



Resoconto Intermedio di Gestione
1° trimestre 2008

Resoconto intermedio sulla gestione del primo trimestre 2008.....	4
Introduzione	4
Scenario macroeconomico e di settore	6
Situazione del Gruppo	9
Prevedibile evoluzione della gestione e principali fatti occorsi oltre il 31 marzo 2008.....	15
L'Andamento operativo.....	16
Il Traffico passeggeri	17
Il Traffico merci	22
Il personale	23
La flotta	24
Conto economico consolidato	26
Note esplicative al conto economico consolidato	27

Resoconto intermedio sulla gestione del primo trimestre 2008

Introduzione

Il presente resoconto intermedio sulla gestione è stato redatto ai sensi dell'art 154-ter "Relazioni finanziarie" del Testo unico della Finanza ("TUF") introdotto dal D.Lgs. 195/2007, con il quale il legislatore italiano ha dato attuazione alla Direttiva 2004/109/CE (c.d. direttiva *Transparency*) in materia di informativa periodica. Tale disposizione ha sostituito quanto precedentemente previsto dall'art. 82 "Relazione trimestrale" e dall'Allegato 3D ("Criteri per la redazione della relazione trimestrale") del Regolamento Emittenti.

In linea con la richiamata norma, il presente resoconto intermedio di gestione fornisce:

- a) una descrizione generale della situazione patrimoniale e dell'andamento economico del Gruppo Alitalia nel primo trimestre 2008;
- b) un'illustrazione degli eventi rilevanti e delle operazioni che hanno avuto luogo nel primo trimestre 2008 e la loro incidenza sulla situazione patrimoniale del Gruppo.

Nella predisposizione del presente resoconto intermedio di gestione sono stati applicati, ad eccezione di quanto rappresentato nella relazione semestrale 2007 con riferimento alla capitalizzazione delle revisioni cicliche sui motori (c.d. *shop visit*), gli stessi principi e i criteri di valutazione adottati nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2006, riportati nelle note esplicative allo stesso, parte generale, cui si fa rinvio.

Si ricorda inoltre che, come già rappresentato nella relazione consolidata del 1° trimestre 2007, per ciò che concerne il trattamento contabile dei derivati su *commodity*, gestionalmente a copertura degli acquisti previsti di carburante, al fine di meglio rappresentare in termini contabili l'operatività in oggetto e quindi migliorare l'informativa fornita, il Gruppo, a partire dall'esercizio 2007 ha ritenuto di qualificare i suddetti strumenti come di copertura anche ai fini contabili e quindi applicare la normativa del "*hedge accounting*".

Si rappresenta infine che le novità introdotte alla regolamentazione del Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dalla Legge 296/06 e successive modifiche hanno trovato riflesso, a partire dal secondo trimestre 2007, sulla valutazione IAS/IFRS della posta in oggetto nel seguente modo:

- o il TFR maturato al 31 dicembre 2006 ha mantenuto la qualifica di "*Defined Benefit Plan*", con la conseguente necessità di effettuare una valutazione attuariale che tuttavia, rispetto al calcolo sviluppato fino al 31 dicembre 2006, esclude la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dalla nuova metodologia è stata trattata secondo quanto definito dai paragrafi 109-115 dello IAS 19 (*curtailment*) e di conseguenza contabilizzata a conto economico come detto solo dal secondo trimestre 2007;

- il TFR maturato dal 1 Gennaio 2007 viene invece considerato un *Defined Contribution Plan* sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il trattamento contabile è stato quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura.

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

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

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

Nel resoconto intermedio, i dati economici del primo trimestre 2008 sono confrontati con quelli dell'analogo periodo del precedente esercizio opportunamente rettificati (*restated*) per tener conto delle risultanze economiche rinvenienti sia dalla svalutazione di alcuni aeromobili in flotta operata con effetto dal 31 dicembre 2006, e al momento della diffusione al mercato della relazione consolidata del 1° trimestre 2007 non ancora attuata dalla società, sia dal cambiamento del citato principio contabile relativo alle *shop visit*.

La posizione finanziaria netta al 31 marzo 2008 viene invece raffrontata con i corrispondenti dati consuntivati al 31 dicembre 2007, opportunamente aggiornati rispetto a quanto pubblicato in sede di quarta trimestrale 2007.

Scenario macroeconomico e di settore

Le più recenti indagini congiunturali condotte a livello internazionale hanno evidenziato nel trimestre una significativa decelerazione della crescita globale, principalmente in relazione alle perduranti tensioni presenti sui mercati finanziari ed estesi al settore bancario, una generalizzata restrizione del credito, con irrigidimento delle condizioni di accesso allo stesso ed un inasprimento sia dei tassi di interesse sia, più in generale, delle condizioni contrattuali offerte, ed un conseguente e perdurante clima di incertezza da parte di imprese e famiglie.

I prezzi delle materie prime hanno fatto registrare nel periodo ulteriori rincari, sia per quanto concerne i prodotti energetici ed in particolar modo il petrolio (valore medio nel trimestre Brent/barile: 97 USD circa), sia per ciò che riguarda i prodotti alimentari, con pesanti ricadute sulle attese inflazionistiche dell'immediato futuro.

Il mercato valutario ha fatto osservare, pur con una certa variabilità, un progressivo deprezzamento del dollaro rispetto all'euro, con un concambio attestatosi in media nel trimestre ad un valore pari a circa 1,50.

L'economia statunitense, in sostanziale stagnazione, ha risentito del rallentamento dei consumi connesso al calo dell'occupazione ed alla debole dinamica del reddito disponibile. Il peggioramento del clima di fiducia delle imprese e delle famiglie ha portato, secondo recenti stime, ad un ulteriore rallentamento degli investimenti e ad una incentivazione della propensione al risparmio dei privati. Al fine di contrastare il descritto andamento, in febbraio il Congresso statunitense ha approvato alcune misure temporanee di sostegno fiscale.

In Giappone la crescita economica è prevista in moderato rallentamento, con tassi di inflazione al consumo in aumento.

A sorreggere la dinamica del commercio mondiale, nel complesso ancora sostenuta, ha contribuito la robusta espansione dei Paesi emergenti, prevista tuttavia in moderazione anche in vista dell'indebolimento della domanda estera.

Il quadro congiunturale dell'area Euro permane caratterizzato da elevata incertezza circa le possibili ripercussioni delle tensioni finanziarie globali e i rischi di rialzo dei tassi di inflazione

Il clima di fiducia di imprese e consumatori, in peggioramento, ha portato ad un indebolimento dell'area nei primi mesi del 2008, con un limitato ritmo di crescita dei consumi, sostenuti dalla dinamica occupazionale, tuttavia non sorretti dal potere di acquisto dei salari.

L'economia italiana ha registrato una significativa decelerazione in nesso:

- al forte aumento dell'inflazione, che ha risentito delle tensioni sui mercati internazionali dei prezzi delle materie di base energetiche ed alimentari, moderato tuttavia dall'apprezzamento dell'euro;

- alla contrazione dei consumi privati, condizionati da un clima di fiducia in continua flessione, da un mercato del lavoro poco favorevole e da retribuzioni non sempre adeguate al costo della vita;
- alla riduzione degli investimenti delle imprese, quale effetto essenzialmente del mutato scenario di accesso al credito.

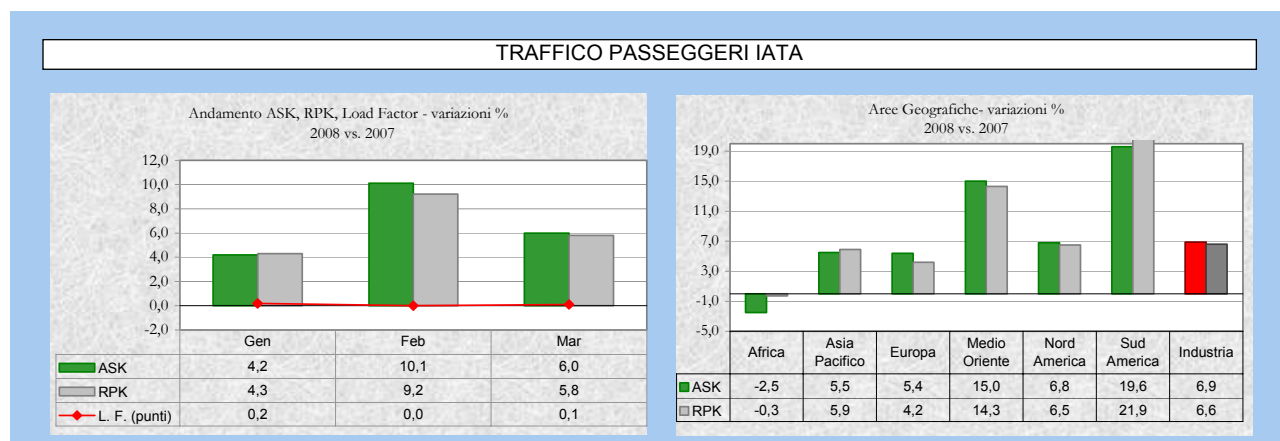
Per contro è stato consuntivato, nel periodo un lieve incremento della produzione industriale.

L'incerto scenario macroeconomico descritto, pur non avendo avuto nel trimestre evidenti effetti sul settore del trasporto aereo mondiale, ha tuttavia determinato una ulteriore revisione al ribasso delle stime economiche per il 2008. Le previsioni relative ai profitti netti del comparto, sono state infatti recentemente ridotte da 5 a 4,5 miliardi di dollari.

A livello IATA è stata registrata una crescita complessiva del traffico rispetto ai primi tre mesi del 2007 pari al +6,6% (in termini di RPK), a fronte di immissioni di capacità pari al +6,9% (in termini di ASK).

I maggiori tassi di espansione sono stati riscontrati su America Latina e Medio Oriente, seguiti da Nord America, Estremo Oriente ed Europa. Sull'Africa, ad una riduzione di l'offerta del -2.5% ha fatto seguito un decremento del trasportato pari al -0,3%.

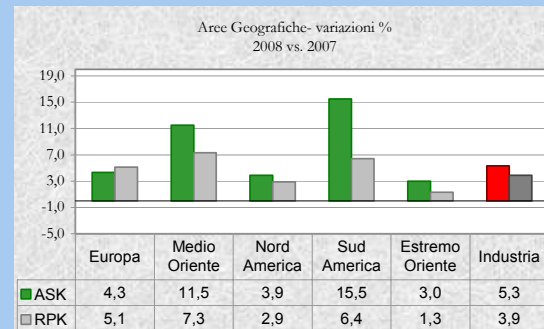
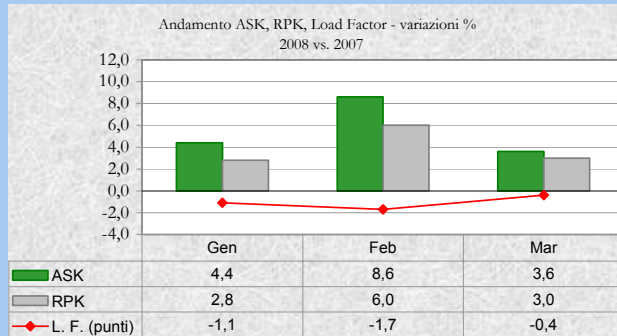
I grafici sotto riportati evidenziano, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata del traffico passeggeri nel primo trimestre 2008 e l'andamento delle singole aree geografiche.



Per quanto concerne invece le compagnie europee aderenti all'AEA, è stata complessivamente immessa capacità aggiuntiva pari al +5,3% rispetto al corrispondente periodo del 2007, alla quale ha fatto seguito un incremento meno che proporzionale del trasportato pari al +3,9%, con conseguente riduzione del coefficiente di occupazione di un punto percentuale.

Le aree in maggiore espansione sono state il sud America, il Medio Oriente e l'Europa, seguiti dalle restanti regioni, come si evince dai grafici sottostanti nei quali vengono evidenziate, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata della domanda passeggeri nei primi mesi del 2008 e l'andamento dei vari comparti geografici in termini di variazioni percentuali rispetto al corrispondente intervallo temporale del precedente esercizio.

TRAFFICO PASSEGGERI AEA



Relativamente al settore merci, è stata osservata sul primo trimestre 2008, a livello IATA una immissione di capacità incrementale pari al +4,1% rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio. Leggermente superiore la crescita del traffico (+4,4%), con sviluppi consistenti sul comparto medio orientale e sul nord America.

A livello AEA, sono stati nel complesso consuntivati incrementi di traffico merci pari al +4,2%, quale effetto di tassi di sviluppo consistenti sul sud America, seguiti da incrementi di più ridotta entità su Medio Oriente, nord Atlantico, Estremo Oriente e da flessioni sull'Europa.

Situazione del Gruppo

Il primo trimestre 2008 è risultato principalmente caratterizzato dalla conclusione senza esiti positivi della trattativa in esclusiva che era stata avviata dalla metà circa del mese di gennaio con il Gruppo Air France – KLM volta a definire il progetto della Compagnia teso ad individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari impegnati a promuoverne il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio e disponibili ad acquisirne il controllo.

Nel ripercorrerne brevemente l'iter, si ricorda come il 21 dicembre 2007 il Consiglio di Amministrazione della Compagnia si fosse espresso favorevolmente ed all'unanimità sulla proposta non vincolante in precedenza presentata dal gruppo franco - olandese, ritenendola appropriata per la salvaguardia del complessivo patrimonio aziendale e per promuovere un rapido e duraturo risanamento di Alitalia, ricevendone il consenso da parte del Ministero il successivo 28 dicembre.

Al termine del successivo conseguente periodo di trattativa in esclusiva (dal 18 gennaio al 14 marzo), Air France – KLM aveva formulato una proposta vincolante d'integrazione tra i due Gruppi, accettata all'unanimità dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 e concretizzatasi nella firma, alla medesima data, di un contratto tra le parti, soggetto ad una serie di condizioni sospensive.

Lo stesso 15 marzo, il Consiglio di Amministrazione aveva approvato, sulla base di assunti nel complesso migliorativi del precedente Piano di "*sopravvivenza e transizione*" di settembre e comunque in stretta continuità con esso, un nuovo Piano Industriale 2008 – 2010, che, costruito su base *stand alone* e nel presupposto dell'effettiva e rapida esecuzione di un aumento di capitale di un miliardo di euro, prevedeva un *turn around* economico con un margine operativo positivo nel 2010.

Tale piano sarebbe stato la base sulla quale si sarebbero innestate le sinergie derivanti dall'integrazione di Alitalia nel gruppo franco – olandese.

Nel previsto termine del 2 aprile, non si sono avverate alcune delle condizioni di efficacia contemplate dal Contratto concluso con Air France – KLM il 15 marzo. Conseguentemente, la stessa Air France – KLM e il successivo 21 aprile ha comunicato, a termini di Contratto, la risoluzione dello stesso, facendo venire meno anche l'attualità del Piano industriale approvato il 15.03 u.s.

La situazione venutasi conseguentemente a determinare, inserendosi in un contesto di persistente e strutturale squilibrio economico del Gruppo Alitalia che ha determinato un ininterrotto assorbimento di liquidità nel frattempo appressatasi al limite della completa insostenibilità finanziaria dell'attività operativa, ha riproposto in piena evidenza il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Quanto sopra alla luce della decisione adottata dal Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, di emanare il Decreto Legge n. 80 del 23 aprile 2008 recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo.

Detto provvedimento "...*Vista la situazione finanziaria, manifestata nelle informazioni rese al mercato, dell'Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. e considerato il ruolo di quest'ultima quale vettore che maggiormente*

assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i Paesi non appartenenti all'Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali; Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, detto servizio pubblico di trasporto aereo mediante la concessione da parte dello Stato ad Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. di un prestito di breve termine, a condizioni di mercato, della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'insediamento del nuovo Governo, ponendolo in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società; ...” dispone “ ...in favore di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità, l'erogazione dell'importo di euro 300 milioni,...” precisando che “...La somma erogata ...e' rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione dell'intera quota del capitale sociale, di titolarità del Ministero dell'Economia e delle Finanze, e il 31 dicembre 2008. Le medesime somme sono gravate da un tasso di interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione europea...”.

L'accredito dell'importo in parola è stato ricevuto da Alitalia in data 2 maggio.

Il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra, non ha, allo stato, ritenuto di trovarsi nella posizione, richiamata dai principi contabili internazionali, di poter affermare di non avere altra realistica alternativa al porre la Società in liquidazione ovvero a cessarne l'attività.

Nel periodo in esame si è dato corso ad alcune delle azioni riguardanti principalmente l'introduzione della nuova struttura di *network* prevista dalla stagione estiva 2008, che ha visto la cancellazione dei servizi effettuati su rotte non remunerative, in parallelo all'individuazione dell'aeroporto di Fiumicino quale *hub* di riferimento del Gruppo e all'adozione di Milano quale *gateway* strategico per il traffico punto-punto verso destinazioni internazionali ed intercontinentali.

Quanto sopra, si fa rilevare, in coerenza con le linee strategiche comunque formulate nel budget, 2008, che rimane il riferimento per l'anno in corso, Restando, ovviamente, in attesa che il contesto configurato dal summenzionato Decreto Legge n.80 del 23 aprile 2008 si materializzi ed intervengano le indispensabili indicazioni di contesto da parte del Governo e, segnatamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista di riferimento.

Entro la cornice d'insieme illustrata, le risultanze economiche del primo trimestre 2008, periodo, si ricorda, anche storicamente caratterizzato da una bassa stagionalità del traffico, hanno visto consuntivarsi un risultato operativo in perdita pari a €/mln 161 (a fronte di €/mln 113 registrati al termine del corrispondente intervallo del precedente esercizio).

A livello di risultato ante imposte, è stata invece osservata una perdita di €/mln 215, superiore di €/mln 62 a quella evidenziatasi al 31 marzo 2007.

Quanto sopra, in presenza di un saldo netto positivo rinveniente da partite di carattere considerato non ricorrente nel complesso pari a €/mln 31, primariamente riconducibili alla plusvalenza realizzatasi tramite la vendita della partecipazione in Air France.

In estrema sintesi, e rinviando a quanto in maggior dettaglio riferito nel successivo paragrafo dedicato alle note esplicative sulla situazione economica del primo trimestre, il delineato peggioramento del risultato ante imposte ha tratto origine, oltre quanto già riferito in relazione alle partite non ricorrenti:

- da una flessione dei ricavi passeggeri pari a circa €/mln 40, riconducibile alla continua erosione di credibilità commerciale della società conseguente al flusso ininterrotto di dichiarazioni con effetto negativo effettuate dai diversi *stakeholders* e quotidianamente riprese dai maggiori organi di stampa e di informazione nonché alla riduzione della capacità offerta con l'obiettivo di migliorare l'economicità delle rotte intervenendo sul profilo della redditività unitaria piuttosto che sull'aumento dei volumi di trasportato, solo in parte compensata dall'aumento dello *yield*;
- da una crescita degli oneri del carburante comunque pari a circa €/mln 62, nonostante la delineata cornice di diminuzione dell'immissione di capacità sul mercato, in massima parte ascrivibile all'incremento del prezzo del greggio, parzialmente controbilanciata dal favorevole apporto dei cambi;
- da una riduzione dei costi operativi di circa €/mln 19, principalmente riferibile alla diminuzione dei noleggi passivi e delle spese manutentive;
- dalla svalutazione, operata secondo il metodo del patrimonio netto, della partecipazione detenuta nella società collegata Alitalia Servizi per €/mln 11 circa.

Sotto il profilo della residua consistenza del patrimonio netto del Gruppo, si segnala che, allo stato, al 31 marzo 2008 esso si attestava ad un valore pari a circa €/mln 96 (€/mln 169 a livello della sola Controllante Alitalia), al lordo delle imposte ipoteticamente gravanti sul periodo (si ricorda che il progetto di bilancio al 31 dicembre 2007 non è stato ancora approvato dal Consiglio di Amministrazione alla data di pubblicazione del presente Resoconto Intermedio di Gestione).

Si segnala che le più rilevanti variazioni rispetto alla situazione economica rappresentata in sede di 4° trimestrale 2007 hanno riguardato la prevista svalutazione con data contabile al 31 dicembre 2007 sugli aeromobili in flotta per circa €/mln 97, nonché la rilevazione delle imposte dell'esercizio.

Le ulteriori variazioni intervenute a livello di patrimonio netto sono invece risultate essenzialmente ascrivibili ai movimenti nelle riserve per "attività disponibili alla vendita" ed in quelle da *hedge accounting*.

Si evidenzia che, relativamente alla controllata Volare, sono in corso al momento di predisposizione della presente Relazione gli approfondimenti di carattere legale ritenuti necessari, alla luce dei recenti sviluppi riportati a pag. 15, oltre alle ulteriori valutazioni di natura contabile sulle poste ricollegabili alla citata partecipazione, i cui riflessi potrebbero determinare una variazione sulle consistenze di patrimonio netto in precedenza rappresentate.

Sotto il profilo finanziario, il trend di perdite evidenziato ha trovato riflesso in una connessa, ulteriore e progressiva erosione della liquidità, attestatasi al 31 marzo 2008 a €/mln 188, con una riduzione di €/mln 139 nei confronti della situazione chiusa al 31 dicembre 2007.

Si segnala, con riferimento al complessivo importo della liquidità e dei crediti finanziari correnti, pari ad €/mln 221, che esso non accoglie, per €/mln 53,6, il pagamento della cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile disposto il 31 marzo 2008, i cui riflessi contabili si sono manifestati in data 1° aprile.

Al netto di tale importo le voci in questione assommano ad €/mln 167.

In maggior dettaglio, a tale data, l'indebitamento netto del Gruppo risultava pari a €/mln 1.351, rispetto a €/mln 1.160 al 31 dicembre 2007.

Posizione finanziaria netta			
<i>Importi in milioni di euro</i>	<u>31.03.2008</u>	<u>31.12.2007</u>	<u>Variazione</u>
A. Cassa	(9)	(9)	
B. Altre disponibilità liquide	(179)	(319)	139
C. Titoli detenuti per la negoziazione			
D. Liquidità (A+B)	<u>(188)</u>	<u>(328)</u>	<u>139</u>
E. Crediti finanziari correnti	(33)	(37)	5
F. Strumenti finanziari derivati	70	(7)	77
G. Debiti bancari correnti	141	144	(3)
H. Altri debiti finanziari correnti	5	7	(1)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	216	143	73
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	<u>(4)</u>	<u>(221)</u>	<u>217</u>
K. Debiti bancari non correnti	557	596	(39)
L. Obbligazioni emesse	737	721	17
M. Altri debiti non correnti	61	65	(4)
N. Indebitamento finanziario(K+L+M)	1.356	1.382	(26)
O. Indebitamento finanziario netto (J+N)	<u>1.351</u>	<u>1.160</u>	<u>191</u>

Hanno concorso a determinare la variazione negativa pari a €/mln 191 i seguenti fenomeni:

- l'assorbimento della liquidità e dei crediti finanziari correnti per €/mln 144;
- il decremento di quanto relativo alla valutazione delle operazioni finanziarie derivate nette in essere, per complessivi €/mln 77;

si segnala che al 31 marzo 2008, rispetto ad un valore complessivo negativo di €/mln 70, €/mln 60 si riferiscono al *fair value* dell'operazione di *cross currency swap* a copertura de rischio di

cambio euro/dollaro afferente il finanziamento con GE Corporate banking Europe sas di 445 milioni di dollari con scadenza nel 2013;

- o la flessione dell'indebitamento corrente per €/mln 4;
- o la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine, pari a €/mln 26.

La riduzione di €/mln 191, evidenziatasi nei livelli dell'indebitamento netto, è risultata essenzialmente ascrivibile al finanziamento della gestione corrente, al rimborso delle quote correnti e degli interessi sui finanziamenti a lungo termine (circa €/mln 34,4), nonché agli esborsi connessi agli adeguamenti al valore di mercato e al rischio della periodicità di rilevazione degli stessi relativamente all'operazione di copertura sopra descritta (€/mln 70,5 circa).

Parziale compensazione è intervenuta per gli incassi derivanti dall'operazione di vendita delle azioni Air France-KLM (€/mln 78,8), e dalla monetizzazione anticipata delle coperture Brent sul prezzo del carburante (€/mln 53,7 circa).

Si precisa, tra l'altro, che il Gruppo è costantemente impegnato al mantenimento di rapporti commerciali con i propri clienti e fornitori che garantiscano –in assenza di situazioni di criticità o tensioni operative- la necessaria flessibilità finanziaria a supporto della liquidità.

Si segnala che la sopra rappresentata situazione finanziaria non include l'incasso, avvenuto il 2 aprile, del credito per IRPEG di esercizi trascorsi vantato dalla Capogruppo verso l'Erario, pari a circa 69 milioni di euro comprensivo di interessi.

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

INVESTIMENTI <i>euro milioni</i>	I trimestre 2008
Attività materiali	27
Attività immateriali	1
Attività finanziarie	71
Totale investimenti	99

Si rappresenta che:

- o le immobilizzazioni materiali per €/mln 27, sono riferite principalmente a modifiche e manutenzioni cicliche su motori (c.d. *shop visit*) per €/mln 12,6, nonché a revisioni e modifiche della flotta di proprietà e di terzi per €/mln 12,6;
- o le immobilizzazioni immateriali per €/mln 1, sono essenzialmente correlate a progetti *software* in corso di realizzazione;
- o le immobilizzazioni finanziarie per €/mln 71, sono conseguenti agli adeguamenti al valore di mercato ed al rischio della periodicità di rilevazione degli stessi relativamente all'operazione di copertura sopra descritta.

Con atto notificato in data 7 febbraio u.s., la SEA – Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. e la controllata SEA Handling S.p.A. hanno citato in giudizio l'Alitalia davanti al Tribunale Civile di Busto Arsizio affinché la stessa sia condannata nei confronti delle società attrici al risarcimento di presunti danni subiti, in misura da determinarsi in corso di causa e, comunque, non inferiore ad € 1.250 milioni.

La pretesa attorea si fonda sulla decisione Alitalia consistente nella rinuncia – come prefigurata nel proprio Piano Industriale 2008-2010 – a continuare ad operare quale Hub Carrier sullo scalo di Malpensa.

In data 30 aprile, Alitalia si è costituita nel giudizio avanti al Tribunale di Busto Arsizio con comparsa di risposta che, oltre a contenere la replica puntuale agli assunti della SEA contempla domande riconvenzionali nei confronti di questa ultima, per vari titoli e per importi non lontani da quanto richiesto dalla stessa SEA relativamente alle perdite di Alitalia derivanti dall'inadempimento da parte di SEA agli obblighi di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa che su di essa gravano in quanto concessionaria, nonché in ragione dei gravi danni reputazionali relativi al perturbamento del recente processo di privatizzazione che il modo in cui SEA ha impostato e gestito mediaticamente il processo avanti il Tribunale di Busto Arsizio ha in parte arrecato e in parte minaccia di produrre a carico di Alitalia stessa.

Prevedibile evoluzione della gestione

La mancata conclusione positiva del progetto di partnership con il gruppo Air France-KLM ha determinato la riproposizione di una significativa situazione di incertezza aziendale.

Se dal punto di vista strettamente finanziario il Decreto Legge n.80 del 23 aprile 2008 ha, al momento, consentito di disporre di un'importante consistenza di liquidità, dal punto di vista della continuità operativa ha evidenziato la fiducia anche da parte del Legislatore di possibilità di completamento del processo di privatizzazione e di risanamento della compagnia. Relativamente alla situazione patrimoniale si conferma, tuttavia, l'esigenza di una ricapitalizzazione da effettuarsi in tempi strettissimi.

Gli impatti fortemente negativi della situazione di incertezza aziendale, segnata, come già detto, dalla continua erosione della credibilità commerciale della compagnia su tutti gli aspetti del *business* aziendale le conseguenti criticità nell'implementazione delle azioni previste dal budget ed il deterioramento dello scenario di mercato, caratterizzato da un costante e sempre più significativo incremento del costo del carburante, si riflettono in una consistenza patrimoniale non in grado di sostenere l'operatività prospettica della Società.

Il Consiglio di Amministrazione sta, pertanto, valutando le eventuali opportunità di soluzione alle necessità summenzionate che si stanno manifestando, in attesa delle indicazioni di contesto che l'azionista di riferimento vorrà formulare.

Tra gli eventi successivi al 31 marzo 2008 si segnala la recente sentenza del Consiglio di Stato che ha ordinato la ripetizione della gara per l'assegnazione del complesso aziendale rinveniente dall'Amministrazione Straordinaria del Gruppo Volare, la cui richiesta di revocazione è stata di recente respinta (29 aprile) dal medesimo Organo. Il 12 maggio Alitalia ha presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione alla citata sentenza del Consiglio di Stato. Si ricorda come allo stato attuale assommi ad €/mln 55 la valutazione al costo della partecipazione di Volare S.p.A. nella Controllante, mentre siano pari a €/mln 22 i crediti finanziari di Alitalia nei confronti di detta partecipata totalitaria.

L'Andamento operativo

(non inclusivo dei dati riferibili a Volare)

L'andamento operativo del primo trimestre 2008, confrontato con quello degli esercizi precedenti ed anche con quello delle maggiori compagnie europee, può considerarsi estremamente positivo.

L'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, ha fatto registrare un valore pari al 98,1%, in miglioramento di +0,6 p.p. rispetto all'analogo periodo del 2007, e si attesta quest'anno in linea con quello delle principali compagnie europee

Le cancellazioni sono diminuite del 28% rispetto al primo trimestre 2007 e sono riconducibili primariamente a sfavorevoli condizioni meteorologiche, mentre sono decisamente diminuite le motivazioni di tipo tecnico.

Gli indici di puntualità in arrivo ed in partenza si sono attestati rispettivamente all'83,2%, in miglioramento di +5 p.p. rispetto al primo trimestre 2007, ed all'85,1%, in aumento di +4 p.p. rispetto ai primi tre mesi del precedente esercizio e consentono ad Alitalia di presentarsi come la seconda più puntuale, dopo Iberia, fra le maggiori compagnie europee e prima di tutte le altre cosiddette "Compagnie di Bandiera".

Relativamente all'analogo trimestre del 2007 va ricordato come questo sia stato caratterizzato in gennaio da condizioni meteorologiche fortemente avverse, che hanno interferito negativamente sui risultati del periodo.

Il Traffico passeggeri

(non inclusivo dei dati riferibili a Volare)

Nei primi tre mesi dell'esercizio, con l'obiettivo, come detto, di migliorare l'economicità delle rotte intervenendo sul profilo della redditività unitaria piuttosto che sull'incentivazione dei volumi complessivi di trasportato, la capacità offerta sul mercato passeggeri è stata ridotta del -5,2%, con flessioni distribuite sui tre comparti della rete, ancorché particolarmente incidenti sui settori internazionale ed intercontinentale.

Tale riduzione di capacità è da correlare anche alla prevista riduzione del traffico in connessione con il cambiamento strutturale del network offerto alla clientela a partire dalla stagione estiva iniziata il 28 Marzo u.s. nonché alla restituzione di un Boeing 767 per termine del contratto di locazione.

In un periodo storicamente caratterizzato da bassa stagionalità, il traffico passeggeri anche scontando le penalizzazioni rinvenienti dal particolare momento che Alitalia si trova ad attraversare con riguardo alle incertezze venute a crearsi tra il pubblico sulla regolarità e sulla continuità del servizio, ha fatto registrare un complessivo decremento del -10%, anche in questo caso con punte di particolare intensità sui settori internazionale ed intercontinentale.

Conseguentemente il *load factor*, attestatosi al 66,4%, si è ridotto di 3,5 p.p..

Al citato andamento del trasportato, ha fatto tuttavia riscontro una crescita dello *yield* del +4,6%, che ha consentito di limitare la diminuzione dei proventi al -5,9%.

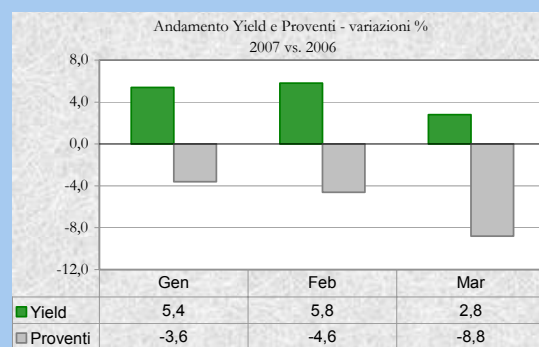
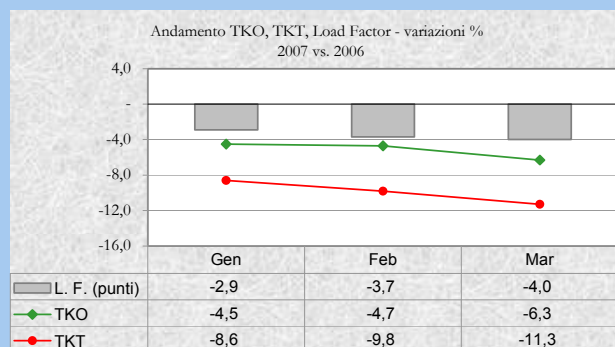
Il RATK ha evidenziato una flessione del -0,7%.

A livello complessivo, includendo pertanto anche la controllata Volare, i ricavi del traffico hanno evidenziato una flessione del 4,8 %, attestandosi ad €/mln 785.

Si segnala come nei primi tre mesi del 2008 le agitazioni sindacali relative ad altri operatori del settore abbiano prodotto una perdita di provento stimata pari a €/mln 11, cui vanno aggiunti gli "effetti trascinarsi" delle turbative avvenute negli ultimi mesi dell'esercizio precedente valutate pari ad €/mln 7, per un complessivo impatto sfavorevole di €/mln 18.

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 2007.

Gruppo Alitalia - Traffico Passeggeri
INTERA RETE



Nella tabella di seguito riprodotta vengono evidenziate, a livello totale e relativamente ai tre principali settori di cui si compone la rete, le variazioni nei volumi e nei proventi del traffico intervenute rispetto all'analogo periodo del precedente esercizio (si ricorda che i dati non comprendono la società Volare).

Traffico Passeggeri
I trim. 2008 vs I trim. 2007

		Nazionale	Internazionale	Intercontinentale	TOT.RETE
TKO	diff.%	-1,4%	-6,2%	-5,8%	-5,2%
TKT	diff.%	-4,6%	-11,0%	-10,9%	-10,0%
L/F	I trim. 2007 (%)	59,2%	64,5%	78,5%	69,9%
	I trim. 2008 (%)	57,3%	61,2%	74,3%	66,4%
	diff.ass.	-1,9	-3,3	-4,2	-3,5
RATK	diff.%	2,3%	-0,9%	-5,2%	-0,7%
YIELD	diff.%	5,8%	4,5%	0,2%	4,6%
PROV	diff.%	0,9%	-7,1%	-10,7%	-5,9%
PAX	diff.%	-5,1%	-10,3%	-10,3%	-7,9%

Per quanto concerne gli sviluppi dell'operativo nel prosieguo dell'esercizio, si ricorda che, a partire dalla stagione estiva 2008, è stato implementato il nuovo *network* (per i cui dettagli si rimanda alla Relazione Consolidata del 4° trimestre 2007) pertanto dal 30 marzo sono stati rafforzati gli operativi su Fiumicino scegliendolo quale *hub* di riferimento del Gruppo ed in parallelo adottando Milano quale importante *gateway* per il traffico punto – punto verso destinazioni internazionali ed intercontinentali.

In maggior dettaglio:

Settore Nazionale

Nel trimestre si è assistito ad una ulteriore immissione di capacità incrementale sia da parte dei vettori *low cost*, sempre intensamente aggressivi sul comparto, sia da parte dei *competitors* c.d. tradizionali, che ha trovato piena corrispondenza nel traffico.

La quota di mercato di Alitalia si è conseguentemente attestata al 40,8%, con una flessione di -4,9 p.p. nei confronti dei primi 3 mesi del 2007.

La capacità offerta dal Gruppo ha evidenziato una riduzione del -1,4%, quale effetto principalmente di flessioni su Fiumicino, imputabili essenzialmente al ridimensionamento dell'operativo richiesto a tutte le Compagnie da Aeroporti di Roma in relazione alla chiusura di una delle piste per lavori per l'intero trimestre e ad interventi di razionalizzazione della rete domestica e sulle rotte c.d. *bypass* compensate da incrementi sull'aeroporto di Linate. Sostanzialmente stabile è risultata la capacità sull'aeroporto di Malpensa.

Il traffico, diminuito complessivamente del -4,6%, è cresciuto sull'aeroporto di Linate, mentre ha subito sensibili riduzioni su Fiumicino e decrementi su Malpensa e sulle rotte *Bypass*.

La conseguente flessione del coefficiente di riempimento, attestatosi al 57,3%, è risultata pari a -1,9 punti percentuali.

Il descritto andamento del trasportato, associandosi tuttavia ad un aumento dello *yield* del +5,8%, ha reso i proventi sostanzialmente stabili rispetto al primo trimestre 2007.

Si segnala come il prodotto Linate-Fiumicino abbia subito una riduzione di capacità cui è seguita una meno che proporzionale contrazione del traffico, con conseguente crescita del coefficiente di occupazione.

Settore Internazionale

Sul comparto è stata osservata una riduzione dell'offerta del 6,2% rispetto al primo trimestre dello scorso esercizio quale effetto di incrementi sul Nord Africa (in particolare Egitto e Marocco), compensati da riduzioni sui restanti settori.

Sull'Europa dell'est è stata consuntivata la flessione maggiore (-10,5%) con diminuzioni principalmente su Polonia, Serbia e Romania.

Sulla restante parte dell'Europa, la riduzione è risultata invece pari al -6,4%, con contrazioni su tutti i Paesi dell'area eccetto la Turchia, sulla quale è stato introdotto il secondo volo giornaliero Fiumicino-Istanbul.

Il trasportato ha subito una flessione pari al -11%, distribuita su tutti i comparti ad eccezione del Nord Africa, sul quale il contenuto aumento, pari al +1,1%, è stato consuntivato sul Marocco e sulla Libia.

Sull'Europa dell'Est si è assistito ad un decremento del -11,2%, sostanzialmente in linea con l'andamento dell'offerta.

Le altre aree europee hanno subito diminuzioni di traffico pari al -12,9%, distribuite su tutti Paesi dell'area. Si segnala in particolare la negativa *performance* austriaca, su cui ha inciso la presenza massiccia di *competitors*, e la riduzione consuntivata sulla Turchia derivante anche dalla incerta situazione socio-politica del Paese.

Conseguentemente il coefficiente di riempimento, attestatosi al 61,2%, ha subito un decremento di -6,1 p.p.

A tale *performance* del traffico, ha tuttavia corrisposto, in presenza di uno *yield* in crescita del +4,5%, decremento dei proventi un maggiormente contenuto (-7,1%).

Il RATK, mantenutosi sostanzialmente stabile, è diminuito del -0,9%.

Occorre segnalare come sull'aeroporto di Malpensa si sia assistito ad una riduzione di offerta pari al -8,6%, quale conseguenza della cancellazione di alcune rotte critiche. In particolare sono state sospese le seguenti destinazioni: Timisoara, Krakovia, Skopje e Stoccolma ed è stato chiuso il collegamento Malpensa-Malaga, operato tuttavia da Roma Fiumicino.

Il traffico ha subito un decremento del -12,8%, con conseguente riduzione (-3,0 p.p.) del coefficiente di riempimento, attestatosi al 63,6%.

L'*hub* di Fiumicino ha visto decrementare la propria offerta del -5,4%, quale effetto delle razionalizzazioni introdotte sui prodotti europei. Il traffico è diminuito del -7,1%, portando il coefficiente di occupazione ad attestarsi al 58,3% (-1,1 p.p.).

Sostanzialmente stabile lo scalo di Linate (offerto -0,4%; trasportato +1,0%; coefficiente di occupazione 51,7% - +0,3p.p. -).

Traffico Passeggeri
I trim. 2008 vs I trim. 2007

		Nord/Ovest Europa	Est Europa	Nord Africa	Medio Oriente	Internazionale
TKO	diff. %	-6,4%	-10,5%	2,6%	-5,9%	-6,2%
TKT	diff. %	-12,9%	-11,2%	1,1%	-13,7%	-11,0%
	I trim. 2007 (%)	61,7%	63,6%	71,4%	73,2%	64,5%
L/F	I trim. 2008 (%)	57,4%	63,1%	70,3%	67,1%	61,2%
	diff. ass.	-4,3	-0,5	-1,1	-6,1	-3,3
RATK	diff. %	-3,9%	4,6%	2,6%	6,2%	-0,9%
YIELD	diff. %	3,3%	5,4%	4,1%	15,8%	4,5%
PROV	diff. %	-10,0%	-6,3%	5,3%	-0,1%	-7,1%
PAX	diff. %	-11,0%	-12,7%	0,7%	-10,1%	-10,3%

Settore Intercontinentale

Sul comparto l'offerta nel trimestre in esame è stata ridotta del -5,8%, quale effetto di decrementi sul Nord Atlantico (-5,4%), con contrazioni sui fasci Chicago, Boston, New York e Toronto, sull'Africa dell'ovest (-12,8%, principalmente per diminuzioni di frequenze su Lagos Accra) e sull'Estremo Oriente (-10,9%), sul quale è stata cancellata la rotta Milano-Shanghai dal 15 gennaio e sono state ridotte le frequenze sulle direttrici Milano-Bombay e Milano-Delhi.

Parziale compensazione è intervenuta quale effetto di lievi incrementi su centro e sud America.

Il trasportato, in parallelo, ha subito una contrazione del -10,9%, distribuita su tutte le aree del settore.

In particolare, sull'Estremo Oriente (-15,1%) si segnala un forte decremento del traffico sul fascio India ed una stabilità sul Giappone, mentre su Nord e Centro America è stata consuntivata una riduzione pari rispettivamente al -11,3% ed al -10,2%.

Il coefficiente di occupazione si è conseguentemente ridotto di -4,2 p.p. attestandosi al 74,3%.

La *performance* del traffico, accompagnata da uno yield sostanzialmente stabile (+0,2%) sul quale ha inciso negativamente l'effetto valutario, si è riflessa sul livello dei proventi diminuiti del -10,7%.

Il RATK è risultato in decremento del -5,2%.

Si segnala in particolare come sull'aeroporto di Malpensa, ad una riduzione di offerta pari al -10%, abbia corrisposto un più che proporzionale decremento del traffico (-14,4%), con conseguente attestazione del coefficiente di riempimento al 74,3% (-3,8 p.p.).

Sull'*hub* di Roma Fiumicino, è stata invece introdotta capacità incrementale pari al +6,8%, essenzialmente quale effetto di un differente impiego di aeromobili sulla tratta Fiumicino-New York JFK.

La sostanziale stabilità del traffico sull'aeroporto (+0,7%) ha condotto ad una flessione del coefficiente di occupazione di 4,5 p.p. (dal 77,8% del 2007 al 73,3% del 2008).

Traffico Passeggeri
I trim.2007 vs I trim.2006

		Nord America	Centro America	Sud America	Africa Occidentale	Estremo Oriente	Intercontinentale
TKO	diff.%	-5,4%	1,2%	1,9%	-12,8%	-10,9%	-5,8%
TKT	diff.%	-11,3%	-10,2%	-4,9%	-4,0%	-15,1%	-10,9%
L/F	I trim. 2007 (%)	74,1%	85,8%	88,3%	59,5%	79,7%	78,5%
	I trim. 2008 (%)	69,5%	76,1%	82,5%	65,5%	76,0%	74,3%
	diff.ass.	-4,6	-9,7	-5,9	6,0	-3,7	-4,2
RATK	diff.%	-5,5%	-8,5%	-9,8%	22,2%	-5,3%	-5,2%
YIELD	diff.%	0,8%	3,1%	-3,3%	10,9%	-0,7%	0,2%
PROV	diff.%	-10,7%	-7,4%	-8,1%	6,5%	-15,7%	-10,7%
PAX	diff.%	-9,9%	-9,1%	-3,5%	-1,8%	-16,2%	-10,3%

Il Traffico merci

(non inclusivo dei dati riferibili a Volare)

Tra le compagnie europee aderenti all'AEA, nel trimestre l'Alitalia si è posizionata al settimo posto in termini di quota di mercato, di gran lunga distante dai risultati dei maggiori operatori del settore.

Nel periodo è stata osservata una riduzione della capacità offerta pari al -5,7%, concentrata sul comparto intercontinentale sul quale è stata riscontrata:

- sui voli *all cargo*, una contrazione pari al -11,4%, quale conseguenza essenzialmente dell'eliminazione di una frequenza sul Nord America e della toccata di Delhi sui voli per Hong Kong,
- sui misti, una flessione del -2,3%, con riduzioni di frequenze su Chicago, Boston e Newark, nonché su Mumbai e Shanghai.

ai quali si sono aggiunte altre cancellazioni per motivi tecnici, in misura analoga a quanto accaduto nell'esercizio precedente.

Il trasportato ha complessivamente fatto registrare una flessione pari al -4,7%.

In particolare, sul comparto intercontinentale (-4,5%), sono state consuntivate flessioni sia su voli operati con aeromobili che trasportano anche passeggeri (-8,8%), sia su tratte volate con macchine dedicate esclusivamente al cargo (-2%).

Conseguentemente il coefficiente di occupazione si è attestato al 67,9%, in aumento (+0,7 p.p.) nei confronti del primo trimestre 2007.

Il delineato andamento del traffico è stato per contro accompagnato da una crescita dello *yield* pari al +8,2% (+9,7% sul solo settore intercontinentale), determinando un complessivo aumento dei proventi del traffico pari al +3,2% (+ €/mln 4) rispetto al corrispondente periodo a raffronto.

In maggior dettaglio:

Sul settore Nord Atlantico

ad un decremento della capacità offerta del -13% (-7,9% misti; -17,2% *all-cargo*) quale effetto sostanzialmente delle citate cancellazioni di attività, ha fatto riscontro una riduzione meno che proporzionale del traffico e pari al -11,3% (-9,4% misti; -12,6% *all-cargo*), con conseguente attestazione del coefficiente di riempimento al 70% (+1,4 p.p.).

I proventi, sostenuti dalla crescita dello *yield* (+8,1%), hanno limitato la loro flessione al -4,1%.

Sul comparto Estremo Oriente

E' stata ridotta la capacità del -9,5% (misti -4,2%; *all-cargo* -11,3%) contrapponendosi a tale diminuzione una sostanziale invarianza del traffico (misti -7,2%; *all-cargo* +2,3%), che ha determinato un conseguente aumento del coefficiente di riempimento di 7,4 p.p. (78,4% nel primo trimestre 2008; 70,9% nell'analogo periodo del 2007).

I proventi, beneficiando di una crescita dello *yield* del +7,9%, hanno fatto registrare un incremento di pari entità.

Il personale

Nel primo trimestre 2008 è stata riscontrata una riduzione:

- della forza puntuale con una flessione di 226 risorse, con una diminuzione riscontrata primariamente sui contratti a tempo determinato (206 unità) ed in misura più ridotta su quelli a tempo indeterminato (20 unità);

Gruppo Alitalia Forza Puntuale	31 marzo 2008	31 marzo 2007	delta	delta %
Dirigenti	106	121	(15,0)	-12,4%
Quadri e Impiegati	3.846	3.869	(23,0)	-0,6%
Operai	209	229	(20,0)	-8,7%
<i>totale TERRA</i>	<i>4.161</i>	<i>4.219</i>	<i>(58,0)</i>	<i>(1,4%)</i>
Piloti	2.151	2.228	(77,0)	-3,5%
Assistenti di Volo	4.640	4.731	(91,0)	-1,9%
<i>totale VOLO</i>	<i>6.791</i>	<i>6.959</i>	<i>(168,0)</i>	<i>-2,4%</i>
TOTALE	10.952	11.178	(226,0)	-2,0%

- della forza media retribuita pari a 118 risorse rispetto al corrispondente periodo del 2007 concentrata sul personale di volo, decrementatosi di 162 unità quale effetto essenzialmente della consistente flessione degli organici a tempo determinato.

L' aumento di 45 unità equivalenti riscontrato nelle risorse di terra è conseguente al mancato utilizzo dello strumento della cassa integrazione guadagni rispetto al pari periodo dell'esercizio precedente.

Gruppo Alitalia Forza Media Retribuita	ITRIM 2008	I TRIM 2007	delta	delta %
Dirigenti	104,1	120,1	(16,0)	-13,3%
Quadri e Impiegati	3.678,2	3.599,4	78,8	2,2%
Operai	210,4	228,6	(18,2)	-8,0%
<i>totale TERRA</i>	<i>3.992,7</i>	<i>3.948,1</i>	<i>44,6</i>	<i>0</i>
Piloti	2.128,4	2.155,0	(26,6)	-1,2%
Assistenti di Volo	4.100,5	4.236,3	(135,8)	-3,2%
<i>totale VOLO</i>	<i>6.228,9</i>	<i>6.391,3</i>	<i>(162,4)</i>	<i>-2,5%</i>
TOTALE	10.221,6	10.339,4	(117,8)	-1,1%

La flotta

Al 31 marzo la flotta operativa (riportata in dettaglio nella tabella esposta nella pagina successiva) si componeva di 173 aeromobili, aventi un'età media di 12,7 anni, dei quali 145 dedicati al breve/medio raggio e 28 al lungo raggio.

Nei confronti della situazione al 31 dicembre 2007 si è registrata l'uscita dall'operativo:

- nell'ambito degli aeromobili di proprietà della Capogruppo, di 5 ERJ 145 e 4 ATR 72 locati ad Alitalia Express, e di un MD82.
- per quanto concerne gli aeromobili in locazione ad Alitalia, di 2 B767 e 2 MD 80 i cui contratti risultano in scadenza nel trimestre.

Nell'ambito invece della società Volare si è assistito nel periodo al rientro in operatività di un B767 in locazione alla società.

A livello complessivo la flotta del Gruppo presente al 31 marzo 2008 constava di 188 aeromobili.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, è opportuno segnalare come 99 aeromobili (pari al 57% del totale) risultino nella proprietà del Gruppo (ancorché in gran parte ipotecati), mentre 67 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione operativa, 5 in locazione con opzione di riscatto e 2 in noleggio.

	FLOTTA OPERATIVA								DELTA FLOTTA OPERATIVA 31.03.2008 vs 31.12.2007	FLOTTA NON OPERATIVA		TOTALE FLOTTA
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE	TOTALE		31.03.2008	31.03.2008	
	31.03.08	31.12.07	31.03.08	31.12.07	31.03.08	31.12.07	31.03.08	31.12.07				
B777	6	6	4	4			10	10			10	
MD11 all cargo			5	5			5	5			5	
B767	3	3	10	11			13	14	-1	2	15	
TOTALE LUNGO RAGGIO	9	9	19	20	0	0	28	29	-1	2	30	
A300 all cargo <i>b)</i>					1	1	1	1			1	
A321	13	13	10	10			23	23			23	
A320	9	9	6	6			15	15			15	
A319	12	12					12	12			12	
MD80	43	44	29	31	1	1	73	76	-3	4 <i>a)</i>	77	
ATR72	4	8	2	2			6	10	-4	4 <i>a)</i>	10	
ERJ145	9	14					9	14	-5	5 <i>a)</i>	14	
ERJ70			6	6			6	6			6	
B737								0				
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	90	100	53	55	2	2	145	157	-12	13	158	
TOTALE GENERALE (**)	99	109	72	75	2	2	173	186	-13	15	188	

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

(**) al 31 marzo 2008 su un totale di 110 aeromobili di proprietà, 1 è nella titolarità di Alitalia Express (ATR72) ed i restanti 109 in quella della Capogruppo

a) in proprietà

b) contratto di breve durata

Conto economico consolidato

Importi in euro migliaia

	31.03.2008	31.03.2007 Restated	variazioni
Attività in Funzionamento			
Ricavi del traffico	954.351	997.215	(42.864)
Altri ricavi operativi	102.795	63.663	39.132
<u>totale ricavi operativi</u>	1.057.146	1.060.878	(3.732)
Consumi di materie prime e materiali di cons.	(295.490)	(237.018)	(58.472)
Spese per servizi	(615.257)	(647.126)	31.870
Costi per il personale	(203.843)	(202.852)	(991)
Ammortamenti e svalutazioni	(66.382)	(65.674)	(708)
Altre spese operative	(37.148)	(21.501)	(15.647)
<u>totale spese operative</u>	(1.218.120)	(1.174.172)	(43.948)
<u>Risultato operativo</u>	(160.974)	(113.294)	(47.680)
Quota dei proventi(oneri) delle partecip.P.N.	(10.704)	415	(11.119)
Proventi (oneri) finanziari	(43.155)	(39.464)	(3.692)
<u>Risultato prima delle imposte</u>	(214.833)	(152.343)	(62.490)

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 954, hanno evidenziato una diminuzione di €/mln 43 (-4,3%) rispetto al corrispondente intervallo a raffronto. L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	I trim.2008	I trim.2007	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	785	825	(40)
Merci	135	130	4
Posta	2	2	0
Altri ricavi del traffico	33	40	(7)
Totale ricavi del traffico	954	997	(43)

Per ciò che riguarda la componente passeggeri, è stata riscontrata una flessione pari a €/mln 40 (-4,8%) inclusiva della valutazione concernente l'assorbimento di proventi per tratte inutilizzate per €/mln 1 (c.d. oneway) e di quanto emergente dalla valorizzazione del fondo concorso ed operazioni a premio Mille Miglia per €/mln 2.

Tale variazione negativa è risultata principalmente ascrivibile alla diminuzione della capacità offerta (TKO: -5,2%) alla quale si è associata una contrazione dei volumi del trasportato (-10% in termini di TKT); a quest'ultima tuttavia si è contrapposto un consistente incremento dello *yield* (+5,8%) maggiormente significativo sul settore nazionale ed internazionale.

Per quanto concerne la componente merci, è stato invece osservato nel periodo in esame un aumento dei ricavi pari a €/mln 4 (+3,2%), essenzialmente correlato alla maggiore incidenza delle surcharges che hanno determinato un incremento dello *yield* (+8,4%), in presenza di una contrazione della capacità offerta (-5,7% in termini di TKT), concentrata sul prodotto "all cargo", sui mercati di riferimento del Gruppo.

I proventi per i voli postali, pari a €/mln 2, sono risultati sostanzialmente in linea con quanto consuntivato nel periodo a confronto.

La flessione degli altri ricavi del traffico, pari a €/mln 7 (-18,1%), è risultata invece principalmente attribuibile alla minore attività *charters* merci, in seguito alla cessazione –avvenuta nel mese di aprile 2007- dei voli operati per il Ministero della Difesa (€/mln 6), nonché ai minori proventi per *block space* (€/mln 1) e per voli postali notturni (€/mln 1); i proventi per *charters* passeggeri, in massima parte effettuati dalla controllata Volare, hanno evidenziato un moderato incremento (€/mln 1).

Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mln 103, hanno presentato una crescita di €/mln 39 e sono risultati articolati come segue:

	I trim.2008	I trim.2007	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	20	23	(3)
Noleggi attivi	1	0	1
Manutenzioni e assistenza tecnica	1	0	1
Ricavi da <i>partnerships</i> MilleMiglia	10	11	(1)
Altre prestazioni	6	6	-
Ricavi di vendita	2	2	-
Assorbimento fondo rischi vari	1	5	(4)
Componente realizzata dei derivati di copertura (<i>hedging</i>)	54	2	52
Componente non realizzata dei derivati di copertura (valutazione al <i>fair value</i>)	0	7	(7)
Recupero oneri vari	3	3	-
Proventi vari	5	5	-
Totale altri ricavi operativi	103	64	39

In ordine alle principali differenze nei confronti del corrispondente periodo del 2007 si fa rilevare:

- tra quelle in aumento:

- la positiva variazione inerente le quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (€/mln 52), essenzialmente attribuibile al provento realizzato in seguito alla vendita degli stessi, avvenuta nel mese di gennaio, ritraendo un incasso pari a circa €/mln 53,7 (cui si contrappongono, per €/mln 26,3 quanto appostato tra gli oneri finanziari per le opzioni di competenza del 2008, per €/mln 19,6 la variazione negativa del *fair value* sugli strumenti "chiusi", appostate tra le altre spese operative, e per €/mln 6,9 l'utilizzo di quanto appostato tra le riserve di patrimonio netto);
- i maggiori ricavi per manutenzioni (€/mln 1), riferiti alle quote di "*maintenance reserve*" anticipate da Alitalia e ristorate da parte dei "*lessors*", e per noleggi attivi (€/mln 1).

- tra quelle in diminuzione:

- la variazione (€/mln 7) correlata alle differenze di *fair value* degli strumenti derivati di copertura del carburante ancora non utilizzati;
- il più basso assorbimento del fondo rischi vari per €/mln 4;
- i minori proventi accessori del traffico per €/mln 3, attribuibile principalmente alla riduzione delle provvigioni attive corrisposte da altri vettori ed alla flessione degli importi per accordi commerciali con altri operatori del comparto.

I **consumi di materie prime e materiali di consumo**, pari a €/mln 295, hanno presentato un incremento di €/mln 59 (+24,7) e sono risultati così costituiti:

	I trim.2008	I trim.2007	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	285	223	62
Altri Consumi	10	14	(4)
Totale consumi di materie prime	295	237	59

La crescita del periodo, è essenzialmente riferita al carburante (+€/mln 62) ed è risultata prevalentemente ascrivibile all'aumento del prezzo medio del greggio, parzialmente controbilanciato dalla minore attività di volo e dalla favorevole parità cambiaria euro/dollaro; negli altri consumi si è invece consuntivato un decremento di €/mln 4 riferito a minori consumi di materiali per servizi di bordo.

Le **spese per servizi**, pari a €/mln 615, hanno evidenziato una diminuzione di €/mln 33 (-5,0%).

In maggior dettaglio:

	I trim.2008	I trim.2007	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	140	139	1
Spese di traffico e scalo	230	231	(1)
Manutenzione e revisione flotta	90	101	(11)
Altre prestazioni	85	92	(7)
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	70	85	(15)
Totale servizi	615	648	(33)

Tale decremento è riconducibile principalmente:

- alla flessione delle spese per manutenzione flotta per €/mln 11, quale conseguenza, a partire dal 1 gennaio 2008, della rinegoziazione delle tariffe contrattuali, dei minori interventi eseguiti in seguito alla riduzione dell'attività, nonché dell'effetto positivo della parità cambiaria.

- ai minori costi sostenuti per noleggi, locazioni e fitti per €/mln 15, principalmente riconducibili alla riduzione dei noleggi passivi (€/mln 14), a seguito della cancellazione di accordi per l'utilizzo di aeromobili con formula *wet* destinati al trasporto merci e voli *charter* per il Ministero della Difesa (accordo interrotto nel mese di aprile 2007), e alla flessione dei *block space* (€/mln 2);
- alla flessione dei costi per altre prestazioni per €/mln 7, essenzialmente collegata alle minori manutenzioni di attrezzature per l'allestimento dei servizi di bordo e agli oneri assicurativi per rischi aeronautici, parzialmente controbilanciati dai maggiori oneri per attività di trasporto aereo derivante da attività commerciali con altri vettori;
- alla riduzione per spese di traffico e scalo per €/mln 1 quale conseguenza, essenzialmente, della minore attività effettuata e della rinegoziazione delle tariffe contrattuali per assistenza di scalo;
- all'aumento delle spese di vendita per €/mln 1, in ragione principalmente delle maggiori spese per pubblicità e promozioni, parzialmente controbilanciate dalle riduzioni commissionali sul traffico passeggeri per la minore attività effettuata nel periodo.

Si segnala inoltre che, come ampiamente in precedenza riferito nella parte generale, il cambiamento del principio contabile nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), capitalizzate ed ammortizzate secondo il loro periodo di utilità economica, applicato dal Gruppo in maniera retrospettiva, si è riverberato nell'analogo intervallo dell'esercizio precedente in minori costi per €/mln 1;

I **costi del personale**, pari a €/mln 204, hanno presentato una crescita di €/mln 1 (+0,5%).

La crescita è essenzialmente riconducibile agli adeguamenti contrattuali e all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo, nonché alla maggiore consistenza della forza media retribuita per il personale di terra; parziale controbilanciamento è intervenuto per effetto delle minori misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo.

A livello totale la forza media retribuita è risultata pari a -118 risorse nette rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente (rappresentate da -162 organici del personale di volo e da +44 di quello di terra).

Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mln 66, hanno registrato una diminuzione di €/mln 1, essenzialmente riferibile ai minori ammortamenti di competenza, quale conseguenza della prevista svalutazione di circa €/mln 97 con data contabile 31 dicembre 2007, su alcuni aeromobili in flotta, parzialmente compensati dalla svalutazione di alcune modifiche motori (c.d. *shop visit*) effettuate su alcuni velivoli in uso da Alitalia Express.

Con particolare riferimento alla citata svalutazione (intervenuta comunque successivamente alla pubblicazione dei dati della Relazione consolidata del quarto trimestre 2007), si fa rilevare che il progetto di

bilancio al 31 dicembre 2007 alla data odierna non è stato ancora approvato dal Consiglio di Amministrazione.

Si informa che la voce ammortamenti e svalutazioni nel trimestre a confronto è risultata incrementata di €/mln 7 quale effetto:

- di maggiori ammortamenti, pari a €/mln 12, in ragione della variazione del principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*: come già riportato nel commento della voce “spese per servizi”) e
- di minori quote di competenza, pari a €/mln 5, a seguito della svalutazione di alcuni aeromobili in flotta operata con effetto dal 31 dicembre 2006, e al momento della diffusione al mercato della relazione consolidata del 1° trimestre 2007 non ancora attuata dalla società.

Le **altre spese operative**, pari a €/mln 37, hanno evidenziato una crescita di €/mln 17 e sono risultate articolate come segue:

	I trim.2008	I trim.2007	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	6	8	(2)
Accantonamento fondo adeguamento area tecnica	1	0	1
Differenze passive accantonamenti	1	0	1
Componente realizzata dei derivati di copertura (<i>hedging</i>)	0	3	(3)
Componente non realizzata dei derivati di copertura (valutazione al <i>fair value</i>)	20	0	20
Altre imposte e tasse dell'esercizio	1	1	-
Oneri da partnerships MilleMiglia	3	3	-
Oneri da riaddebitare	3	3	-
Spese di amministrazione	1	1	-
Altri oneri	2	1	1
Totale altre spese operative	37	20	17

In ordine alle principali differenze nei confronti del precedente trimestre, si fa rilevare la componente realizzata dei derivati di copertura economica, conclusi nel mese di gennaio, sul prezzo del carburante, per €/mln 20, e i maggiori accantonamenti al fondo adeguamento area tecnica (€/mln 1); parziale compensazione è intervenuta per la flessione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri (€/mln 2), nonché per l'assenza degli oneri afferenti la componente non realizzata dei derivati di copertura (*fair value*) presenti nel periodo a raffronto per €/mln 3.

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha evidenziato un valore negativo di €/mln 161, rispetto alla perdita di €/mln 113 consuntivata nel primo trimestre del precedente esercizio.

Gli **oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni**, pari a €/mln 11, che si confrontano con un valore positivo di €/mln 0,4, sono risultati totalmente riferiti alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto della società collegata Alitalia Servizi.

Gli **oneri finanziari** netti hanno registrato un valore di €/mln 43, con un peggioramento di €/mln 4 nei confronti dell'analogo periodo in comparazione.

In maggior dettaglio:

	I trim.2008	I trim.2007	variazioni
Proventi finanziari:			
Interessi attivi da banche	2	6	(4)
Proventi operazioni finanziarie derivate	6	7	(1)
Interessi attivi su altri crediti	1	1	-
Altri proventi finanziari	24	0	24
Totale proventi finanziari	33	14	19
Oneri finanziari:			
Interessi passivi verso banche	(12)	(14)	2
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(17)	(16)	(1)
Interessi e commissioni a collegate	(1)	(1)	-
Oneri operazioni finanziarie derivate	(33)	(13)	(20)
Totale oneri finanziari	(63)	(44)	(19)
Proventi (oneri) di cambio	(13)	(9)	(4)
Totale proventi ed oneri finanziari	(43)	(39)	(4)

La complessiva, citata variazione negativa di €/mln 4 è risultata essenzialmente riferibile ai maggiori oneri sostenuti per operazioni finanziarie derivate (€/mln 20), ai minori interessi attivi corrisposti da banche (€/mln 4) - in relazione ai minori volumi di liquidità disponibile - nonché agli oneri netti di cambio (€/mln 4). A tale effetto negativo si sono contrapposti maggiori proventi connessi all'operazione di vendita delle azioni Air France-Klm, perfezionatasi il 27 marzo 2008 (€/mln 24).

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mln 215, che si confronta con quello ugualmente negativo per €/mln 152 rilevato alla chiusura del corrispondente trimestre del 2007.