliminari per l'acquisto della quota di controllo di Alitalia e della totalità delle obbligazioni convertibili in suo possesso, in linea con quanto indicato nella citata lettera di procedura del 23 febbraio.

Dette offerte preliminari sono state presentate da:

1. AP Holding S.p.A.;
2. MatlinPatterson Global Advisers LLC e TPG Partners V, L.P. (soggetti che avevano manifestato interesse disgiuntamente e che hanno successivamente comunicato l'intenzione di aggregarsi in una "cordata"), congiuntamente con Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A., la cui richiesta di associazione è stata comunicata in data 2 aprile;
3. UniCredit Banca Mobiliare S.p.A e Aeroflot Russian Airlines - Joint Stock Company, la cui richiesta di aggregarsi è stata comunicata in data 2 aprile.

Il piano industriale e l'indicazione preliminare del prezzo unitario per azione e del prezzo unitario per obbligazione convertibile, presentati in sede di offerta preliminare, potranno essere modificati prima di essere definiti in sede di offerte vincolanti dai soggetti che verranno ammessi dal Ministero allo stadio successivo della Procedura, anche sulla base delle informazioni che gli stessi potranno acquisire una volta ammessi alla fase di *due diligence*.

La selezione dei soggetti da ammettere al successivo stadio, quello delle offerte vincolanti, avverrà dopo l'analisi da parte del Ministero e dei suoi *advisor* delle offerte preliminari e terrà conto dei seguenti elementi:

- completezza di ciascuna offerta preliminare rispetto alle informazioni richieste;
- analisi e valutazione del piano industriale preliminare;
- indicazioni preliminari di prezzo per azione e di prezzo per obbligazione.

In data 14 maggio 2007 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha comunicato la conclusione della fase di analisi delle tre offerte preliminari e l'ammissione dei tre soggetti di cui sopra alla fase successiva della Procedura di privatizzazione.

- in data 20 aprile 2007 è stato siglato con le Organizzazioni Sindacali il Protocollo di Intesa per il rinnovo della Contrattazione Collettiva 2006-2007, a valle della moratoria contrattuale scaduta il 31 dicembre 2005.

Nell'ambito di tale accordo è stata definita la parte economica, si è convenuto sulla istituzione di una commissione tecnica per l'adeguamento della parte normativa alla legge 30/03 (c.d. riforma Biagi) e successive modificazioni e si è inoltre condiviso un percorso di confronto con le Organizzazioni Sindacali stesse finalizzato al raggiungimento di obiettivi di produttività e di ulteriore flessibilità di impiego della forza lavoro.

- in data 23 aprile la Commissione Europea ha autorizzato il Governo Italiano all'introduzione di agevolazioni economiche (oneri di servizio pubblico) su 16 rotte che collegano 3 aeroporti della Sardegna con i principali scali italiani, subordinandone tuttavia l'applicazione ad alcune condizioni che evitino restrizioni all'avvio di nuovi collegamenti aerei.

Le Autorità italiane dovranno apportare le modifiche al regime vigente richieste dalla Commissione entro il 1° agosto 2007.

In particolare, nella decisione viene precisato che, a differenza di quanto attualmente accade nell'applicazione degli oneri di servizio pubblico in Italia, la fase iniziale - quella in cui i vettori manifestano l'intenzione di aderire al regime - dovrà rimanere aperta a qualsiasi operatore rispetti determinate condizioni.

L'esecutivo di Bruxelles sottolinea anche che la necessità di mantenere l'imposizione di oneri di servizio pubblico su ogni rotta e il livello di tali agevolazioni dovranno essere riesaminati almeno una volta all'anno e ogni volta che un nuovo vettore inizi ad effettuare o notifichi l'intenzione di effettuare voli sul collegamento in questione.

Tali condizioni non renderanno più possibile l'esclusione di vettori in possesso dei requisiti richiesti ad operare su collegamenti sottoposti al richiamato regime, come da tempo la Società ha sostenuto in giudizi pendenti davanti al giudice amministrativo.

Nei primi giorni del corrente mese di maggio, si è avuta notizia di imprevisti sviluppi dell'indagine in corso promossa da parte del U. S. Justice Department e della Commissione Europea nei confronti dei principali vettori aerei del mondo, compresa Alitalia, in ordine a supposte intese restrittive della concorrenza in materia di fissazione di prezzo nell'ambito del mercato mondiale del trasporto aereo di merci. Il possibile rischio per detti imprevisti sviluppi è in corso di valutazione con i legali della Compagnia al fine di adeguatamente considerarli bilancio (o nella nota integrativa) dell'esercizio 2006 che sarà sottoposto al prossimo Consiglio di Amministrazione della Società del 23 maggio 2007.

Conto economico consolidato

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
<i>Importi in migliaia di euro</i>			
Attività in Funzionamento			
Ricavi del traffico	997.215	897.677	99.538
Altri ricavi operativi	63.663	90.431	(26.767)
<u>totale ricavi operativi</u>	1.060.878	988.107	72.771
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(237.018)	(227.450)	(9.568)
Spese per servizi	(648.266)	(623.221)	(25.045)
Costi per il personale	(202.852)	(191.046)	(11.806)
Ammortamenti e svalutazioni	(58.697)	(62.953)	4.257
Altre spese operative	(21.501)	(12.243)	(9.258)
<u>totale spese operative</u>	(1.168.334)	(1.116.913)	(51.421)
<u>Risultato operativo</u>	(107.456)	(128.806)	21.350
Quota dei proventi(oneri) delle partecip.P.N.	415	1.359	(944)
Proventi da attività di investimento			
Proventi (oneri) finanziari	(39.464)	(29.193)	(10.271)
Altri proventi (oneri)			
<u>Risultato prima delle imposte</u>	(146.506)	(156.641)	10.135

Note esplicative al conto economico consolidato

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

I **ricavi del traffico**, pari a €/mln 997, hanno presentato un aumento di €/mln 99 (+8,0%).

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

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	825	764	61
Merci	130	111	19
Posta	2	4	(2)
Altri ricavi del traffico	40	19	21
Totale ricavi del traffico	997	898	99

Limitatamente alla componente passeggeri, escludendo quanto rinveniente dalla controllata Volare (€/mln 15), assente nel periodo a raffronto, si evidenzia un incremento dei proventi pari a €/mln 46, essenzialmente ascrivibile alla crescita del trasportato (+5,6% in termini di tkt), di particolare intensità sul settore internazionale (principalmente Europa dell'Est), nonché, in misura inferiore, sull'Estremo Oriente (Giappone ed India), in presenza tuttavia di una lieve flessione dello *yield*, (-0,4%),

Per quanto concerne invece la componente merci, la crescita dei ricavi del traffico (€/mln 19, pari a +17,1%) ha tratto primariamente origine dal completo dispiegarsi, rispetto al periodo in comparazione, della piena potenzialità produttiva del Gruppo sul comparto, che ha visto l'avvio della completa operatività degli aeromobili MD11 *all cargo* convertiti, tradottosi in un incremento della capacità offerta sul settore "*all cargo*" pari al +56% in termini di tko.

L'incremento netto degli altri ricavi del traffico e della posta diurna (+€/mln 19) ha invece essenzialmente riflesso i più elevati proventi per attività *charters* passeggeri, principalmente effettuata dalla controllata Volare (assente, come detto, nel periodo a confronto), *charters* merci e voli postali notturni.

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 64, hanno presentato una riduzione di €/mln 27 e sono risultati articolati come segue:

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	23	23	-
Manutenzioni	0	1	(1)
Altre prestazioni	6	5	1
Ricavi di vendita	2	3	(1)
Utili da alienazione flotta	0	11	(11)
Altre plusvalenze	0	1	(1)
Altri assorbimenti fondi	5	3	2
Ricavi da partnerships millemiglia	11	10	1
Componente realizzata dei derivati di copertura economica (<i>hedging</i>)	2	0	2
Componente non realizzata dei derivati di copertura economica (valutazione al <i>fair value</i>)	7	23	(16)
Recupero oneri da società collegate	4	5	(1)
Altri	3	1	2
Totale altri ricavi operativi	64	91	(27)

La flessione in esame è risultata principalmente correlata all'adozione, a partire dal 1° gennaio 2007, e con riferimento al trattamento contabile delle differenze di *fair value* relative alle operazioni derivate di copertura sul carburante (precedentemente considerate in un portafoglio di *hedging* economico), del metodo valutativo qualificato invece di "*hedge accounting*".

Ciò, nell'intento di contenere nella massima misura possibile i riflessi che dal primo approccio derivano sulla volatilità nel tempo dei risultati economici, ha altresì comportato, nella comparazione tra i due periodi, minori proventi per €/mln 16.

Si segnala anche che, ai fini dell'omogeneità dei riscontri contabili, quanto nel 1° trimestre 2006 era stato in ordine alla fattispecie in esame appostato tra i costi del carburante, riducendone (come datone risalto nella Relazione trimestrale conclusiva di quel periodo) per €/mln 23 l'impatto, è stato riclassificato tra gli "altri ricavi operativi" nella presente Relazione.

Si fa, altresì, osservare che il primo quarto dell'esercizio 2006 aveva beneficiato di plusvalenze per alienazione di aeromobili per €/mln 11, assenti nel periodo in esame.

I **consumi**, pari a €/mln 237, hanno evidenziato un aumento di €/mln 9 (+4%) e sono risultati così costituiti:

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	223	216	7
Altri Consumi	14	12	2
Totale consumi	237	228	9

Per quanto concerne il costo del carburante (sul quale, con riferimento al 2006, ha trovato riflesso l'effetto della riclassifica in precedenza commentata), l'incremento è risultato essenzialmente correlato, oltre quanto derivante dalla controllata Volare, alla maggiore attività effettuata ed all'ascesa del prezzo del greggio, parzialmente controbilanciati dalla favorevole evoluzione delle parità cambiarie.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 648, hanno presentato un aumento di €/mln 24 (+3,8%).

In maggior dettaglio:

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	140	128	12
Spese di traffico e scalo	231	220	11
Manutenzione e revisione flotta	101	107	(6)
Altre prestazioni	92	89	3
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	84	79	5
Totale servizi	648	623	25

Il rappresentato incremento dei costi in esame, al netto di quelli sostenuti dalla controllata Volare (€/mln 22), è risultato essenzialmente riconducibile al sostegno dei maggiori volumi di attività effettuata dal Gruppo nel trimestre in esame, cui sono venuti a sommarsi alcuni maggiori oneri particolarmente connessi alle spese per prenotazioni, alle commissioni per il settore merci ed ai costi per pubblicità e promovendite e vitto a bordo.

Parziale compensazione è emersa, oltre quanto derivante dal positivo apporto delle variazioni delle parità cambiarie, dalla riduzione:

- sia degli oneri di manutenzione flotta, quale conseguenza, a decorrere dall'esercizio 2007 ed ai fini di una migliore aderenza delle rappresentazioni contabili agli accadimenti gestionali, dell'avvio del processo di capitalizzazione delle revisioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*), che ha comportato, nel trimestre in esame, minori costi per €/mln 16;

- sia delle spese per le locazioni passive di aeromobili e *block space*, in ragione della rinegoziazione di alcuni contratti e per il termine di alcuni accordi di *partnership*.

I **costi del personale**, pari a €/mln 203, hanno evidenziato una crescita di €/mln 12 (+6,2%), essenzialmente ascrivibile alla maggior consistenza della forza media retribuita (+413 risorse quale conseguenza, essenzialmente, del differente perimetro di consolidamento tra i periodi a raffronto), nonché alla sospensione dello strumento della solidarietà per il personale navigante di condotta a partire dal 1° gennaio 2007.

Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mln 59, hanno registrato un decremento di €/mln 4 (-6,8%), attribuibile ai minori ammortamenti per aeromobili, quale conseguenza delle operazioni di dismissione e ripresa in locazione realizzate nell'esercizio precedente.

Le **altre spese operative**, pari a €/mln 21, hanno presentato un aumento di €/mln 9 (+76,7%) e sono risultate articolate come segue:

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	8	1	7
Componente da valutazione dei derivati di copertura economica (<i>Hedging</i>)	3	0	3
Altre imposte e tasse dell'esercizio	1	1	0
Oneri da partnerships millemiglia	3	3	-
Oneri da riaddebitare a società collegate	4	5	(1)
Spese di amministrazione	1	1	-
Altri oneri	1	1	-
Totale altre spese operative	21	12	9

L'incremento è risultato essenzialmente correlato ai maggiori accantonamenti a fondi rischi ed oneri, principalmente per contenziosi con fornitori di servizi, nonché agli oneri afferenti le componenti realizzate dei derivati di copertura economica sul prezzo del carburante, assenti nel periodo a confronto.

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha consuntivato un valore negativo di €/mln 107 rispetto alla perdita di €/mln 129 del primo trimestre del precedente esercizio.

I **proventi netti derivanti dalla valutazione delle partecipazioni**, riferenti principalmente alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto della società collegata Alitalia Servizi, hanno presentato un valore pari a €/mln 0,4 con un decremento di €/mln 0,9 rispetto alla situazione al 31 marzo 2006.

Gli **oneri finanziari netti** hanno evidenziato un valore di €/mln 39, con un peggioramento di €/mln 10 nei confronti dell'analogo periodo in comparazione.

In dettaglio:

	I trimestre 2007	I trimestre 2006	variazioni
<i>Proventi finanziari:</i>			
Interessi attivi da banche	6	8	(2)
Proventi operazioni finanziarie derivate	7	3	4
Altri proventi finanziari	1	2	(1)
Totale proventi finanziari	14	13	1
<i>Oneri finanziari:</i>			
Interessi passivi verso banche	(14)	(13)	(1)
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(16)	(16)	(0)
Interessi e commissioni a controllanti e collegate	(1)	(0)	(0)
Oneri operazioni finanziarie derivate	(13)	(10)	(3)
Altri oneri finanziari	(1)	(2)	1
Totale oneri finanziari	(44)	(41)	(3)
Proventi (oneri) di cambio	(9)	(1)	(8)
Totale proventi ed oneri finanziari	(39)	(29)	(10)

La variazione negativa è risultata essenzialmente ascrivibile agli oneri netti di cambio, alla crescita dei tassi di gestione sull'indebitamento, in relazione particolarmente alla ristrutturazione del prestito obbligazionario intervenuta alla metà circa dell'esercizio 2005, che ha visto l'incremento del tasso della cedola annuale dal 2,90% al 7,50% (tuttavia ad impatto solo parziale nel primo quarto dello scorso esercizio) ed alla riduzione degli interessi attivi, stante i minori volumi di liquidità disponibile.

In conseguenza di quanto sopra rappresentato, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 147, inferiore di €/mln 10 rispetto a quanto rilevato alla chiusura del corrispondente trimestre del 2006.

La flotta

Al 31 marzo 2007 la flotta operativa si componeva di 186 aeromobili, aventi un'età media di 11,7 anni, dei quali 156 dedicati al breve/medio raggio e 30 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2006 non si evidenziano variazioni.

Si segnala che nell'ambito delle 186 unità componenti la flotta operativa, 150 velivoli sono stati direttamente impiegati dalla Controllante, 30 da Alitalia Express in base a contratti di *wet-lease* e su linee in proprio e 6 direttamente operati dalla controllata Volare.

A livello complessivo, la flotta del Gruppo al 31 marzo 2007 (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 (ancorché in gran parte ipotecati), mentre 67 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione, 4 in noleggio e 6 in locazione con opzione di riscatto.

Si segnala inoltre che in data 20 aprile 2007 la controllata Alitalia Express ha finalizzato il trasferimento di proprietà di un aeromobile ATR42, non operativo al 31 dicembre 2006.

	FLOTTA OPERATIVA								DELTA FLOTTA OPERATIVA 31.03.2007 vs 31.12.2006	FLOTTA NON OPERATIVA 31.03.07	TOTALE FLOTTA 31.03.07
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE	TOTALE			
	31.03.07	31.12.06	31.03.07	31.12.06	31.03.07	31.12.06	31.03.07	31.12.06			
B777	6	6	4	4	-	-	10	10	-	-	10
MD11 all cargo	-	-	5	5	-	-	5	5	-	-	5
B767	3	3	11	11	1	1	15	15	-	-	15
TOTALE LUNGO RAGGIO	9	9	20	20	1	1	30	30	-	-	30
A321	13	13	10	10	1	1	24	24	-	-	24
A320	9	9	4	4	1	1	14	14	-	-	14
A319	12	12	-	-	-	-	12	12	-	-	12
MD80	44	44	31	31	-	-	75	75	-	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
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	100	100	53	53	3	3	156	156	-	2	158
TOTALE GENERALE (**)	109	109	73	73	4	4	186	186	-	2	188

(*) di cui 6 aeromobili in locazione con opzione di riscatto (2 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

