



Linee Aeree Italiane S.p.A.

Sede legale Roma, V.le Alessandro Marchetti, n° 111
Cap. Soc. € 1.297.299.811,89 int. vers.
Codice Fiscale e numero d'iscrizione nel Registro
delle Imprese di Roma n° 00476680582
R.E.A. Roma n° 135156
Part. IVA 00903301000

***Relazioni e Bilanci del Gruppo e dell'Alitalia
al 31 dicembre 2007***

Sommario

Glossario	5
Organi sociali Alitalia	9
Relazione e bilancio consolidato al 31 dicembre 2007	13
Relazione sull'andamento della gestione	15
Il Gruppo Alitalia	16
Lo scenario macroeconomico e di settore	17
La situazione del Gruppo Alitalia	20
Prevedibile evoluzione della gestione	40
La flotta	41
Il personale	44
L'andamento operativo del trasporto aereo di linea	45
Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia	48
Il traffico passeggeri	49
Il traffico merci e posta	54
Altre informazioni	57
Le relazioni industriali	58
Alleanze ed accordi intercompagnie	61
Scenario normativo	63
Bilancio consolidato al 31 dicembre 2007	71
Note esplicative al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007	79
Parte Generale	80
Nota IFRS 7 – Informazioni integrative sugli strumenti finanziari	104
Note esplicative al Conto Economico Consolidato al 31 dicembre 2007	126
Note Esplicative allo Stato Patrimoniale Consolidato al 31 dicembre 2007	139
Note esplicative al Rendiconto Finanziario del Gruppo Alitalia	177
Attestazione del bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Reg. Consob n. 11971/99 e s.m.i.	193
Relazione della società di revisione	195
Relazione e bilancio Alitalia al 31 dicembre 2007	207
Relazione sull'andamento della gestione	209
La situazione dell'Alitalia	210
Prevedibile evoluzione della gestione	229
Il personale	230
Altre informazioni	231
Partecipazioni rilevanti	232
Governo Societario	233
Andamento della gestione delle società del Gruppo	235
Alitalia Express S.p.A. - Roma	236
Volare S.p.A. – Ferno (Varese)	238
Aviofin S.p.A. - Roma	240
Sisam S.p.A. in liquidazione - Roma	242
Alinsurance S.r.l. in liquidazione - Roma	243
Rapporti con Società del Gruppo	245
Bilancio Alitalia al 31 dicembre 2007	251
Note esplicative al bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007	259
Parte Generale	260
Nota IFRS 7 – Informazioni integrative sugli strumenti finanziari	282
Note esplicative al Conto Economico Alitalia al 31 dicembre 2007	303
Note esplicative allo Stato Patrimoniale Alitalia al 31 dicembre 2007	315

Note esplicative al Rendiconto Finanziario di Alitalia.....	352
Attestazione del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Reg. Consob n. 11971/99 es.m.i.	361
Relazione della società di revisione	363
Relazione del collegio sindacale	375
Appendice 1.....	389

AEA	Association of European Airlines (Associazione delle Compagnie aeree europee).
ACMI	Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance (aeromobile, equipaggio, manutenzione e assicurazioni). Corrispettivo normalmente utilizzato nei contratti di "wet lease".
APU	Auxiliary Power Unit: Unità di rifornimento di energia elettrica degli aeromobili impiegata per l'avvio dei motori, l'alimentazione della strumentazione di bordo e l'illuminazione quando l'aeromobile è a terra.
ASK	Available Seats Kilometres (Posti offerti per chilometri percorsi).
Block space	Acquisizione, dietro riconoscimento di un corrispettivo, di capacità (posti per passeggeri o spazi per trasporto merci) su aeromobili di altro vettore aereo, da utilizzarsi per l'attività di vendita di trasporto.
Capability	Capacità, risorse, qualificazioni, know-how necessari per effettuare l'attività produttiva.
Catchment Area	Bacino d'utenza potenziale.
Catering	Servizio di ristorazione di bordo.
Capacity Provider	Vettore che fornisce aeromobili ed equipaggi per attività di volo nell'ambito dei contratti "wet lease".
Chapter 11	Regime concorsuale statunitense di protezione dai creditori
Check-in	L'insieme delle operazioni a terra (controllo dei biglietti e dei documenti, ispezione e ritiro dei bagagli, ecc.) cui il passeggero deve sottoporsi prima del viaggio in aereo.
Code sharing	Accordo tra due vettori in base al quale un determinato volo, effettuato con gli aeromobili di uno dei due contraenti (c.d. "operating carrier") e commercializzato anche dall'altro ("marketing carrier"), è contraddistinto con marchio, codice I.A.T.A. e numero di volo di entrambe le compagnie.
Core business	Principale area d'attività di una società.
Costo Ammortizzato	E' il valore al quale è stata misurata al momento della rilevazione iniziale un'attività o una passività finanziaria al netto dei rimborsi di capitale, aumentato o diminuito dall'ammortamento complessivo, utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, su qualsiasi differenza tra il valore iniziale e quello a scadenza, e dedotta qualsiasi riduzione (operata direttamente o attraverso l'uso di un accantonamento) a seguito di una riduzione di valore o di irrecuperabilità
CRS	Computer Reservation System (sistema di prenotazione computerizzato).
D.B.C.	Denied Boarding Compensation (compensazione ai passeggeri in caso di mancato imbarco).
Dry-lease	Locazione del solo aeromobile.
ENAC	Ente nazionale aviazione civile.
EBITDAR	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization and Rentals (tipico indicatore di performance della gestione caratteristica di un operatore del settore del trasporto aereo pari alla somma tra il costo dei noleggi di aeromobili ed il Margine Operativo Lordo)
F.A.A.	Federal Aviation Authority (Autorità preposta all'aviazione civile statunitense).

Feederaggio	Componente del traffico sviluppata attraverso voli operati su scali di tipo hub, per la connessione con voli internazionali ed intercontinentali.
Frequent flyer	Viaggiatore abituale.
Fuel Surcharge	Sovrapprezzo applicato sul corrispettivo dei biglietti dalle compagnie aeree per far fronte ai costi eccezionali dovuti ad un aumento delle quotazioni del greggio.
Grounding	Messa a terra di aeromobili con estromissione dell'attività operativa.
G.U.C.E.	Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea.
Handling	L'insieme delle attività erogate da una società operante in aeroporto e finalizzate all'assistenza a terra di passeggeri, bagagli, merci e dell'aeromobile.
Hub	Snodo aeroportuale, generalmente posto nel cuore di consistenti bacini di alimentazione del traffico, che consiste in un sistema organizzativo concepito da un vettore per accentrare e coordinare su un unico aeroporto un elevatissimo numero di voli in arrivo e in partenza, secondo una struttura a "onde" che si sviluppa in determinate fasce orarie (normalmente da 4 a 8 nel corso della giornata, a seconda degli aeroporti) articolata su una fitta rete di coincidenze. Attualmente, tutti i grandi gruppi di compagnie (alleanze) si confrontano fra di loro su scala globale, per il controllo dei grandi flussi di traffico intercontinentale passeggeri e merci, attraverso i rispettivi sistemi integrati di "hub and spokes" (letteralmente: a mozzo e raggi di ruota) che vengono utilizzati come punto di connessione tra voli, a breve/medio raggio, di adduzione da scali della rete siti nell'ambito di cosiddette "catchment areas", con altri voli in prosecuzione, a medio/lungo raggio.
IAS	International Accounting Standards.
IATA	International Air Transport Association (Associazione mondiale delle Compagnie aeree).
IFRS	International Financial Reporting Standards.
Interlinea	Accordo in base al quale una aerolinea accetta sui propri voli passeggeri con documenti di viaggio emessi da altre aerolinee.
Leasing Finanziario	Modalità di acquisizione di un aeromobile finanziato da soggetti terzi ai quali è corrisposto un canone per un determinato periodo di tempo. Alla fine del periodo di leasing è normalmente previsto un valore di riscatto del bene.
Locazione Operativa	Noleggio di un aeromobile per un determinato periodo di tempo dietro il pagamento di un canone. Al termine del periodo l'aeromobile torna nel possesso del proprietario.
Load factor	Coefficiente di riempimento della capacità di traffico operata da un vettore, espressa dal rapporto RPK/ASK e/o dal rapporto TKT/TKO.
MOL	Risultato di periodo prima delle imposte, dei proventi/oneri finanziari, delle svalutazioni e dell'ammortamento.
Narrow Body	Aeromobili ad un solo corridoio utilizzati solitamente per collegare destinazioni di breve e medio raggio.
Network	Rete dei collegamenti operati dalla compagnia aerea.
Outsourcing	Processo che porta al trasferimento ad un fornitore esterno di attività precedentemente effettuate in seno all'impresa, con conseguente acquisizione diretta dallo stesso dei relativi beni o servizi.

Phase in	Fase di ingresso in flotta di un aeromobile.
Phase out	Fase di uscita dalla flotta di un aeromobile.
Point to point	Voli strutturati per servire uno specifico collegamento diretto, non destinati a consentire il proseguimento in connessione con altri voli in coincidenza.
RATK	Provento per unità di prodotto, dato dal rapporto tra il provento e le TKO.
RPK	Revenue passengers Kilometres (Passeggeri trasportati per chilometri operati).
Service Provider	Impresa che fornisce alle aerolinee servizi complementari all'attività di trasporto aereo (es. handling, wet lease).
Slot	Intervallo di tempo concesso su un aeroporto ad una Compagnia aerea per il decollo o l'atterraggio di un determinato volo.
Sub-holding	Società partecipata dalla capogruppo che detiene a sua volta quote di partecipazioni in altre società controllate.
TKO	Tonnellate chilometro offerte. Misura la capacità di traffico operata da un vettore (riparametrazione in peso/distanza, secondo coefficienti di conversione convenzionali, delle ASK).
TKT	Tonnellate chilometro trasportate. Misura il traffico trasportato da un vettore (riparametrazione in peso/distanza, secondo coefficienti di conversione convenzionali, delle RPK).
Voli nazionali	Voli all'interno del territorio italiano.
Voli internazionali	Voli diretti fuori del territorio italiano per destinazioni all'interno dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.
Voli intercontinentali	Voli diretti fuori del territorio italiano per destinazioni fuori dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.
Voli di linea	Voli effettuati con frequenza e regolarità tali da costituire una serie evidentemente sistematica di voli di cui sono considerati indici: il rispetto di orari prestabiliti; il ripetuto espletamento del servizio tra due o più medesimi punti o zone di traffico; la possibilità di effettuare in anticipo richieste di trasporto tramite sistemi di prenotazione.
Voli charter	Voli, diversi da quelli di linea, effettuati in base ad un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente - generalmente operatore del settore turistico (tour operator); agente di viaggi; associazione, società od ente - per l'intera capacità dell'aeromobile (che deve essere superiore a dodici posti), a carattere discontinuo od occasionale, normalmente per esigenze saltuarie o stagionali.
Wet lease	Contratto di noleggio di un aeromobile che comprende il relativo equipaggio di condotta e di cabina, la manutenzione e le coperture assicurative.
Wide Body	Aeromobili con più corridoi utilizzati solitamente per collegare destinazioni di lungo raggio.
Yield	Ricavo medio per unità di trasportato parametrato ai chilometri volati, espresso dal rapporto proventi/RPK e/o proventi/TKT.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nominato per gli esercizi 2007-2009 dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 22 febbraio 2007

Presidente	Prof. Avv. Aristide Dott. Maurizio Prof. Avv. Berardino	POLICE (dal 3.04.2008) PRATO (dal 01.08.2007 fino al 2.04.2008) LIBONATI (fino al 31.07.2007)
Amministratori	Prof. Avv. Aristide Dott. Giovanni Prof. Dott. Carlo Dott. Luciano	POLICE SABATINI (fino al 14.05.2008) SANTINI VANNOZZI
Segretario	Dott. Leopoldo Luigi	CONFORTI

=====

Presidente-Amministratore Delegato	Ing. Giancarlo	CIMOLI (fino al 17.01.2007)
Amministratori	Ing. Giancarlo	CIMOLI (dal 17.01.2007 al 22.02.2007)
	Ambasciatore Gabriele	CHECCHIA (fino al 15.01.2007)
	Dott. Giovanni	SABATINI (fino al 22.02.2007)
	M. Jean-Cyril	SPINETTA (fino al 17.01.2007)

COLLEGIO SINDACALE

Nominato per gli esercizi 2005-2007 dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 27 giugno 2005

Presidente	Prof. Dott. Enrico Prof. Dott. Luigi	LAGHI (dal 25.02.2008) PACIFICO (fino al 25.02.2008)
Sindaci effettivi	Dott. Diego Maria Dott. Marcellino Dott.ssa Alessandra Prof. Dott. Enrico Rag. Nicandro	BERRUTI BORTOLOMIOL DAL VERME (dal 25.02.2008) LAGHI MANCINI
Sindaci supplenti	Dott.ssa Alessandra Dott. Gianfranco	DAL VERME (fino al 25.02.2008) TANZI

=====

Società di Revisione	Deloitte & Touche S.p.A.
-----------------------------	--------------------------

Relazione e bilancio consolidato al 31 dicembre 2007

Relazione sull'andamento della gestione

Il Gruppo Alitalia

L'attività principale del Gruppo Alitalia è costituita dall'erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri e merci su linee nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Il Gruppo opera altresì in comparti connessi all'area d'attività principale, tra cui l'acquisizione di partecipazioni ed interessenze in settori diversificati del trasporto aereo.

In termini di articolazione societaria, alla Capogruppo Alitalia sono affiancate le seguenti società controllate, di cui si riportano le relative missioni:

Alitalia Express S.p.A. - Roma

Esercizio di aeromobili, di linee e di servizi, direttamente o per conto terzi, per il trasporto di persone, posta e merci in Italia e fra l'Italia e Paesi esteri.

Volare S.p.A. – Ferno (Varese)

Erogazione di servizi di trasporto aereo di linea e *charter* verso destinazioni nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Aviofin S.p.A. - Roma

Acquisizione, gestione e coordinamento di partecipazioni ed interessenze in società, consorzi ed altri enti operanti nei settori del trasporto aereo, aeroportuale e merci.

Alinsurance S.r.l. (in liquidazione) – Roma

Agente plurimandatario operante nel settore dell'intermediazione assicurativa.

Sisam S.p.A. (in liquidazione) – Roma

Svolgimento in Italia ed all'estero di servizi di lavoro aereo nonché di servizi di trasporto aereo non di linea.

Lo scenario macroeconomico e di settore

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

In termini generali, il 2007 è stato contrassegnato da un complessivo rallentamento della crescita, accompagnato da un incremento dei prezzi delle materie prime, energetiche ed alimentari, sostanzialmente ascrivibile alla forte domanda da parte dei paesi emergenti, ove la spinta espansiva risulta non aver perso vigore.

Le quotazioni petrolifere, in progressivo rialzo dall'inizio dell'anno, hanno raggiunto in media nel periodo un valore pari a più di 72 dollari al barile (Brent – contro i 65 dollari al barile del 2006), superando ultimamente i 130 USD/barile.

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

In Giappone, l'espansione, originariamente prevista in moderazione, a causa di una debole dinamica della domanda interna, conseguente essenzialmente al ristagno dei salari, ha segnato una inattesa accelerazione, sostenuta dalle esportazioni, prevalentemente verso le altre economie asiatiche.

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

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

In tale contesto è stato rilevato un complessivo rallentamento dell'economia italiana, che ha fatto registrare un calo della produzione industriale, in collegamento anche all'incremento del costo del lavoro e del tasso di credito bancario, un indebolimento dei consumi privati che, pur sorretti da un rallentamento del tasso di disoccupazione, hanno risentito dei forti aumenti dei prezzi delle materie prime e della percezione di

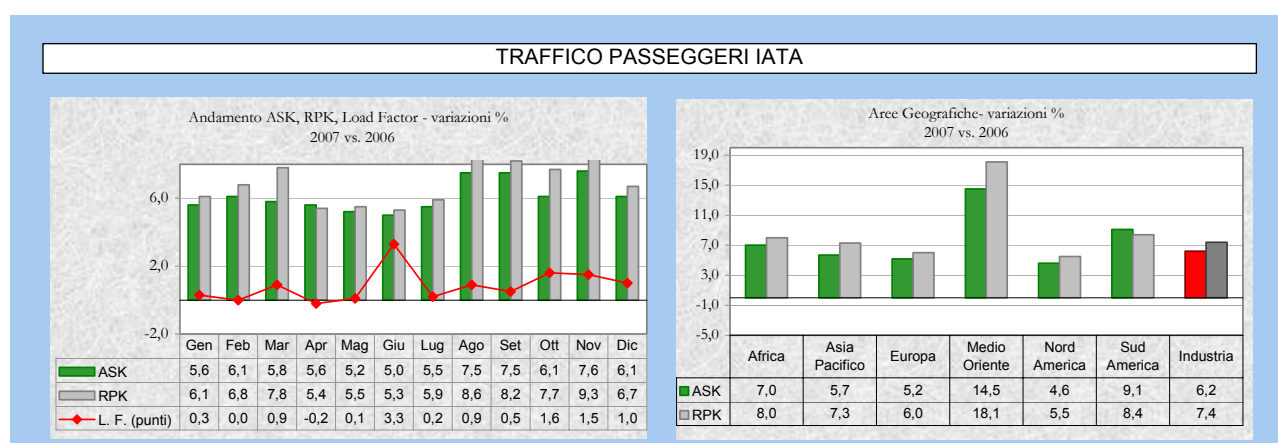
instabilità economico/politica che ha peggiorato il clima di fiducia delle famiglie e, per contro, una inattesa crescita delle esportazioni, riscontrabile dalle più recenti indagini congiunturali, essenzialmente verso i Paesi dell'area Euro e verso la Russia.

La decelerazione complessivamente consuntivata dall'economia mondiale, non ha nel 2007 generato ripercussioni sul settore del trasporto aereo mondiale.

A livello IATA è stato infatti osservato un incremento rispetto al precedente esercizio in termini di capacità pari al 6,2%, pienamente corrisposto dall'andamento del traffico (+7,4%).

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

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



Secondo le più recenti informazioni disponibili, le principali compagnie statunitensi ed europee risulterebbero aver chiuso l'esercizio 2007 in utile, in molti casi con *performance* di traffico in crescita rispetto al precedente esercizio.

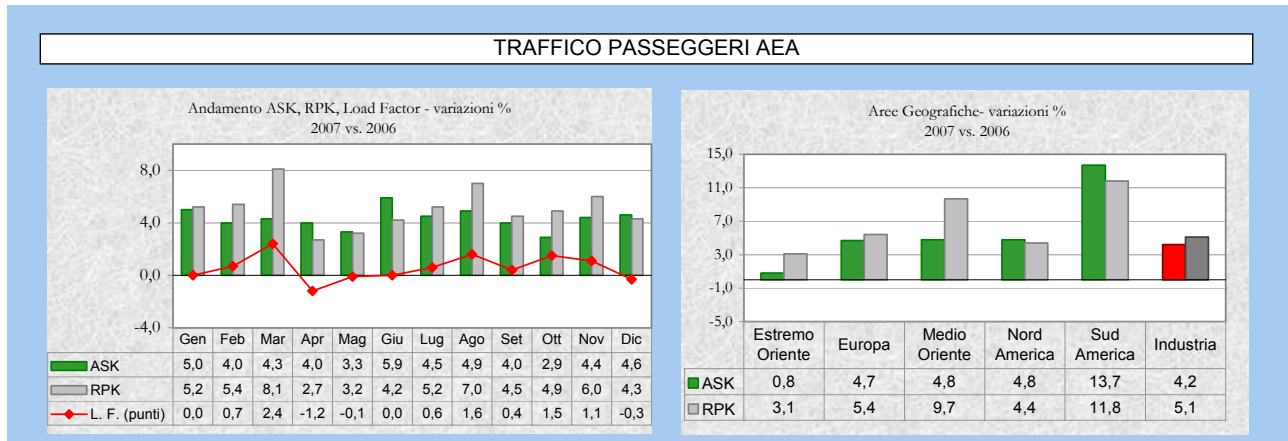
Tali risultati sono stati spesso ottenuti mediante interventi di ristrutturazione del *network* o attraverso operazioni di concentrazione sui rispettivi mercati nazionali, che hanno consentito di sfruttare al meglio la robusta crescita della domanda.

Le stime di crescita economica per l'anno appena trascorso risultano pari, a livello di profitti netti, a 5,6 miliardi di dollari, mentre sono state riviste decisamente al ribasso le previsioni per il 2008 (circa 4,5 miliardi di dollari), quale effetto dei continui rincari petroliferi e di un previsto ridimensionamento del traffico conseguente alla turbolenza finanziaria americana, a fronte tuttavia di complessive immissioni incrementali di capacità da parte dei vettori, comunque implementate razionalizzando l'offerta sui collegamenti di breve e medio raggio.

Sul comparto europeo, a livello AEA è stato introdotta capacità aggiuntiva rispetto all'esercizio a raffronto pari al 4,2%, cui ha corrisposto un aumento del traffico del 5,1%.

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

Nei grafici sottostanti vengono rappresentate, sempre con riferimento all'AEA, rispettivamente, l'evoluzione mensilizzata della domanda passeggeri nel 2007 e l'andamento delle varie aree geografiche in termini di variazioni percentuali rispetto al precedente esercizio.



Con riferimento al comparto merci, è stato osservato nel 2007a livello IATA, un aumento di traffico limitato al +4,3%, con sviluppi più consistenti su Medio ed Estremo Oriente.

Per quanto concerne i vettori aderenti all'AEA, l'incremento del trasportato, più contenuto e pari al +2,7%, ha concentrato la propria crescita essenzialmente sul Sud America.

La situazione del Gruppo Alitalia

L'esercizio 2007 è risultato principalmente caratterizzato da due eventi straordinari:

- il socio di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze ha avviato nel dicembre 2006 una procedura finalizzata alla privatizzazione di Alitalia tramite la cessione della quota di controllo nel possesso del Ministero stesso, procedura conclusasi senza esito positivo nel luglio 2007;
- successivamente e separatamente da tale prima procedura, la Società ha avviato nel settembre 2007 una propria autonoma ricerca per individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari impegnati a promuoverne il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio e disponibili ad acquisirne il controllo stesso. Anche questa seconda iniziativa si è conclusa nell'aprile del 2008 senza esiti positivi.

In ordine alla prima procedura (di cui si è fornita ampia informativa in sede di Relazione degli Amministratori al Bilancio 2006 e Relazione Semestrale 2007) si ricorda qui solamente come questa, avviata il 29 dicembre 2006 dal Ministero tramite la pubblicazione di un avviso nel quale veniva avanzata richiesta di manifestare interesse all'acquisto della partecipazione di controllo di Alitalia, si sia chiusa (dopo varie fasi che avevano visto il ricevimento di 11 manifestazioni di interesse, la verifica circa la corrispondenza di dette manifestazioni ai requisiti richiesti, la formalizzazione ai cinque soggetti ammessi allo stadio successivo di una lettera di procedura nella quale venivano individuati contenuti e modalità di presentazione delle offerte non vincolanti, il cui termine veniva fissato per il 16 aprile 2007, l'ammissione dei tre soggetti che avevano poi in effetti presentato offerte preliminari alla ulteriore fase della procedura di privatizzazione ed infine, il 22 maggio 2007, la comunicazione ai potenziali acquirenti di contenuto e modalità delle offerte vincolanti) il 18 luglio 2007 una volta accertata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze l'assenza d'intenzioni di presentare offerte vincolanti da parte dei soggetti interessati entro i termini assegnati.

Si ricorda altresì come successivamente, in data 31 luglio, il Ministero abbia riconfermato la decisione del Governo di cedere il controllo di Alitalia.

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

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

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

Sulla base di quanto auspicato dal Ministero, inoltre, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha approvato, nella riunione del 30 agosto, le Linee Guida di un Piano di *“sopravvivenza e transizione”* finalizzato al perseguimento di condizioni di sostenibilità e continuità dell'attività aziendale nel breve-medio termine, nell'attesa di decisioni definitive in ordine al futuro assetto proprietario di Alitalia ed al conseguente assetto industriale definitivo. Il Piano, esaminato nella sua interezza ed approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del successivo 7 settembre, risultava, sulla base degli assunti ricordati, caratterizzato da un'esigenza prioritaria di ridurre sensibilmente e rapidamente le perdite e l'erosione dei mezzi propri e conteneva scelte strategiche di forte discontinuità, prendendo altresì atto dell'estrema difficoltà di recuperare

il *gap* accumulato nei confronti dei principali *competitors* attraverso un nuovo tentativo di “posizionamento autonomo” di Alitalia a livello dei principali *hub carrier* europei, che avrebbe avuto quale unica conseguenza la conferma dell’attuale ruolo marginale e “regionale” della Società.

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

Il Consiglio, anche in successive riunioni, si è nel contempo riservato di valutare entità, tempi e modalità di tale aumento sulla base del monitoraggio e dell’apprezzamento dell’andamento gestionale dei successivi mesi, avuto riguardo anche agli esiti delle prime azioni conseguenti all’operatività del nuovo Piano ed alle ricadute derivanti dall’insorgere di eventuali criticità attuative, che potrebbero altrimenti determinare le condizioni per procedere con tempistiche maggiormente accelerate al suddetto aumento di capitale.

Nella seduta del 30 agosto è stato attribuito al nuovo presidente dott. Maurizio Prato (nel frattempo subentrato al Prof. Berardino Libonati) il mandato diretto alla rapida individuazione di potenziali investitori e dei relativi progetti industriali e finanziari e da completarsi nei tempi più brevi possibili.

Con riferimento ad essa (e come già riportato nel Rendiconto Intermedio di Gestione del primo trimestre 2008), si ricorda che in data 21 dicembre 2007 il Consiglio di Amministrazione della Compagnia, sulla base della valutazione delle proposte non vincolanti pervenute e tenuto conto delle raccomandazioni finali da parte degli *advisor*, integrate alla luce degli ulteriori chiarimenti ed informazioni pervenuti dai soggetti offerenti, si era espresso favorevolmente ed all’unanimità sulla proposta non vincolante presentata da Air France-KLM, 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 conseguente periodo di trattativa in esclusiva (dal 18 gennaio al 14 marzo), Air France-KLM ha formulato una proposta vincolante d’integrazione tra i due Gruppi, accettata all’unanimità dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 e concretizzatasi nella conclusione, alla medesima data, di un contratto tra le parti, soggetto ad una serie di condizioni di efficacia.

Lo stesso 15 marzo, il Consiglio di Amministrazione ha approvato, sulla base di un aggiornamento delle ipotesi su cui era stato predisposto il precedente Piano di “*sopravvivenza e transizione*” approvato il 7 settembre 2007 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 era stato condiviso con Air France-KLM e la sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società costituiva una delle condizioni di efficacia del contratto concluso con il gruppo franco-olandese. Su tale Piano Industriale 2008-2010 si sarebbero dovute successivamente innestare le sinergie derivanti dall’integrazione di Alitalia nel gruppo Air France-KLM.

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, in particolare quelle relative al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali e associazioni professionali di Alitalia e Alitalia Servizi in merito alla prospettata operazione tra Alitalia ed Air France–KLM ed al relativo Piano Industriale 2008-2010. Conseguentemente, la stessa Air France–KLM, 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..

L'estendersi ed articolarsi, lungo l'intero corso del 2007 ed anche nei mesi seguenti, delle diverse fasi delle descritte procedure trovano riflesso in una sostanziale indeterminatezza/incertezza circa i definitivi assetti del Gruppo che ha di fatto negativamente condizionato, e tuttora condiziona, la gestione operativa aziendale, oltre ad ostacolare la tempestività e la completezza dei forti interventi di discontinuità strategica ed operativa necessari al riequilibrio della struttura industriale, dei costi e del disegno di rete del vettore di bandiera. Tale situazione, venendosi ad innestare su uno scenario di estrema delicatezza e complessità, in quanto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi d'ingenti assorbimenti di liquidità, (entro un orizzonte temporale di non lungo respiro che vede approssimarsi il limite dell'insostenibilità operativa) non poteva non riverberarsi sul complessivo andamento gestionale di Alitalia riproponendo in piena evidenza il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Stante quanto sopra, la continuità aziendale di Alitalia dipende in prima istanza dagli esiti, ad oggi non prevedibili, delle iniziative del Governo Italiano finalizzate alla individuazione delle possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società.

A tale ultimo riguardo il Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, 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 2008.

Si segnala altresì che successivamente, il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legge n.93 del 27 maggio 2008 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) in particolare contenente, all'art.4, modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto n.80 del 23 aprile 2008.

La Relazione Illustrativa che accompagna detto articolo "conferma la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale dell'Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa.

In particolare, la norma in esame viene emanata considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al decreto legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.

Ciò in quanto, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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.

Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di 300 milioni di cui al DL 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento".

Si fa inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato D.L. n.93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art.4, che: *"la presente norma d'urgenza ed il decreto-legge n.80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di voler salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell'Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali".*

Si segnala che in data 11 giugno 2008 la Camera dei Deputati ha approvato il summenzionato D.L. 80/2008, recependo le modifiche già apportate dal citato D.L. n. 93 del 27 maggio 2008 e dal D.L. n. 97 del 3 giugno 2008 (quest'ultimo concernente le modalità per la privatizzazione di Alitalia), nonché variando ulteriormente l'articolo 1, comma 2, come segue: *" la somma erogata ad Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA . . . è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della*

partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell'Economia e delle Finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero, e il 31 dicembre 2008".

Si segnala altresì che in pari data 11 giugno 2008 la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano l'avvio di un'inchiesta approfondita sul suddetto prestito di 300 milioni di euro concesso ad Alitalia

La Commissione europea ha deciso di aprire un'inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la compagnia aerea italiana ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L'inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni.

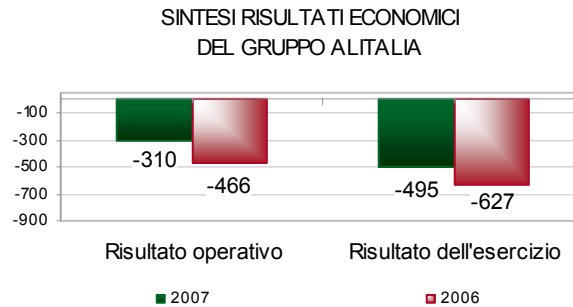
La Compagnia è confidente che lo Stato italiano potrà dimostrare la compatibilità di detto prestito con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Per questi motivi, il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra evidenziato e tenuto conto dell'interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la realizzazione di un piano di risanamento della compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dalla normativa contenuta nei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di approvazione del presente Bilancio come lo stesso, pur in presenza degli elementi di incertezza in precedenza descritti relativi a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale dell'impresa e, di conseguenza, sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e far fronte alle proprie passività durante il normale corso della sua attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività di Alitalia.

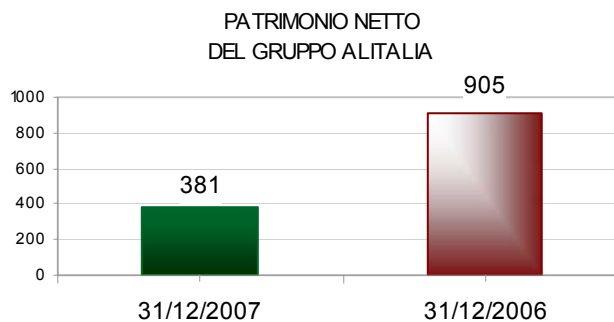
Quanto sopra, ovviamente, in attesa delle ulteriori, indispensabili indicazioni di contesto da parte del Governo e, segnatamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista di riferimento.

Sotto l'aspetto invece delle misure introdotte da Alitalia a contrasto del progressivo deterioramento del profilo economico e finanziario del Gruppo, si fa rilevare come nel difficile contesto sopra illustrato, tra gli interventi di maggior respiro necessari ad invertire il *trend* di perdite, sia stato comunque avviato con la stagione estiva 2008 il ridisegno della rete dei collegamenti, sia cancellando con effetto già dai primi giorni del 2008 i servizi effettuati su alcune delle rotte con maggiori perdite, sia individuando Fiumicino, a partire dal 30 marzo, quale *hub* di riferimento ed adottando Milano quale importante *gateway* per il traffico punto-punto verso destinazioni internazionali ed intercontinentali.

Venendo al profilo gestionale, è stata consuntivata nella cornice sopra delineata una perdita a livello di risultato operativo di €/mln 310, inferiore di €/mln 156 a quella del precedente periodo in comparazione. A livello di risultato netto, la perdita si è attestata invece a €/mln 495, a fronte di quella egualmente negativa per €/mln 627 registrata al 31 dicembre 2006.



Il patrimonio netto del Gruppo risultava pari alla chiusura dell'esercizio 2007 a €/mln 381 (€/mln 905 al 31 dicembre 2006) avendo accolto, oltre alla perdita netta del 2007, anche quanto rinveniente dall'aggiornamento al *fair value* delle riserve per attività disponibili alla vendita e da *hedge accounting*. Alla medesima data del 31 dicembre 2007 è stato invece consuntivato in €/mln 345 il complessivo assorbimento dei mezzi finanziari liquidi del Gruppo.



Prima di procedere nell'esame dei principali accadimenti dell'esercizio 2007, occorre premettere che al fine di adeguarsi alla prassi internazionale di riferimento seguita dalle società che operano nel settore, nonché di una migliore rappresentazione in bilancio dei fatti di gestione e dei conseguenti riflessi in termini di competenza economica, gli amministratori hanno deciso un cambiamento del principio contabile adottato nei precedenti bilanci nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), che presentano caratteristiche di ciclicità. In particolare, i costi sostenuti per tali manutenzioni, che fino all'esercizio 2006 erano contabilizzati direttamente nel conto economico, vengono ora capitalizzati ed ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due interventi.

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

In conformità con quanto previsto dal paragrafo 22 dello IAS 8, il Gruppo ha applicato il principio in maniera retrospettiva e ha rettificato le voci di bilancio interessate per ogni periodo comparativo interessato ed il patrimonio netto di apertura al 1° gennaio 2006 per gli effetti maturati a tale data, come se il nuovo principio contabile fosse stato sempre applicato.

Quanto sopra rappresentato si è riflesso in una rettifica negativa del risultato dell'esercizio a raffronto pari a circa €/mln 1 e in una variazione positiva del patrimonio netto al 31.12.2006 di €/mln 18.

Si segnala che, difformemente da quanto rappresentato nella Relazione Semestrale 2007, i valori "*restated*" 2006 sono stati esposti al netto dell'effetto fiscale determinando, anche alla luce di una più puntuale definizione di quanto da includere nella voce "Flotta", una riduzione di €/mln 3, del patrimonio netto "*restated*".

Per quanto concerne l'accertamento della corretta iscrizione in Bilancio del valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali e segnatamente della flotta, il Consiglio di Amministrazione, avendo ritenuto impossibile procedere all'impairment test sulla base del valore in uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le "Cash Generating Units"), per via della già menzionata assenza di un piano aziendale pluriennale e del fair value delle stesse "Cash Generating Units", ha assoggettato ad impairment test direttamente i singoli aeromobili che compongono la flotta.

Gli aeromobili, pur costituendo attività che non producono flussi di cassa fra loro indipendenti in una prospettiva d'uso, si caratterizzano pur tenendo conto di quanto di seguito indicato, per la possibilità di essere sottoposti ad una valutazione affidabile in termini di valore di mercato, ottenibile dalla vendita separata in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. A tal fine, la Capogruppo ha incaricato, analogamente a quanto fatto per il bilancio al 31 dicembre 2006, un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguate nello specifico settore (IBA – International Bureau of Aviation) per vedersi forniti idonei elementi probativi atti ad effettuare una stima del valore recuperabile dei 110 aeromobili di proprietà del Gruppo Alitalia sulla base del loro fair value, dedotti i costi di vendita.

Sulla base del lavoro dell'esperto, inerente la stima della flotta espressa in dollari, valuta di riferimento per il mercato degli aeromobili, e contro valutata in euro, applicando il cambio corrente alla chiusura dell'esercizio 2007 pari a 1,4721, è stato confrontato il valore recuperabile determinato dall'esperto per ciascun aeromobile con il rispettivo valore di libro, ritraendo l'ammontare delle relative perdite ed appostando, con riferimento ai 67 aeromobili per i quali l'analisi dell'esperto ha evidenziato che il fair value degli stessi, dedotti i costi di vendita, è inferiore al loro valore contabile, perdite per riduzione durevole di valore da impairment test per complessivi Euro 97 milioni, determinate allineando il valore di iscrizione di questi aeromobili al loro valore recuperabile, al netto di riprese di valore per Euro 5 milioni su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale impone, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore. Infatti, lo IAS 36 prevede che, qualora la valutazione al fair value o il valore d'uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le "Cash Generating Units") risulti inferiore ai valori di iscrizione di bilancio del gruppo di attività attribuibili a tali "Cash Generating Units", tali differenze di valore debbano essere portate a riduzione del valore di libro delle singole attività fino a concorrenza del valore di mercato (*fair value less cost to sell*) di tali singole attività e che eventuali ulteriori differenze negative debbano essere considerate perdite di competenza di esercizi futuri. Avendo verificato che la valorizzazione del valore d'uso (prodotto dall'attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal Piano 2008 – 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 che, per quanto decaduto, fornisce l'unico elemento di raffronto disponibile) ha evidenziato valori inferiori a quelli scaturenti dal valore di mercato delle singole attività, è ragionevole concludere che la valutazione al fair value (*less cost to sell*) dei singoli aerei nella sostanza rifletta i risultati che l'impairment test avrebbe comportato qualora i valori di mercato o il valore d'uso delle "Cash Generating Units" fossero stati determinabili secondo quanto richiesto dagli IAS.

Quanto sopra in presenza comunque di una valutazione complessiva di mercato riferita all'intera flotta sostanzialmente in linea al valore emergente dalle risultanze dei libri contabili.

Con riferimento alla stima condotta dall'esperto indipendente, questa ha riguardato la determinazione del valore di mercato degli aeromobili al netto dei costi di vendita, così come definito dal principio contabile internazionale IAS 36 ("*fair value less cost to sell*"), nell'ipotesi di cessione dei singoli aeromobili fra parti consapevoli e disponibili.

Al riguardo, si precisa che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa:

- della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili;
- delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili;
- dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo;

- dell'eventualità che il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo;
- della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite;
- del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo;
- del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Si segnala che, successivamente al 31 dicembre 2007, data di valutazione del bilancio chiuso a tale data, il Gruppo Alitalia ha provveduto alla messa a terra di n.9 aeromobili a fronte della quale sono previsti oneri di "long storage" o comunque correlati alla loro esclusione operativa dalla flotta stimabili in Euro 0,5 milioni che, in accordo con la prassi contabile prevalente del settore, così come desumibile dall'Exposure Draft emesso per i bilanci delle compagnie aeree dall'Accounting Standards Executive Committee American Institute of Certified Public Accountants il 12 settembre 2007, saranno contabilizzati per competenza nell'esercizio 2008.

Si ricorda, infine, peraltro, che al ripristinarsi nel futuro di condizioni in grado di consentire ad Alitalia di disporre di un piano industriale sul quale fondare una stima attendibile di valore d'uso (ai sensi dello IAS 36) ed al verificarsi, per gli aeromobili assoggettati ad *impairment*, del ripristino di condizioni tali per cui il valore d'uso risulti superiore anche se di poco al *carrying amount*, il principio contabile IAS 36 fa obbligo di procedere al ripristino, con immediata rilevazione a conto economico, del valore contabile stesso, nel limite massimo del costo dell'attività al netto dell'ammortamento maturato (sul costo ante *impairment*).

Peraltro successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, sono da segnalare le seguenti dinamiche che potrebbero determinare una ulteriore variazione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007 (pari ad €/mln 1.982), quali:

- l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro/Dollaro, passato da 1,4721 al 31 dicembre 2007 a 1,576 al 27 maggio 2008, data di approvazione della presente Relazione al Bilancio 2007 da parte del Consiglio di Amministrazione di Alitalia;
- l'incremento dei costi del carburante cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aereomobili usati nel mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi;
- la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile sul mercato che, in congiunzione all'incremento del carburante, se prolungata può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato. Viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

Il monitoraggio della situazione consentirà comunque di rilevare eventuali rettifiche che dovessero rendersi necessarie nel corso degli esercizi futuri.

Per ciò che concerne invece l'avviamento, ne è stata del pari verificata la tenuta a livello di Gruppo conducendo specifici test di *impairment* riferiti alle controllate Volare ed Alitalia Express, ritraendone esiti favorevoli.

Per quanto riguarda le altre immobilizzazioni immateriali, l'accertamento di recuperabilità è stato effettuato sulla base di quanto statuito dallo IAS 38.

I principali elementi (schematizzati nella tabella sotto rappresentata) che nel periodo hanno contribuito a comporre il quadro d'insieme sopra rappresentato vengono di seguito delineati, dando distinta evidenza, nella trattazione, alle componenti di carattere considerato non ricorrente, che pur singolarmente anche di rilevante entità hanno tuttavia prodotto un impatto sostanzialmente neutrale (- €/mln 3) sulla gestione economica.

Si fa comunque rinvio, per ulteriori dettagli, a quanto in maggior analisi trattato nei successivi paragrafi della Relazione ovvero illustrato nelle note esplicative al Bilancio.

importi in milioni di euro	31.12.2007	31.12.2006 restated	variazioni
Ricavi	4.847	4.724	123
Costi operativi	(5.157)	(5.191)	33
Risultato operativo	(310)	(466)	156
Proventi (oneri) finanziari	(159)	(139)	(20)
Risultato prima delle imposte	(470)	(606)	136
Imposte sul reddito di periodo	(28)	(21)	(7)
Risultato delle attività cessate	2	-	2
Risultato di periodo	(495)	(627)	132

Si ricorda che l'attività della controllata Volare ha avuto inizio dall'Aprile 2006

Quanto all'andamento operativo

Nel corso dell'esercizio l'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, è risultato pari al 97,9% (+0,2 p.p. rispetto al 2006); le cancellazioni del periodo sono risultate riconducibili a cause tecniche, a sfavorevoli fattori climatici ed agitazioni sindacali.

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

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

Le *performance* descritte sono risultate essenzialmente ascrivibili a condizioni meteorologiche avverse, saturazione degli *slot* nei principali scali del Gruppo, agitazioni del personale delle società di gestione aeroportuale, conflittualità sindacale del personale navigante, nonché problematiche di tipo tecnico su entrambe le basi manutentive di Alitalia.

L'attività di volo nell'esercizio è aumentata complessivamente (Alitalia, Alitalia Express e Noleggi *wet*) del +4,5% (+ 24 mila ore), con incrementi principalmente concentrati sul lungo raggio.

Quanto al profilo del traffico passeggeri

Rinviano a quanto successivamente predisposto nell'apposito paragrafo di maggior dettaglio, ci si limita qui a far rilevare che ad una sostanziale stabilità dell'offerta passeggeri (+0,1%), ha corrisposto un incremento del traffico passeggeri pari al +1,1%, con conseguente attestazione del coefficiente di riempimento al 74,4% (+0,7 p.p.).

Affiancandosi a tale *performance* del traffico il perdurante fenomeno dell'erosione dello *yield* (-3,3%), è stata riscontrata una flessione del *RATK* pari al 2,3%, con conseguente perdita dei proventi pari al -2,2%.

Si rammenta che, così come per l'esercizio a raffronto, i dati operativi sopra riportati non includono la società controllata Volare.

A livello complessivo i ricavi del traffico passeggeri, pari ad €/mln 3.656 (di cui €/mln 66 riferibili a Volare), hanno presentato un decremento del -1,9 % (-€/mln 69) rispetto al precedente anno.

Quanto al profilo del traffico merci

Facendo rinvio anche in questo caso al successivo paragrafo di maggior analisi inserito in questa Relazione, si segnala che è stata immessa dal Gruppo capacità incrementale pari al +3%, cui ha corrisposto una crescita del traffico del +9,6%. Conseguentemente, il coefficiente di riempimento, attestatosi al 67,5%, è aumentato di +4,1 p.p.

Il descritto andamento del trasportato, coniugandosi ad una flessione dello *yield* del 4,1%, ha determinato un incremento dei ricavi del +5,1%.

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

Relativamente al complesso degli altri ricavi

E' stato osservato un incremento degli altri ricavi operativi pari ad €/mln 166 essenzialmente ascrivibile a partite di carattere non ricorrente, quali l'operazione di scambio con altri vettori di tre coppie di *slot* su Londra e la definizione di un contenzioso con un operatore aeroportuale (pari nel complesso ad €/mln 99 e meglio dettagliate nel prosieguo), a proventi da *charter* passeggeri (+€/mln 43, riferibili sostanzialmente ad una presenza nel 2007 della controllata Volare non limitata ad una frazione d'anno), nonché alle positive variazioni inerenti le quote realizzate e non realizzate dei derivati di copertura sul carburante (€/mln 57) in parte controbilanciati da riduzioni in altre poste, primariamente plusvalenze (-€/mln 18) e *charters merci* (-€/mln 11).

Quanto ai costi operativi

Escludendo le spese per il personale, è stata riscontrata una flessione degli oneri operativi pari ad €/mln 146, essenzialmente riferibile:

- alla minore svalutazione effettuata su alcuni aeromobili in flotta per €/mln 100 (€/mln 197 nel 2006 a fronte di €/mln 97 nel 2007);
- al ridotto ammontare di ammortamenti connessi alla richiamata svalutazione operata al 31 dicembre 2006 per €/mln 22;
- alla complessiva diminuzione delle rimanenti spese operative (escluso il carburante) per €/mln 47, in massima parte riconducibili al decremento dei costi sostenuti per noleggi e locazioni (primariamente per attività cargo) e degli oneri commerciali;
- quale controbilanciamento, all'ascesa delle spese per carburanti per €/mln 20, quale effetto dell'aumento dei corsi del greggio, che hanno trovato solo limitata compensazione nella favorevole parità cambiaria euro/dollaro.

Quanto alle spese per il personale

E' stato riscontrato nel periodo un incremento dei costi del il personale, attestatisi ad €/mln 852 (di cui €/mln 19 riferibili a Volare), di €/mln 113.

Detta variazione, per la cui analisi si fa rinvio alle note esplicative, è risultata in massima parte attribuibile agli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa del personale di volo ed ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il personale di terra, oltre ai riflessi scaturenti dall'introduzione della Legge 296/06 sul calcolo attuariale della valutazione IAS/IFRS del Trattamento di Fine Rapporto fino al 31 dicembre 2006 e dall'assorbimento, nel precedente esercizio, della quota residua del fondo di ristrutturazione per il personale appostato nel 2005, quale conseguenza della dichiarata inattuabilità del Piano 2005-2008.

Complessivamente la forza media retribuita è aumentata rispetto al precedente esercizio di 133 risorse,(da 10.110 nel 2006 a 10.243 nel 2007) concentrate esclusivamente sul personale di volo, essenzialmente quale effetto dell'apporto della società Volare, la cui presenza nel periodo a raffronto era limitata all'intervallo metà Aprile – Dicembre (da 222 risorse nel 2006 a 367 nel 2007).

In termini di forza puntuale al 31 dicembre 2007 gli organici del Gruppo Alitalia risultavano pari a 11.172 unità (-258 rispetto alle 11.430 unità del 2006).

Quanto alla gestione finanziaria

La complessiva variazione negativa, pari ad €/mln 15, è risultata principalmente ascrivibile ai minori interessi attivi sui depositi bancari, in relazione ai ridotti volumi di liquidità disponibile, ed ai maggiori oneri netti sostenuti sia per operazioni finanziarie derivate sia per cambi.

Venendo all'esame delle principali poste non ricorrenti, ovvero inusuali od atipiche, nel ricordare come nel loro complesso esse abbiano comunque sostanzialmente prodotto un effetto neutro sulle risultanze economiche del Gruppo, si fa rilevare come siano risultate primariamente riferite:

- alla già citata svalutazione condotta su alcuni velivoli in flotta, la cui stima del valore recuperabile tramite il “*fair value less cost to sell*” ha determinato in €/mln 97 l'importo complessivo dell'ulteriore riduzione di valore di detti *assets* (dopo quanto per €/mln 197 analogamente effettuato al 31 dicembre 2006), al netto delle rivalutazioni operate su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale imponeva, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore, ancorché parziale;
- alle iniziative commerciali lanciate a favore dei clienti aderenti all'iniziativa Mille miglia 2003-2007, che hanno previsto tramite il lancio della promozione “Premio Fedeltà” la possibilità per i passeggeri iscritti, nel caso in cui utilizzino due voli con Alitalia nei primi 6 mesi del 2008, di vedersi riconosciute a determinate condizioni contemplate dal Regolamento, da luglio 2008 e se non utilizzate entro il 30 giugno 2008, un ammontare di miglia corrispondenti a quelle del 31 dicembre 2007, che ha comportato l'insorgere in capo alla Compagnia di una obbligazione implicita, connessa alla predetta fattispecie, valutata in €/mln 45;
- agli importi netti accantonati a fondi rischi a fronte di paventate pretese di terzi o azioni revocatorie in corso, complessivamente pari a €/mln 26;
- all'appesantimento del conto economico per €/mln 14, derivante dalla differenza risultante dalla nuova metodologia di valutazione del TFR summenzionata, comprensiva delle perdite attuariali precedentemente non contabilizzate in applicazione del metodo del corridoio, trattata secondo quanto definito dai paragrafi 109-115 dello IAS 19 (*curtailment*);
- ai maggiori oneri relativi a progetti informatici rivelatisi non più capitalizzabili ai sensi dello IAS 38, pari ad €/mln 8 (di cui €/mln 5 relativi alla “caduta” di quanto capitalizzato in esercizi precedenti).
- alla positiva definizione, tramite transazione tra le parti, del contenzioso insorto con un gestore aeroportuale i cui relativi importi erano stati in precedenza accantonati, che ha originato la rilevazione di minori oneri connessi a spese aeroportuali pari ad €/mln 44;
- alla definizione degli accordi relativi allo scambio di tre coppie di slot sul sistema aeroportuale di Londra ritenuti non strategici da Alitalia, avendo quest'ultima in titolarità altre dieci coppie di slot su Heathrow, che ha generato, con riferimento al perfezionamento della prima fase di scambio, proventi pari ad €/mln 55.

La compensazione a completamento della seconda fase sarà a valere sull'esercizio 2008 e pari a 48,1 milioni di dollari e 4 milioni di sterline.

- al positivo apporto derivante da differenze emergenti nette da accantonamenti di esercizi precedenti pari €/mln 19;
- al favorevole contributo derivante dalle quote realizzate e non realizzate dei derivati di copertura sul carburante pari ad €/mln 71;

Il progressivo *trend* di perdite sopra rappresentato ha trovato riflesso in una connessa, ulteriore e progressiva erosione della liquidità e dei crediti finanziari correnti, attestatesi al 31 dicembre 2007 a €/mln 361, con una riduzione di €/mln 345 rispetto al corrispondente esercizio 2006.

In maggior dettaglio, al 31 dicembre 2007, l'indebitamento netto del Gruppo è risultato pari a €/mln 1.164, rispetto a €/mln 993 al 31 dicembre 2006.

Posizione finanziaria netta

<i>Importi in milioni di euro</i>	<u>31.12.2007</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>variazioni vs 31.12.2006</u>
A. Cassa	(9)	(9)	()
B. Altre disponibilità liquide	(319)	(647)	328
C. Titoli detenuti per la negoziazione		()	
<u>D. Liquidità (A+B)</u>	<u>(328)</u>	<u>(656)</u>	<u>328</u>
E. Crediti finanziari correnti	(34)	(50)	16
F. Strumenti finanziari derivati	(7)	(34)	26
G. Debiti bancari correnti	144	166	(22)
H. Altri debiti finanziari correnti	7	8	(2)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	143	141	2
<u>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)</u>	<u>(218)</u>	<u>(565)</u>	<u>347</u>
K. Debiti bancari non correnti	596	764	(167)
L. Obbligazioni emesse	721	709	11
M. Altri debiti non correnti	65	84	(20)
N. Indebitamento finanziario(K+L+M)	1.382	1.558	(176)
<u>O. Indebitamento finanziario netto (J+N)</u>	<u>1.164</u>	<u>993</u>	<u>171</u>

Hanno concorso a determinare la variazione negativa pari a €/mln 171 i seguenti fenomeni:

- l'assorbimento della liquidità per €/mln 328;
- la flessione dei crediti finanziari per €/mln 16;
- il decremento di quanto relativo alla valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere, per complessivi €/mln 26;
- la flessione dell'indebitamento corrente per €/mln 24;
- la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine, pari a €/mln 176.

Con riferimento alla sopra rappresentata riduzione, per €/mln 345, delle disponibilità liquide si evidenzia che tale variazione è risultata essenzialmente ascrivibile al finanziamento della gestione corrente, al rimborso delle quote correnti e degli interessi sui finanziamenti a lungo termine, al pagamento della cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile (che ha risentito dal maggior impatto finanziario, nel 2007 rispetto al 2006, della ristrutturazione del debito intervenuto alla metà circa del 2005), nonché all'acquisto di un motore di scorta B777 ed alla corresponsione di quanto pattuito in seguito alla definizione di una controversia con un fornitore di servizi aeroportuali. Parziale compensazione è intervenuta per gli incassi derivanti dalla rappresentata operazione di scambio di tre coppie di *slot* su Londra dalla dismissione della proprietà immobiliare denominata Casale Somaini, dalla vendita di un aeromobile ATR72 e dai dividendi azionari relativi alla partecipazione in Air France – KLM.

Si segnala inoltre come la liquidità si sia attestata al 31 marzo 2008 ad €/mln 188, con una riduzione di €/mln 139 nei confronti della situazione chiusa al 31 dicembre 2007, non includendo né 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, né 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.

La liquidità al 31 marzo ha invece incluso quanto ritratto, per €/mln 78,8 dall'intervenuta dismissione della totalità della partecipazione detenuta in Air France-KLM, intervenuta al valore di borsa del giorno 27 marzo 2008.

Si riporta di seguito il prospetto di raccordo tra il patrimonio netto ed il risultato del periodo del Bilancio della Capogruppo e del Bilancio Consolidato.

PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DEL PERIODO DEL BILANCIO DELLA CAPOGRUPPO E DEL BILANCIO CONSOLIDATO

	Patrimonio netto		Risultato	
	31.12.2007	31.12.2006 restated	31.12.2007	31.12.2006 restated
Patrimonio e risultato netto Capogruppo	405.662	917.831	(483.269)	(608.593)
Rettifiche prima adozione IAS	(3.360)	(3.360)		
Restatement per cambio principio contabile "shop visit"	2.835	2.835		
Rettifiche di consolidato	(7)	(7)		
Risultati portati a nuovo delle società	(12.446)	5.916		
Risultati delle società controllate di periodo	(6.209)	(17.109)	(6.209)	(17.109)
Valutazione delle società collegate di periodo	(5.167)	(1.252)	(5.167)	(1.252)
	<u>381.308</u>	<u>904.854</u>	<u>(494.646)</u>	<u>(626.954)</u>
Capitale e risultato dei terzi	62	67	(4)	(16)
Patrimonio e risultato netto del Gruppo	<u>381.370</u>	<u>904.920</u>	<u>(494.650)</u>	<u>(626.970)</u>

Si segnalano inoltre gli ulteriori principali fatti di rilievo di carattere legale intervenuti nel corso dell'esercizio e successivamente:

SEA

In data 7 febbraio 2008, è stato notificato ad Alitalia l'atto con il quale la SEA ha promosso un'azione legale contro la Compagnia ai fini del risarcimento dei presunti danni, complessivamente ritenuti pari ad euro 1.250 milioni derivanti dalle decisioni assunte da Alitalia sul proprio nuovo assetto di rete.

La pretesa SEA si fonda sulla circostanza che la decisione Alitalia consistente nella rinuncia a continuare ad operare quale *Hub Carrier* sullo scalo di Malpensa comporterebbe la violazione di impegni congiunti delle due società, ratificati al riguardo sin dal 2002 e dalle successive intese contrattuali di attuazione di detti accordi, così vanificando i rilevanti sforzi finanziari ed organizzativi profusi dalla SEA per lo sviluppo infrastrutturale di Malpensa quale principale aeroporto di snodo della *catchment area* del nord Italia nell'ambito del completamento del progetto Malpensa 2000, a suo tempo ricompreso nella lista dei 14 progetti prioritari inseriti nel programma denominato "*Trans European Transport Networks*", approvato dal Consiglio Europeo ad Essen, il 9 dicembre 1994.

La decisione di Alitalia avrebbe, quindi, secondo il gestore, determinato l'insorgere di una responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in capo alla stessa nei confronti del gruppo SEA, con l'obbligo di risarcire i danni conseguenti al mancato sviluppo di Malpensa quale *hub* intercontinentale di Alitalia, sotto il profilo sia del danno emergente sia del lucro cessante; danni più specificamente derivanti dall'impossibilità di riallocare gli investimenti sostenuti per lo sviluppo del sistema aeroportuale milanese tenuto conto della contrazione dei proventi, quale conseguenza del riposizionamento di Alitalia sullo scalo e della connessa riduzione di traffico per quanto concerne sia l'attività *aviation* sia quella *non aviation*.

La comparsa di risposta di Alitalia, oltre a replicare puntualmente agli assunti di SEA, contiene, altresì, domande riconvenzionali nei confronti dell'ente gestore degli aeroporti milanesi, in considerazione dei danni subiti da Alitalia a seguito dell'inadempimento della SEA agli obblighi di sviluppo dello scalo di Malpensa, nonché dei danni reputazionali relativi al perturbamento del 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 ed è potenzialmente ancora in grado di arrecare.

L'udienza indicata nell'atto di citazione, come fissata per il 22 maggio p.v., si è tenuta in data 28 maggio 2008 e la successiva si terrà in data 9 luglio.

VOLARE S.P.A.

Contenzioso in sede amministrativa

Per quanto in particolare attiene il contenzioso insorto con Air One relativamente all'aggiudicazione ad Alitalia, nell'aprile 2006, del Complesso Aziendale del Gruppo Volare rinveniente dell'Amministrazione Straordinaria, si segnala, rinviando a quanto già rappresentato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007 e 2008, che il giudizio di ottemperanza promosso da Air One per l'esecuzione, previa misura cautelare, della sentenza n. 4956 del 25 settembre 2007, con la quale il Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi alla procedura indetta dal Commissario Straordinario del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è stato accolto dal Consiglio di Stato, in data 26 febbraio / 3 marzo 2008, con conseguente obbligo per il Commissario Straordinario di rinnovare la gara mediante l'invito ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura, a presentare nuove offerte.

La rinnovazione della gara viene ordinata anche se il contratto con Alitalia, per il tramite di Volare S.p.A., è ancora valido e vincolante e pende davanti al Tribunale Ordinario di Roma il giudizio, proposto da Air One, per ottenere una sentenza di inefficacia dello stesso (si segnala che la prima udienza è prevista per il 2 ottobre 2008).

L'istanza presentata da Alitalia di revocazione della decisione del Consiglio di Stato del 26 febbraio 2008 è stata respinta in data 29 / 30 aprile u.s. dal medesimo organo.

Il 12 maggio u.s. Alitalia ha, pertanto, presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione alla medesima sentenza.

Contestualmente, il Commissario Straordinario di Volare Group ha, a sua volta, presentato un'istanza al Consiglio di Stato affinché venissero impartite opportune direttive onde consentire che il disposto della Decisione di ottemperanza potesse essere concretamente eseguito. Su tale istanza, il Consiglio di Stato, con decisione in data 27 maggio u.s., si è pronunziato ordinando la rinnovazione della gara entro quindici giorni dalla notificazione del proprio provvedimento, ed attribuendo – altresì - il compito di porre in essere gli atti necessari al Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*.

Si segnala che in data 11 giugno 2008 è pervenuta da parte dello stesso Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario ad acta, comunicazione indirizzata ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura con la quale " *si invitano codeste Società a formalizzare, ora per allora, un'offerta vincolante ed irrevocabile per 120 giorni per l'acquisto del complesso aziendale Gruppo Volare . . . Tali offerte dovranno pervenire . . . entro le ore 12 del giorno 14 luglio 2008*"

Si ricorda come al 31 dicembre 2007 il patrimonio netto della società controllata Volare S.p.A., incluso nel consolidamento, ammontasse ad €/mln 17.

Il 22 maggio 2008 Alitalia ha effettuato un versamento infruttifero in conto operazioni sul capitale di €/mln 20, tratto dalla riduzione di pari entità dei crediti finanziari a tale data di Alitalia stessa nei confronti di detta partecipata totalitaria.

PROCEDIMENTO AGCM C7667b

Sempre relativamente al Complesso Aziendale del Gruppo Volare si segnala che il procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) in ordine all'acquisizione del complesso aziendale del Gruppo Volare, nell'ambito del quale l'AGCM ha imposto ad Alitalia il rilascio di 4 coppie di slot sull'aeroporto di Linate, è proseguito, con proroghe successive del termine finale dello stesso, sino al 20 marzo 2008, data alla quale la stessa Autorità, vista la perdurante incertezza in merito alla effettiva titolarità del Complesso Aziendale del Gruppo Volare connessa al contenzioso amministrativo e civile a tale data ancora in corso, ha deliberato un ulteriore differimento, al 16 giugno 2008, del termine di conclusione del procedimento.

Esercizio delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico (OSP) per la Sardegna

Rinviano a quanto già rappresentato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007, tenuto conto della necessità di applicare i contenuti della Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2007, in data 3 luglio 2007 e 1° agosto 2007 il Ministero dei Trasporti ha adottato due distinti decreti, i quali, pur confermando il disposto del D.M. 35-T del 29 dicembre 2005, prevedevano – rispettivamente – la necessità di non onerare gli interi sistemi aeroportuali di Roma e Milano, ma i soli scali di Fiumicino e Linate nei collegamenti con Cagliari, Olbia ed Alghero, nonché la cessazione del regime degli OSP al termine della stagione Summer '08 anziché all'inizio della stagione Summer '08, nel presupposto che si sarebbe proceduto all'imposizione di nuovi oneri, più coerenti con i dettami comunitari.

Nel frattempo, in data 10 luglio 2007, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello di Alitalia avverso la sentenza del TAR Lazio n. 11612/2006 (all'esito della vicenda che, nell'aprile 2006, aveva determinato l'esclusione di Alitalia dal novero delle compagnie ammesse ad espletare collegamenti onerati da e per la Sardegna, in quanto Alitalia non aveva manifestato interesse ad operare le rotte anzidette nei termini di cui alla comunicazione formale dell'Italia pubblicata nella G.U.U.E.), ritenendo il termine in discussione come "perentorio", in quanto la previsione di un termine per la comunicazione dell'accettazione degli OSP si

sarebbe resa necessaria ad avviso del Consiglio di Stato ai fini di una più ordinata regolazione e operatività del sistema.

Avverso i decreti 3 luglio 2007 e 1° agosto 2007 Air One ha proposto ricorso amministrativo ai fini del loro annullamento.

In particolare, con ordinanza in data 23 ottobre 2007 il Consiglio di Stato, in sede cautelare, ha respinto – anche in accoglimento delle ragioni che il Gruppo Alitalia, costituitosi nel giudizio in persona della Volare S.p.A. -l'appello proposto da Air One avverso la pronuncia del TAR Lazio che ha confermato la validità del predetto d.m. 3 luglio 2007, imponendo alla appellante di non utilizzare gli aeroporti di Roma-Ciampino, Milano-Malpensa e Bergamo Orio al Serio, ritenendo, purtuttavia, che *“il provvedimento assunto in conformità con la decisione comunitaria incide sull'organizzazione d'impresa dell'appellante e che di tali conseguenze l'Enac è tenuta a farsi carico entro trenta giorni attraverso la revisione della convenzione in atto”* (¹).

Per quanto concerne il d.m. 1° agosto 2007, non avendo Air One richiesto alcun provvedimento d'urgenza – e, pertanto, non sussistendo fase cautelare – l'udienza è stata rinviata *sine die*.

Pertanto, tenuto conto che i provvedimenti giurisdizionali sin qui citati confermavano tutti la validità della Decisione comunitaria del 23 aprile 2007 ed al riguardo anche l'avvocatura dello Stato aveva espresso parere conforme a tali assunti, Alitalia ha ritenuto di comunicare con lettera del 28 dicembre 2007 all'ENAC la propria intenzione di avviare collegamenti sulle rotte da e per la Sardegna a partire dalla stagione Summer '08.

Tale comunicazione è stata tuttavia oggetto dapprima di una lettera di contenuto negativo dell'ENAC e, successivamente, di una formale comunicazione di pari tenore da parte dello stesso Ente. In relazione a questi provvedimenti, la Commissione ha emesso un comunicato stampa che stigmatizza l'operato delle Autorità italiane.

Alitalia, dal canto suo, preso atto di quanto sopra, ha deciso di operare il collegamento Fiumicino-Cagliari sulla base di un code-sharing con Meridiana.

Da ultimo, è da segnalare la tenuta di una Conferenza di Servizi in data 20 marzo 2008, convocata sulla base dell'art. 36 della Legge 144/99, fra il Ministero dei Trasporti, la Regione Autonoma della Sardegna e

¹ Successivamente Air One proponeva ricorso per ottemperanza, al fine di ottenere la revisione della convenzione sempre in relazione al d.m. 3 luglio 2007.

Il Consiglio di Stato, nella camera di consiglio del 6 maggio 2008, ha pronunciato un'ordinanza mediante la quale ha ritenuto che sussistono i presupposti per procedere alla nomina di un Commissario ad acta, che si individua nel Direttore Generale del trasporto aereo del Ministero dei Trasporti, perché convochi l'appellante Air One s.p.a. e l'appellata Enac, e medi, ove ne ricorrano i presupposti, per la ricerca di una soluzione accettabile per entrambe le parti, e, in mancanza, stili un verbale con l'indicazione dei punti di accordo e quelli di disaccordo tra le parti. Lo stesso Consiglio di Stato ha ritenuto, perciò, di accogliere l'istanza nominando il Commissario ad acta sopra individuato, a tal fine assegnando il termine di giorni 40 per il deposito degli atti conseguenti agli adempimenti anzidetti. Il Consiglio di Stato ha altresì fissato – per il prosieguo - la camera di consiglio del 15/07/2008.

l'ENAC, per la definizione di nuovi oneri di servizio pubblico sui servizi aerei fra gli scali della Sardegna e gli scali di Fiumicino e Linate. Si è in attesa delle ulteriori determinazioni del Ministero al riguardo.

GANDALF

Rinviando anche in questo caso a quanto illustrato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni Semestrali e trimestrali del 2007, si rileva che nell'ambito del procedimento avviato dall'AGCM in relazione alla mancata notifica dell'acquisto, avvenuto a marzo 2004, di un insieme di beni appartenenti alla compagnia aerea Gandalf in fallimento, per presunta violazione dell'obbligo di comunicazione preventiva in caso di operazioni di concentrazione, dopo due successive proroghe, l'AGCM medesima - considerando che una compiuta valutazione dell'operazione di acquisizione di Gandalf non possa prescindere dagli esiti del procedimento di riesame del caso Volare, in data 20 marzo 2008 ha deliberato di rinviare il termine di conclusione del procedimento al 30 giugno 2008.

Prevedibile evoluzione della gestione

Relativamente alla prevedibile evoluzione della gestione, la mancata conclusione dell'iniziativa di integrazione con un primario gruppo vettore ha determinato la riproposizione di una significativa situazione di incertezza aziendale.

Dal punto di vista strettamente finanziario e patrimoniale il Decreto Legge n.80 del 23 aprile 2008 unitamente al Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri del 21 maggio u.s. hanno, al momento, consentito di disporre di un'importante consistenza di liquidità e, dal punto di vista della continuità operativa hanno determinato un potenziale, necessario apporto patrimoniale e manifestato la fiducia, anche del Legislatore, sulla possibilità di completamento del processo di privatizzazione e di risanamento della Compagnia, come emerge dalle relazioni di accompagnamento ai citati provvedimenti di legge.

Si conferma, tuttavia, l'esigenza di una ricapitalizzazione da effettuarsi in tempi strettissimi.

In effetti, gli impatti fortemente negativi della situazione di incertezza aziendale, segnata dalla continua erosione della credibilità commerciale della compagnia con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite, 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, richiedono un'adeguata capitalizzazione in grado di sostenere l'operatività prospettica della Società.

Il Consiglio di Amministrazione sta, pertanto, ricercando le eventuali opportunità di soluzione alle necessità menzionate e, a tal fine, attende le indicazioni di contesto che l'azionista di riferimento vorrà formulare nel cui ambito dette eventuali opportunità dovranno inquadrarsi.

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di convocare l'Assemblea ordinaria degli Azionisti – con all'ordine del giorno, tra l'altro, l'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007 – per il 27 giugno 2008 (prima convocazione) e, occorrendo, per il 28 giugno 2008 (seconda convocazione).

Il Consiglio, infine, ha preso atto che il *Cross Shareholding Agreement* sottoscritto con Air France il 18 novembre 2002, successivamente al venir meno della presenza incrociata dei CEO nei rispettivi consigli e della vendita da parte di Alitalia della partecipazione al capitale di Air France-KLM, è ritenuto dalle parti risolto.

La flotta

Al 31 dicembre la flotta operativa si componeva di 186 aeromobili, aventi un'età media di 12,4 anni, dei quali 157 dedicati al breve/medio raggio e 29 al lungo raggio.

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

Nella tabella sottostante viene fornita evidenza complessiva dell'allocazione della flotta operativa nell'ambito delle società del Gruppo Alitalia.

	FLOTTA OPERATIVA								
	ALITALIA		ALITALIA EXPRESS		VOLARE		TOTALE GRUPPO		
	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	variazione
B777	10	10	-	-	-	-	10	10	-
MD11 all cargo	5	5	-	-	-	-	5	5	-
B767	13	13	-	-	1	2	14	15	-1
TOTALE LUNGO RAGGIO	28	28	-	-	1	2	29	30	-1
A300 all cargo	1	1	-	-	-	-	1	1	0
A321	23	23	-	-	-	1	23	24	-1
A320	11	11	-	-	4	3	15	14	1
A319	12	12	-	-	-	-	12	12	-
MD80	75	75	-	-	1	-	76	75	1
ATR72	-	-	10	10	-	-	10	10	-
ERJ145	-	-	14	14	-	-	14	14	-
ERJ70	-	-	6	6	-	-	6	6	-
B737	-	1	-	-	-	-	-	1	-1
TOTALE BREVE-MEDIO RAGGIO	122	123	30	30	5	4	157	157	0
TOTALE GENERALE	150	151	30	30	6	6	186	187	-1

A livello complessivo la flotta del Gruppo al 31 dicembre 2007 (riportata in dettaglio nella tabella esposta al termine del paragrafo) constava di 188 aeromobili, considerando anche un MD80 di proprietà di Alitalia ed un B767 in locazione alla società Volare, entrambi non operativi.

Dal punto di vista della titolarità giuridica, è opportuno segnalare come 110 aeromobili (pari al 59% del totale) risultino nella proprietà del Gruppo (ancorché in gran parte ipotecati), mentre 70 siano stati acquisiti tramite contratti di locazione operativa, 5 in locazione con opzione di riscatto e 2 in noleggio.

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

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

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

	FLOTTA OPERATIVA								DELTA FLOTTA OPERATIVA 31.12.2007 vs 31.12.2006	FLOTTA NON OPERATIVA		TOTALE FLOTTA
	PROPRIETA'		LOCAZIONE(*)		NOLEGGIO		TOTALE	TOTALE		31.12.07	31.12.07	
	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06	31.12.07	31.12.06				
B777	6	6	4	4	-	-	10	10	-	-	10	
MD11 all cargo	-	-	5	5	-	-	5	5	-	-	5	
B767	3	3	11	11	0	1	14	15	-1	1	15	
TOTALE LUNGO RAGGIO	9	9	20	20	0	1	29	30	-1	1	30	
A300 all cargo <i>b)</i>	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	1	
A321	13	13	10	10	-	1	23	24	-1	-	23	
A320	9	9	6	4	-	1	15	14	1	-	15	
A319	12	12	-	-	-	-	12	12	-	-	12	
MD80	44	44	31	31	1	-	76	75	1	1 <i>a)</i>	77	
ATR72	8	8	2	2	-	-	10	10	-	-	10	
ERJ145	14	14	-	-	-	-	14	14	-	-	14	
ERJ70	-	-	6	6	-	-	6	6	-	-	6	
B737	-	-	-	-	-	1	-	1	-1	-	-	
TOTALE BREVE- MEDIO RAGGIO	100	100	55	53	2	4	157	157	0	1	158	
TOTALE GENERALE (**)	109	109	75	73	2	5	186	187	-1	2	188	

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

(**) al 31 dicembre 2007 su un totale di 110 aeromobili di proprietà, 1 è nella titolarità di Alitalia Express (ATR72)
ed i restanti 109 in quella della Capogruppo

a) in proprietà

b) contratto di breve durata

Il personale

In termini di forza puntuale, come evidenziato dalla tabella sottoriprodotta, al 31 dicembre 2007 gli organici del Gruppo Alitalia risultavano pari a 11.172 unità, con una diminuzione rispetto al 31 dicembre 2006 di 258 risorse (di cui 86 a tempo determinato e 172 a tempo indeterminato).

Gruppo Alitalia Forza Puntuale	31/12/2007	31/12/2006	delta	delta %
Dirigenti	107	123	(16,0)	-13,0%
Quadri e Impiegati	3.840	3.962	(122,0)	-3,1%
Operai	229	253	(24,0)	-9,5%
totale TERRA	4.176	4.338	(162,0)	(3,7%)
Piloti	2.178	2.257	(79,0)	-3,5%
Assistenti di Volo	4.818	4.835	(17,0)	-0,4%
totale VOLO	6.996	7.092	(96,0)	-1,4%
TOTALE	11.172	11.430	(258,0)	-2,3%

Detta variazione è risultata essenzialmente ascrivibile alle uscite per mobilità ed esodi consuntivate nel periodo nonché alle dimissioni spontanee registrate nell'esercizio.

Gruppo Alitalia Forza Media Retribuita	2007	2006	delta	delta %
Dirigenti	114,2	117,3	(3,1)	-2,6%
Quadri e Impiegati	3.553,8	3.533,1	20,7	0,6%
Operai	215,9	242,8	(26,9)	-11,1%
totale TERRA	3.883,8	3.893,2	(9,4)	(0,2%)
Piloti	2.144,6	2.073,9	70,7	3,4%
Assistenti di Volo	4.214,5	4.142,7	71,8	1,7%
totale VOLO	6.359,1	6.216,6	142,5	2,3%
TOTALE	10.242,9	10.109,8	133,1	1,3%

Come rappresentato nella precedente tabella, la forza media retribuita è aumentata rispetto al precedente esercizio di 133 risorse, concentrate esclusivamente sul personale di volo.

Tale incremento è riconducibile essenzialmente alla presenza della società Volare che, si ricorda, nel 2006 è risultata compresa nel perimetro di consolidamento del Gruppo soltanto dal mese di Aprile, nonché al venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per quello di terra.

L'andamento operativo del trasporto aereo di linea

(I dati di seguito rappresentati non comprendono la società Volare)

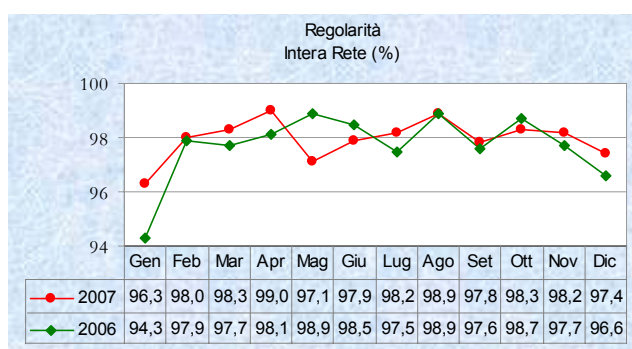
Nel corso dell'esercizio 2007 l'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, pari al 97,9%, ha presentato un miglioramento di +0,2 p.p. nei confronti del precedente esercizio.

Le cancellazioni del periodo sono risultate primariamente riconducibili a cause tecniche, a sfavorevoli fattori climatici nonché ad agitazioni sindacali.

In maggior dettaglio, Alitalia ha subito nel 2007 3.769 cancellazioni e, rispetto al complesso delle causali, maggiormente consistenti si è configurata quella tecnica (40%), mentre i problemi meteorologici hanno inciso per il 28% circa (contro il 33% del 2006).

Per quanto concerne invece Alitalia Express le tratte cancellate, sono state 1.781 anche in questo caso primariamente per cause tecniche (57%), e condizioni climatiche avverse (35%) anche in nesso alla prevalente operatività della compagnia sugli aeroporti di Milano, particolarmente soggetti a fenomeni di bassa visibilità per nebbia.

L'andamento del coefficiente di regolarità nel corso dell'esercizio è rappresentato nel grafico sottostante, dove viene posto a confronto con quanto consuntivato nel 2006.



Si segnala che, a livello AEA il coefficiente medio di regolarità è risultato nell'anno pari al 98,3% per quanto concerne i voli di breve e medio raggio, ed al 99% per le tratte di lungo raggio, per un totale di 940.557 voli operati.

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

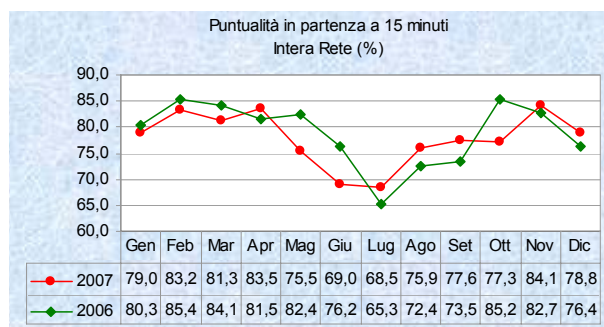
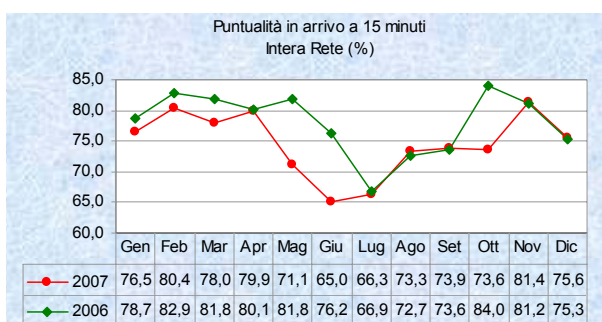
In particolare, il declino del parametro di puntualità in partenza è ascrivibile al decremento consuntivato sulla rete domestica, pari a -3,6 punti percentuali rispetto al precedente esercizio, e parzialmente bilanciato da aumenti di più ridotta entità sui settori internazionale (+0,9 p.p.) e intercontinentale (+2 p.p.).

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

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

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

Per quanto concerne il prodotto Fiumicino-Linate (e viceversa), la puntualità in arrivo (a 15 minuti) si è attestata al 77,8%, di 3,3 p.p. al di sopra della puntualità complessiva di rete, tuttavia in flessione rispetto al precedente esercizio (8,8 p.p.). Penalizzanti anche in questo caso si sono rivelati sia l'eccessiva congestione di entrambi gli aeroporti, sia le disfunzioni operative gravanti sullo scalo di Fiumicino, particolarmente incidenti sui voli nelle fasce orarie a maggiore concentrazione di traffico.



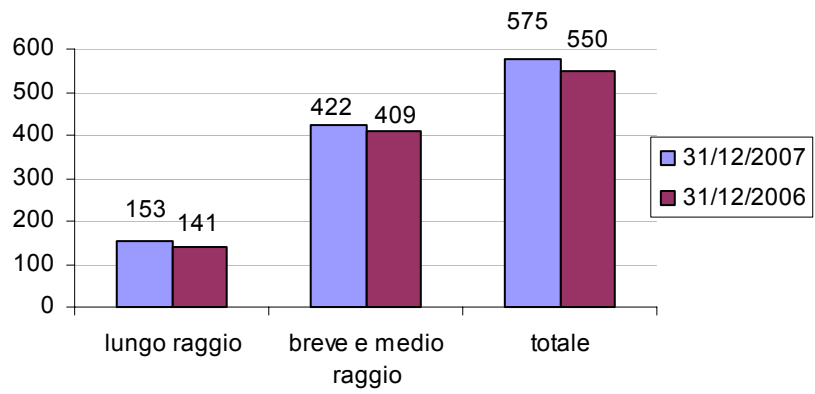
Le compagnie aderenti all'AEA hanno nel complesso fatto registrare:

per i voli di breve e medio raggio un parametro di puntualità in arrivo pari al 76,9% ed un indice di puntualità in partenza del 78,4%;

per le tratte di lungo raggio una puntualità in arrivo del 63,7% ed una puntualità in partenza pari al 64,3%.

Per quanto concerne gli aspetti quantitativi dell'operativo, l'attività di volo nel corso dell'esercizio è aumentata nel complesso del +4,5% (dalle 550.484 ore del 2006 alle 574.893 del 2007), con incrementi sia sul lungo raggio (+8,5%) che sul breve e medio raggio (+3,2%), come rappresentato nel grafico sottostante.

ORE VOLO GRUPPO ALITALIA e NOLEGGI WET
non include Volare - dati espressi in migliaia



Attività di trasporto aereo del Gruppo Alitalia

(i dati non comprendono Volare S.p.A.)

	2005	2006	2007	Var.07/06	Var.07/05
PASSEGGERI (Pax + Charter)					
Passeggeri Trasportati (000)	23.914	24.157	26.606	10,1%	11,3%
Posti KM offerti (000)	53.108.384	52.183.172	53.009.562	1,6%	-0,2%
Passeggeri KM trasportati (000)	37.969.313	38.428.525	39.217.209	2,1%	3,3%
Tonnellate Kilometro offerte (000)	5.257.730	5.166.134	5.247.947	1,6%	-0,2%
Tonnellate Kilometro trasportate (000)	3.758.962	3.804.424	3.882.504	2,1%	3,3%
Coefficiente di utilizzazione posti(%)	71,5	73,6	74,0	0,4	2,5
MERCI E POSTA					
Tonnellate Kilometro offerte (000)	2.139.161	2.384.210	2.456.374	3,0%	14,8%
Tonnellate Kilometro trasportate (000)	1.554.446	1.548.816	1.694.722	9,4%	9,0%
Coefficiente di utilizzazione posti(%)	73	65	69	4,0	(3,7)
TOTALE ATTIVITA' DI LINEA					
Tonnellate Kilometro offerte (000)	7.396.891	7.550.344	7.704.321	2,0%	4,2%
Tonnellate Kilometro trasportate (000)	5.313.408	5.353.240	5.577.226	4,2%	5,0%
Coefficiente di utilizzazione posti(%)	71,8	70,3	72,4	2,1	0,6
ORE DI VOLO GRUPPO ALITALIA (000)	558	550	566	2,9%	1,4%
Ore di volo noleggi wet	5	0	8	n.s.	69,6%
Ore di volo block space ed altri accordi	64	78	63	-19,5%	-1,9%
ORE DI VOLO TOTALI (000)	627	628	637	1,4%	1,6%

Il traffico passeggeri

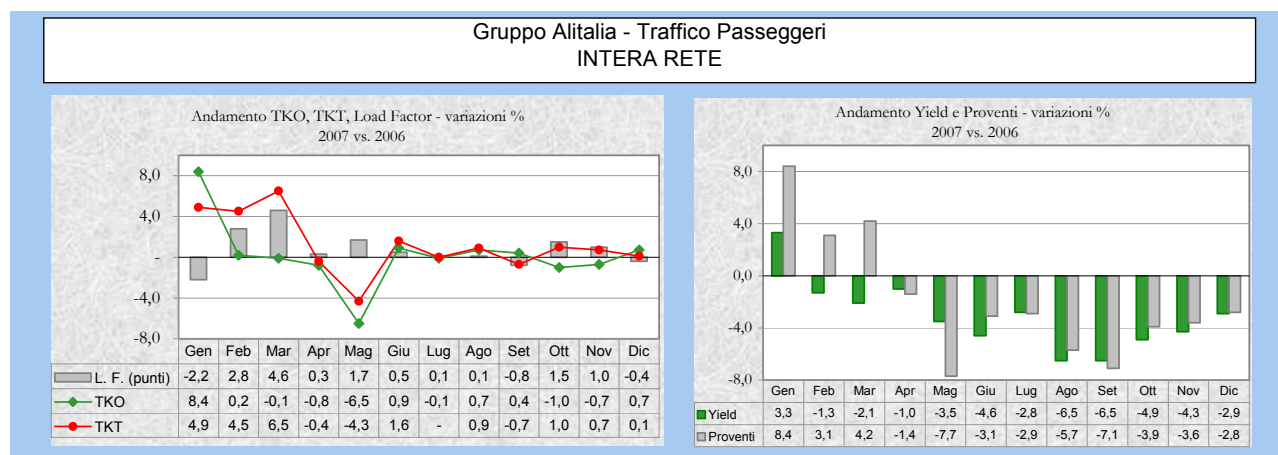
Escludendo quanto riferibile alla società Volare, ad una sostanziale stabilità dell'offerta (+0,1%), determinata da lievi incrementi sui settori nazionale ed internazionale, e quasi totalmente compensata da diminuzioni sulla rete intercontinentale, ha corrisposto un incremento del traffico pari al +1,1%,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

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

A livello complessivo, includendo pertanto anche la controllata Volare (presente da Aprile 2006), i ricavi del traffico passeggeri, pari ad €/mln 3.656, hanno presentato un decremento del -1,9 % (-€/mln 69) rispetto al precedente anno.

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

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



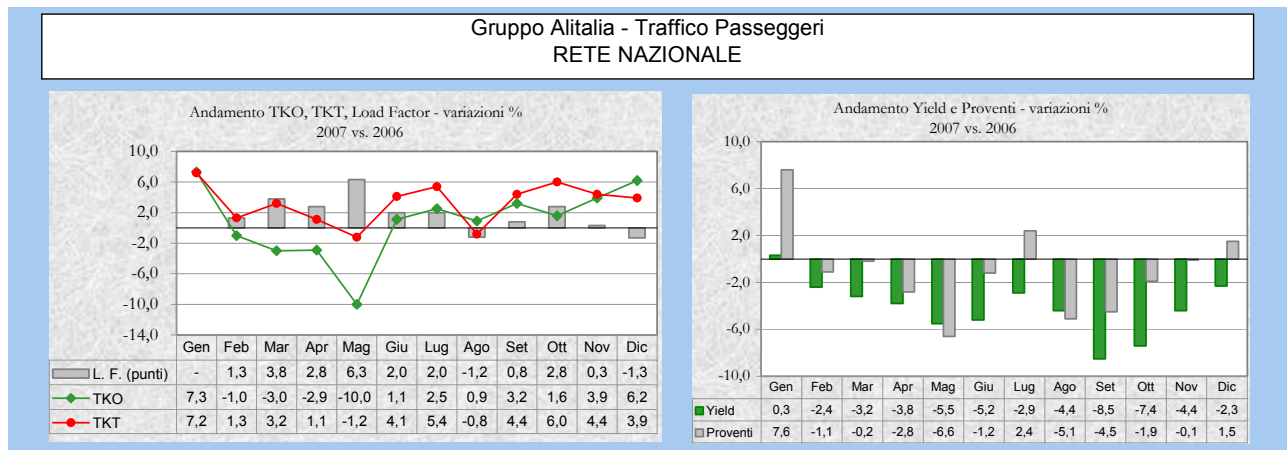
Nella tabella sottostante vengono rappresentate, a livello totale e relativamente ai tre principali settori di rete, le variazioni nei volumi e nei proventi del traffico intervenute rispetto al precedente esercizio (i dati non comprendono la società Volare).

Traffico Passeggeri
2007 vs 2006

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

In maggior dettaglio:

Settore Nazionale



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

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

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

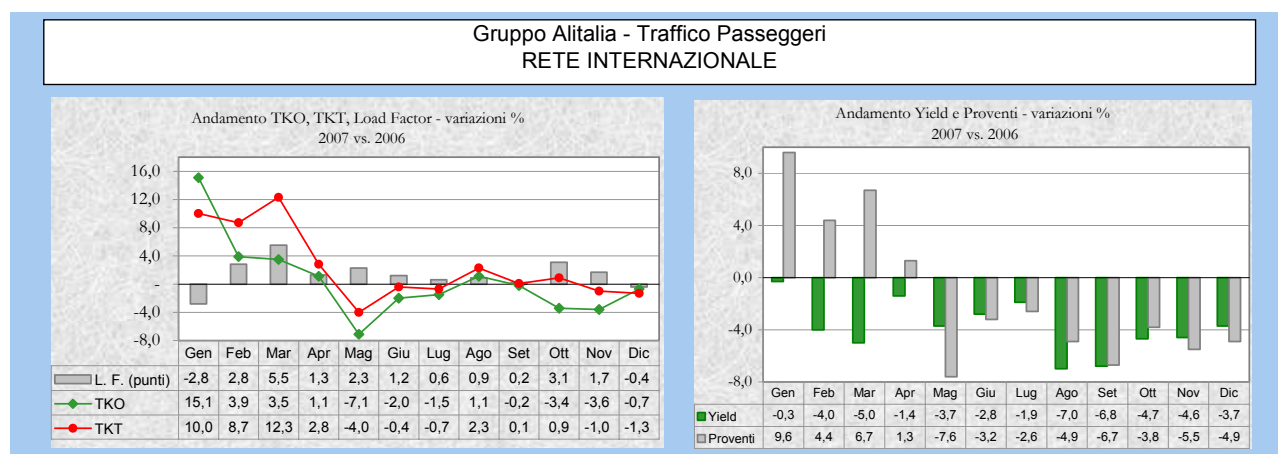
Conseguentemente, il coefficiente di occupazione, attestatosi al 65,3%, è cresciuto di 1,6 p.p..

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

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

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

Settore Internazionale



L'immissione di capacità sul settore internazionale, limitata al +0,2%, ha tratto origine dagli incrementi registrati sul comparto Medio Orientale (quale effetto essenzialmente di una comparazione con un esercizio contrassegnato da contrazioni dell'offerta per gli eventi bellici in corso nel periodo sull'area), nonché su quelli dell'est Europa e del Nord Africa, compensati da riduzioni sul settore dell'Europa occidentale.

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

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

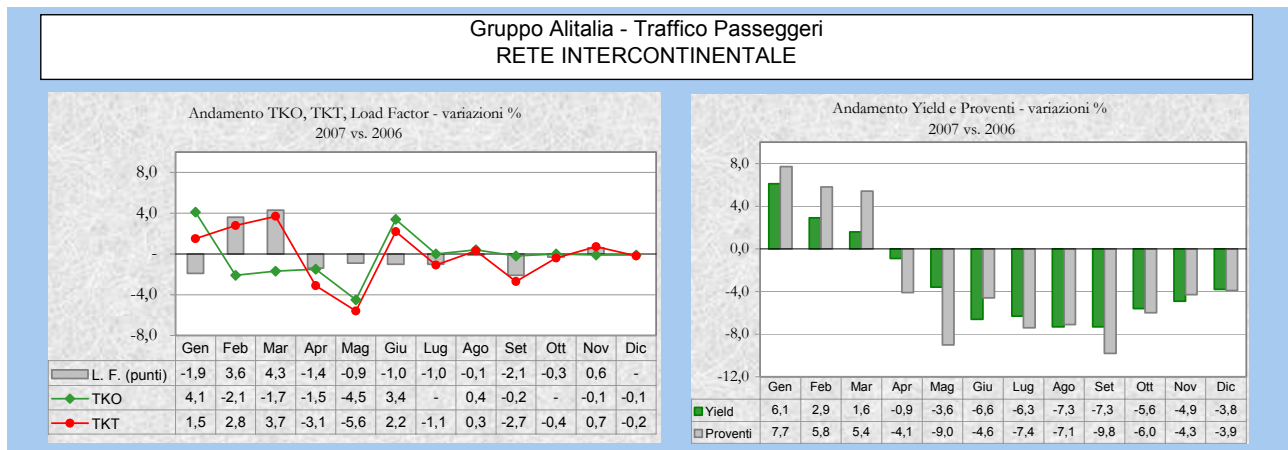
Conseguentemente, il coefficiente di riempimento, attestatosi al 70,4%, si è incrementato di 1,3 p.p..

L'andamento dello *yield*, in flessione del -3,9% e la parallela riduzione del RATK del 2,1% hanno impattato negativamente la positiva *performance* del traffico, determinando una flessione dei proventi pari al -1,9%.

Traffico Passeggeri
2007 vs 2006

		Nord/Ovest Europa	Est Europa	Nord Africa	Medio Oriente	Internazionale
TKO	diff. %	-2,6%	3,3%	0,6%	8,7%	0,2%
TKT	diff. %	3,9%	9,6%	7,7%	14,9%	2,1%
L/F	2006 (%)	70,1%	65,8%	68,2%	70,6%	69,1%
	2007 (%)	69,1%	69,8%	73,0%	74,6%	70,4%
	diff. ass.	-1,0	4,0	4,8	4,0	1,3
RATK	diff. %	-4,8%	6,9%	4,0%	3,0%	-2,1%
YIELD	diff. %	-3,5%	0,7%	-2,9%	-2,5%	-3,9%
PROV	diff. %	-7,3%	10,4%	4,6%	12,0%	-1,9%
PAX	diff. %	-3,2%	8,1%	7,6%	10,4%	0,3%

Settore Intercontinentale



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

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

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

L'andamento del traffico, associandosi ad un decremento dello *yield* pari al -3,4%, principalmente generato da uno sfavorevole effetto valutario, e ad una parallela riduzione del RATA del 3,3%, ha determinato una riduzione dei proventi del -3,5%.

Traffico Passeggeri
2007 vs 2006

		Nord America	Centro America	Sud America	Africa Occidentale	Estremo Oriente	Intercontinentale
TKO	diff.%	-0,1%	-0,2%	-1,1%	-4,1%	0,7%	-0,2%
TKT	diff.%	-1,0%	1,3%	-3,9%	-2,4%	3,5%	-0,2%
L/F	2006 (%)	81,2%	83,1%	88,8%	60,7%	78,3%	80,9%
	2007 (%)	80,5%	84,3%	86,3%	61,8%	80,5%	81,0%
	diff.ass.	-0,7	1,2	-2,5	1,1	2,2	0,0
RATA	diff.%	-5,7%	5,3%	0,6%	0,8%	-4,2%	-3,3%
YIELD	diff.%	-4,9%	3,8%	3,5%	-1,0%	-6,8%	-3,4%
PROV	diff.%	-5,8%	5,1%	-0,5%	-3,3%	-3,5%	-3,5%
PAX	diff.%	-1,2%	1,3%	-4,7%	-2,9%	4,4%	-0,2%

Il traffico merci e posta

Nel contesto europeo, delineato nel paragrafo di apertura, Alitalia si è collocata al sesto posto in termini di quota di mercato, tuttavia fortemente distanziata dai principali *competitors*.

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

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

Il descritto andamento del trasportato, condizionato dal negativo apporto dello *yield*, in flessione del 4,1%, ha determinato un incremento dei ricavi del +5,1%.

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

Per quanto concerne i due principali settori sui quali si articola la rete dei collegamenti del Gruppo è stato rilevato quanto segue:

- La capacità incrementale introdotta sull'Estremo Oriente (+1,7%) è stata essenzialmente ottenuta:
 - a) sui voli misti (+2,9%), mediante aumento di frequenze su rotte a più elevato migliaggio effettuate con velivoli a maggior capacità, parzialmente bilanciato dalle riduzioni invece effettuate su tratte brevi, volate con aeromobili con minori possibilità di carico;
 - b) sull'*all cargo* (+1,3%) mediante introduzioni di frequenze aggiuntive sul fascio Hong Kong e sulla Cina.

A tale immissione ha corrisposto un incremento del trasportato più che proporzionale e pari al +13,1%, quale effetto di un aumento sul comparto *all-cargo* pari al +18,7%, parzialmente compensato da una diminuzione sul settore misti del -2,4%.

Conseguentemente, il coefficiente di riempimento si è attestato al 76,9% (+ 7,8 p.p.).

Per quanto concerne i proventi, la descritta *performance* del traffico è stata tuttavia compensata da uno *yield* in decremento del -14,2%, che ne ha ridotto il valore assoluto sino ad una complessiva flessione del -3%.

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

Pienamente soddisfacente l'aumento del trasportato, pari al +10,6% e concentrato essenzialmente sul settore *all-cargo* (+18,5%; misti +0,7%).

Il coefficiente di riempimento ha pertanto fatto registrare un incremento di +4 p.p. attestandosi al 64,2%.

A tale andamento del traffico ha corrisposto un aumento dei proventi pari al +18,6%, coadiuvato da una crescita dello *yield* pari al +7,2%.

Occorre altresì segnalare come a livello complessivo l'andamento operativo del trasportato sul comparto misti abbia risentito nell'esercizio di un elevato numero di cancellazioni (161 voli nel complesso, dei quali 71 su voli misti) da ricondurre primariamente a cause tecniche.

Nella tabella sotto riprodotta vengono riportate le variazioni intervenute nei dati operativi dell'anno 2007 rispetto al precedente esercizio, strutturate per settori geografici a loro volta dettagliati per comparti di attività (misti ed *all-cargo*)

Traffico Merci
2007 vs. 2006

	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	INTERCONTINENTALE									INTERA RETE		
	MISTI	MISTI	nord atlantico			estremo oriente			intercontinentale			MISTI	CARGO	TOT
			MISTI	CARGO	TOT	MISTI	CARGO	TOT	MISTI	CARGO	TOT			
TKO diff.%	0,9	-10,5	1,1	6,2	3,7	2,9	1,3	1,7	2,3	5,0	3,8	0,8	5,0	3,0
TKT diff.%	-29,8	-7,4	0,7	18,5	10,6	-2,4	18,7	13,1	-3,0	19,6	10,3	-3,6	19,6	9,6
2006 (%)	12,2	36,9	53,7	66,6	60,2	67,3	69,7	69,1	62,9	68,1	65,9	58,3	68,1	63,5
L/F 2007 (%)	8,5	38,2	53,5	74,3	64,2	63,9	81,7	76,9	59,7	77,5	70,0	55,7	77,5	67,5
diff.ass.	-3,7	1,3	-0,2	7,7	4,0	-3,5	12,0	7,8	-3,3	9,4	4,1	-2,5	9,4	4,1
PROV diff.%	-8,9	23,7	12,8	24,1	18,6	-17,8	6,9	-3,0	-5,7	12,8	4,2	-2,4	12,8	5,1
RATK diff.%	-9,7	38,2	11,6	16,6	14,4	-20,1	5,5	-4,6	-7,8	7,3	0,3	-3,2	7,3	2,0
YIELD diff.%	29,8	33,6	12,0	4,7	7,2	-15,8	-10,0	-14,2	-2,7	-5,7	-5,6	1,2	-5,7	-4,1

Per quanto concerne l'attività *charter*, Alitalia ha cooperato nel 2007 con Banca d'Italia per il trasporto di valori effettuando 16 voli intra europei. Al termine dell'esercizio è stato siglato il rinnovo dell'intesa per il periodo 2008-2010.

L'accordo con il Ministero della Difesa per il trasporto di materiali e mezzi (sono stati complessivamente operati 65 voli) è terminato a fine marzo e non è stato rinnovato non essendo Alitalia risultata aggiudicataria del nuovo bando 2007-2009.

Traffico posta

Il contratto con Poste Italiane in scadenza nel 2006 e relativo ai voli postali notturni è stato prorogato per i primi 3 mesi del 2007, mentre da aprile Alitalia, risultata aggiudicataria della nuova gara d'appalto indetta, ha siglato un contratto con validità due anni che prevede il transito sull'aeroporto di Brescia Montichiari, restando tuttavia parimenti operativa la linea Linate-Fiumicino.

L'utilizzo di tale aeroporto, in alternativa all'*hub* di Fiumicino, ha comportato un miglioramento dei parametri di regolarità (attestatosi al 99%), e di puntualità (pari al 63,3%).

Per quanto concerne i voli postali diurni è stata osservata una riduzione delle quantità trasportate e conseguentemente anche dei proventi, sostanzialmente quale effetto di una contrazione dei traffici:

- verso destinazioni europee quali Francia, Germania e l'area dei paesi dell'est, riconducibile alla decisione di Poste Italiane di avvalersi di mezzi di trasporto non aereo per raggiungere tali zone,
- e verso il comparto asiatico anche in nesso alla forte pressione competitiva presente su tale settore.

Le relazioni industriali

L'andamento delle relazioni industriali nel corso del 2007 è stato significativamente condizionato dal processo di privatizzazione della Società, verso il quale è stato rivolto, nelle sue articolazioni procedurali manifestatesi nel corso del 2007 ed evolute nei primi mesi del 2008, l'impegno sindacale.

Già nel primo semestre, tuttavia, erano venuti a verificarsi gravi ed estesi periodi di conflittualità, pur in un momento di particolare criticità della situazione economica.

Si ricorda sotto tale profilo che la pressione sindacale era aumentata già dal mese di marzo, in collegamento al rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro per il personale di terra, con episodi di sciopero e manifestazioni presso l'Area Tecnica di Fiumicino.

I confronti sindacali che ne sono seguiti, volti a trovare soluzione ad una vertenza che trae origine dalla scadenza della moratoria contrattuale avvenuta il 31.12.2005, hanno portato, pur in uno stato di tensione, ad una soluzione positiva con l'Accordo del 20 aprile, nel quale veniva definito un percorso di riallineamento dei minimi contrattuali a quanto praticato nel settore, da completarsi tra la fine del 2007 e l'inizio del 2008.

Ad integrazione dello stesso, il 2 agosto sono stati determinati gli aspetti normativi del rapporto di lavoro (tipologie contrattuali, ecc.).

In coincidenza con la firma dell'accordo del 20 aprile, l'SdL, organo rappresentativo prevalentemente della categoria degli assistenti di volo, ha proclamato uno sciopero di 24 ore per il giorno 3 maggio, come protesta per la presunta violazione contrattuale in tema di composizione equipaggi di medio raggio e sosta fuori sede nell'avvicendamento Buenos Aires e per il mancato rinnovo del biennio economico del contratto collettivo della categoria.

Tale proclamazione ha inaugurato una stagione fortemente conflittuale della categoria stessa, con un susseguirsi di incontri senza esito e di azioni di autotutela sindacale.

Si ricorda in tal senso lo sciopero di 24 ore proclamato indistintamente da tutte le sigle sindacali del personale di cabina per il giorno 21 maggio e lo stato di agitazione indetta a partire dal 15 maggio, con indicazione di rifiutare ogni avvicendamento che fosse stato effettuato, secondo l'interpretazione sindacale, in violazione contrattuale.

La vertenza è stata ulteriormente appesantita con la contestazione dell'esatta quantificazione degli importi rivenienti dalla decontribuzione ex D.Lgs "Visco".

Il descritto stato di agitazione ha comportato significativi disagi all'utenza, solo in parte temperati dallo sforzo organizzativo volto a ricomporre gli equipaggi e gli avvicendamenti in modo da coprire al meglio l'operatività e salvaguardare la continuità del servizio.

Le modalità con cui si è concretizzata la protesta hanno portato Alitalia a contestare disciplinarmente ogni rifiuto di prestazione. Inoltre, potendosi configurare una forma di sciopero illegittima, la Commissione di Garanzia, in l'applicazione della legge sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali, ha aperto un'istruttoria sanzionando sia le Organizzazioni Sindacali per le modalità illegittime della protesta, sia la Società stessa, in relazione alla carenza di una adeguata e tempestiva informativa all'utenza.

L'intervento del Ministero dei Trasporti, quale mediatore, ha portato alla firma in data 6 giugno di un Protocollo d'Intesa con cui, mediante riconoscimenti economici transitori, la definizione della questione relativa alla c.d. "Visco", interventi sul sistema dei riposi per avvicendamenti di lungo raggio ed un cospicuo numero di trasformazioni a tempo indeterminato di contratti stagionali, sono stati regolati i temi della vertenza.

Delle 7 sigle sindacali solo l'SdL ha rifiutato l'accordo ed ha proseguito nella protesta, attraverso uno sciopero di 24 ore tenutosi il giorno 18 luglio.

Durante i mesi di giugno, luglio e settembre, con i 6 sindacati firmatari sono stati siglati accordi applicativi dell'intesa del 6 giugno. Allo stato si può ritenere definitivo il superamento delle conseguenze derivanti dal Decreto Legislativo denominato "Visco", con la stabilizzazione delle partite conseguenti, eccetto quanto fatto salvo dalla contrattazione collettiva per la categoria dei Piloti e relativo ad anni passati (retribuzioni variabili anni 1999, 2000 e 2001, intero 2002).

Per quanto concerne il personale di condotta, nel corso dell'anno sono proseguiti i contrasti tra le varie Organizzazioni Sindacali e Associazioni Professionali, in particolare tra Anpac e Uiltrasporti da una parte e Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl TA e UP dall'altra.

A fronte delle numerose procedure di raffreddamento aperte dai secondi su singole controversie, il giorno 13 luglio è stato siglato un accordo su assunzioni e circolarità Alitalia-Alitalia Express con la firma di Anpac e Uiltrasporti.

Si segnala come la continua polemica tra le varie sigle porti ad una oggettiva difficoltà di gestione dei rapporti sindacali della categoria.

Successivamente alla chiusura infruttuosa, durante il mese di luglio, della procedura indetta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per la cessione del pacchetto azionario di controllo della società, le relazioni industriali si sono focalizzate sulla presentazione e discussione del Piano di "*sopravvivenza e transizione*" approvato il 7 settembre 2007.

In una serie numerosa d'incontri, succedutisi negli ultimi mesi dell'anno, il piano è stato approfondito negli aspetti strutturali e nei dettagli concernenti le varie categorie, senza peraltro che fosse avviata alcuna azione d'implementazione.

In questo ambito, è da segnalare che tra la fine del mese di agosto e l'inizio del mese di settembre, in concomitanza con la presentazione delle linee guida del Piano sopra menzionato e in relazione ai prospettati interventi di modificazione della struttura operativa di Alitalia Express che avrebbe comportato il trasferimento a Malpensa di gran parte del personale navigante, oggi di base a Fiumicino, si è verificato un anomalo e spropositato incremento di segnalazioni di avarie tecniche degli aeromobili di Alitalia Express, passando da una media giornaliera di 10 a 42 e comportando la cancellazione di centinaia di voli, con i correlati oneri di ri-protezione dei passeggeri. L'istruttoria interna condotta anche su richiesta della Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, unitamente a quella condotta da Enac, pur rilevando l'abnorme e spesso non riscontrabile numero di avarie segnalate, non ha ravvisato elementi di condotta illegittima da parte degli equipaggi. È purtuttavia da

ricordare che, un volta passati in secondo piano i sopra citati interventi di trasferimento degli equipaggi, lo stato di efficienza degli aeromobili di Alitalia Express è comunque tornato a livelli di normalità.

In data 25 settembre è stata comunicata a tutte le Organizzazioni Sindacali e Associazioni Professionali la disdetta dei Contratti Collettivi e di tutti gli Accordi Sindacali in vigore, con effetto dal 31 dicembre 2007. Tale operazione è stata motivata con la necessità di disporre, nell'ambito di un prospettato cambiamento strutturale dell'assetto aziendale, ed in vista di un radicale progetto di ristrutturazione e risanamento, di un quadro di relazioni e di vincoli contrattuali negoziato integralmente ex novo, nell'obiettivo di rendere più efficiente ed adeguata la struttura fondamentale delle regole di funzionamento, recidendo il nesso con la stratificazione contrattuale e sindacale di decenni, né funzionale al rilancio né, d'altronde, efficacemente modificabile in via negoziale.

Nella situazione di stallo indotta dal prolungarsi della fase di scelta del soggetto con cui avviare la negoziazione in esclusiva per la cessione del controllo dell'azienda e dall'intento di non ingenerare situazioni di estesa conflittualità che avrebbero inquinato tale delicata fase, da un lato, come sopra riferito, non sono state avviate azioni d'implementazioni del piano di sopravvivenza e transizione sul versante sindacale, dall'altro, nel mese di dicembre, la Società si è vista costretta a concordare una proroga dei contratti e accordi in vigore, già oggetto di disdetta, per non lasciare l'organizzazione priva di un quadro condiviso di regole ovvero nell'incertezza di regolazioni unilaterali.

La proroga a tempo indeterminato lascia alla società la possibilità di reiterare la disdetta in caso di necessità.

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, stante la conclusione del contratto con Air France-KLM, le relazioni industriali si sono incentrate sulla presentazione e discussione del Piano Industriale 2008-2010 approvato il 15 marzo 2008. I colloqui intavolati tra le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali, da un lato, ed Alitalia, Alitalia Servizi ed Air France-KLM, dall'altro lato, hanno fatto registrare un andamento negativo culminato nella definitiva interruzione delle trattative del 2 aprile.

Si segnala, altresì, che nei primi mesi del 2008 si era sviluppata da parte del Sindacato un'azione di protesta, per lo più mediatica, nei confronti del Governo Italiano che avrebbe omesso di discutere con lo stesso Sindacato garanzie e piani connessi al negoziato in esclusiva avviato con Air France-KLM.

Le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali sono ad oggi informate, seppur non in un ambito di procedure di consultazione per licenziamenti collettivi o per l'attivazione di strumenti di ammortizzazione sociale non formalizzati, dell'entità delle eccedenze per ciascuna categoria e delle necessità d'intervento sulle norme d'impiego. L'atteggiamento sindacale, al riguardo, è di negazione di tali evidenze in quanto ritenute correlate al piano industriale collegato all'integrazione con Air France – KLM, allo stato decaduta, e nonostante le evidenti difficoltà economiche e finanziarie dell'Azienda, incessantemente ribadite ad ogni occasione d'incontro, e la riduzione dell'attività operativa che comporta conseguenze dirette sull'impiego del personale navigante e sulla tenuta dell'attuale dimensionamento della Compagnia.

Per quanto concerne gli scioperi sono da registrare solo manifestazioni locali, in particolare in Lombardia da ricollegarsi all'implementazione del nuovo *network* di Alitalia, dalla stagione estiva 2008, ed al conseguente impatto sull'aeroporto di Malpensa.

Alleanze ed accordi intercompagnie

Nel *business* del trasporto aereo è in atto da tempo un processo di consolidamento da parte di tutti i vettori internazionali finalizzato a far conseguire a mezzo dello sviluppo di alleanze, essenzialmente, la generazione di proventi incrementali, l'ottimizzazione dei costi e l'offerta ai clienti di un prodotto sempre più ampio, articolato ed integrato, riconoscibile e di elevato *standard* qualitativo.

In tale contesto, Alitalia si è da tempo inserita nell'alleanza SkyTeam che, giunta al suo settimo anno di vita, comprende i seguenti membri: Alitalia, Aeroflot, AeroMexico, Air France, China Southern, Continental, CSA Czech Airlines, Delta Airlines, KLM, Korean Air e Northwest.

L'Alleanza si è inoltre recentemente arricchita con l'ingresso di Air Europa, Copa Airlines e Kenya Airways in qualità di vettori Associati. Il programma "Associate" è un modello di partnership destinato a vettori di piccole e medie dimensioni, con forte connotazione geografica, prevalentemente a carattere regionale. Esso consente a SkyTeam di offrire ai propri clienti l'accesso ad altre regioni del mondo, non altrimenti servite.

SkyTeam, grazie a un *network* globale di voli e servizi, offre collegamenti con i principali aeroporti del mondo (16.409 voli giornalieri, verso 841 destinazioni in 162 paesi), garantendo *check-in* veloci per i voli in coincidenza, sale passeggeri facilmente raggiungibili e confortevoli e un'ampia gamma di benefici destinati ai propri *frequent flyer*.

Alitalia, al fine di ampliare la rete delle proprie destinazioni, ha inoltre in vigore accordi di *code share* con compagnie quali:

Aeroflot	- per voli su Mosca
Aeromexico	- per voli su Messico
Air Alps	- per voli su Strasburgo, Nizza, Zagabria
Air China	- per voli su Pechino
Air Europa	- per voli sulla Spagna
Air France	- per voli sulla Francia e prosecuzioni (<i>code share beyond</i>)
Alitalia Express	- per voli nazionali ed internazionali
Brussels Airlines	- per voli su Kiev
Bulgaria Air	- per voli su Sofia
China Airlines	- per voli su Bangkok e Taipei
Cyprus Airways	- per voli su Cipro
Continental	- per voli su Stati Uniti
CSA – Czech Airlines	- per voli su Praga
Delta	- per voli su Stati Uniti
JAL	- per voli su Tokio
JAT Airways	- per voli su Belgrado
KLM	- per voli su Amsterdam e prosecuzioni (<i>code share beyond</i>)
Korean Air	- per voli su Seul

Kuwait Airways	- per voli sul Kuwait
Luxair	- per voli sul Lussemburgo
Malaysia	- per voli su Kuala Lumpur, Penang, Sydney, Per the Melbourne
Malev	- per voli su Budapest
Meridiana	- per voli su Cagliari
NWA	- per voli su Stati Uniti
Qatar Airways	- per voli su Doha
Tarom	- per voli sulla Romania
Ukraina International Airlines	- per voli su Kiev

Per quanto concerne il settore merci del Gruppo, si ricorda che Alitalia Cargo, *partner* Sky Team Cargo, opera su diverse destinazioni mediante accordi con aerolinee quali Centurion Air Cargo per il mercato del Centro e Sud America, Korean Air Cargo per il mercato della Corea e Nippon Cargo per il Giappone e si avvale di un'ampia serie di accordi di prorata con molti vettori internazionali per garantire il servizio in ogni parte del mondo.

Scenario normativo

L'evoluzione dello scenario normativo a livello nazionale, comunitario ed internazionale di interesse per il Gruppo viene di seguito cronologicamente riepilogata distinguendone gli ambiti di rilevanza.

Ambito Nazionale

1 febbraio 2007: In tema di liberalizzazioni è stato pubblicato sulla GU n. 26 il Decreto Legge 31 gennaio 2007 n. 7, (c.d. Decreto Bersani) recante "Misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche e la nascita di nuove imprese", che impone che sia garantito ai consumatori un adeguato livello di conoscenza sugli effettivi costi del servizio loro reso, vietando, a decorrere dal 5 marzo 2007, la diffusione di offerte e messaggi pubblicitari di voli aerei recanti l'indicazione del prezzo al netto di spese, tasse e altri oneri aggiuntivi, ovvero riferite a una singola tratta di andata e ritorno, ad un numero limitato di titoli di viaggio o a periodi di tempo delimitati o a particolari modalità di prenotazione, se non chiaramente indicati nell'offerta, pena sanzioni per pubblicità ingannevole.

2 febbraio 2007: Il Consiglio dei Ministri ha approvato il Disegno di Legge recante "Disposizioni in materia di regolazione e vigilanza sui mercati e di funzionamento delle Autorità indipendenti preposte ai medesimi", che prevede l'istituzione di una Autorità dei trasporti con competenze di regolazione economica in materia di tariffe, prezzi, *standard* qualitativi e condizioni di accesso alle infrastrutture estese ai settori aereo, autostradale, ferroviario e marittimo, restando tuttavia immutati i poteri d'indirizzo e di programmazione dei Ministri dei trasporti e delle infrastrutture in materia di investimento delle risorse pubbliche, di stipula di convenzioni e contratti e di tutela della sicurezza.

23 aprile 2007: Per quanto concerne gli oneri di servizio pubblico, la Commissione Europea, con la decisione del 23 aprile 2007, ha stabilito determinate condizioni alle quali consentire l'introduzione di tali oneri, al fine di evitare restrizioni all'avvio di nuovi collegamenti aerei.

In particolare la fissazione di un termine per la presentazione della candidatura, mirante ad escludere a priori qualsiasi vettore che si presenti oltre tale termine, è indebitamente restrittiva ed incompatibile con il regolamento.

24 maggio 2007: In seguito alla non aggiudicazione della gara per l'appalto del servizio di trasporto/spedizione di materiali e mezzi delle Forze Armate indetta dal Ministero della Difesa, Alitalia ha presentato formale istanza all'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di Lavori, Servizi e Forniture – Ufficio Affari Giuridici – affinché si pronunci sulla legittimità e sulla liceità degli atti e dei comportamenti assunti dall'appaltante.

Alla camera di consiglio del 27 giugno 2007, l'istanza cautelare proposta da Alitalia è stata respinta con ordinanza n. 3166/07.

Merita precisare che anche la SAIMA Avandero, società aggiudicataria, ha proposto presso la Sezione I-Bis del TAR ricorso incidentale contro Alitalia.

In data 18 dicembre 2007, Il TAR del Lazio (Ric. n. 5444/07- Sez. I bis - C. di C. del 18.12.07) ha rinviato in data 14 maggio 2008 la discussione nel merito della questione. A tale data è stato infine respinto il ricorso presentato dalla Compagnia.

Giugno 2007: è entrato in vigore il Regolamento Enac per l'uso della lingua italiana sugli aeromobili che insistono sul territorio italiano, che impone la presenza a bordo, per ragioni di sicurezza, di almeno un assistente di volo in grado di parlare e comprendere la lingua italiana, considerando, altresì, quale sufficiente alternativa, nel caso di voli in *code-sharing*, la comprovata adozione di tutte le misure necessarie ad informare i passeggeri sull'identità del vettore operativo sin dal momento della prenotazione del volo.

20 agosto 2007: è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 192, il decreto in cui si stabilisce che sono abrogati a decorrere dal 26 ottobre 2008 i decreti ministeriali n. 35 del 29 dicembre 2005 e n. 006 del 23 febbraio 2006, che impongono oneri di servizio pubblico sulle rotte Cagliari-Roma e vv., Cagliari-Milano e vv., Olbia-Roma e vv., Olbia-Milano e vv., Alghero-Roma e vv., Alghero-Milano e vv.

23 agosto 2007: è stata pubblicata sulla GUUE C 195/3 la Comunicazione della Commissione Europea che riprende quanto stabilito nel decreto 3 luglio 2007 (GURI del 31 luglio 2007), in cui si modifica il regime di continuità territoriale, dividendo i sistemi aeroportuali di Roma e Milano in scali autonomi. Viene, quindi, modificato il contenuto e l'allegato al decreto ministeriale n. 35/2005. Ogni qualvolta è indicato Roma e Milano è da intendersi rispettivamente Roma Fiumicino e Milano Linate.

30 luglio 2007: In seguito alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania n.42 di un Avviso Pubblico per manifestazioni di interesse a presentare progetti di co-marketing da parte di vettori aerei in qualità di partner della Regione Campania, Alitalia ha presentato una proposta, impegnandosi a cofinanziare la Regione Campania, che dopo aver verificato la documentazione inviata ha proceduto con l'aggiudicazione provvisoria del progetto alla Compagnia.

19 dicembre 2007: si è proceduto alla sottoscrizione di un contratto in forma pubblico-amministrativa con il Ministero della Difesa per il servizio di trasporto aereo di personale dell'Amministrazione della Difesa in ambito nazionale ed intercontinentale per l'anno 2008.

Ambito Comunitario

24 gennaio 2007: la Commissione europea ha adottato il cosiddetto "*airport package*", un insieme di norme finalizzate a riequilibrare il rapporto tra vettori e aeroporti nell'ambito dell'Unione Europea, attraverso una regolamentazione ispirata a garantire uniformità e parità di trattamento tra i diversi attori del trasporto aereo che operano negli Stati Membri e migliorare l'evidente stato di congestione dei principali aeroporti comunitari.

Il pacchetto legislativo si articola in:

1. una proposta di direttiva sulle "*airport charges*";
2. una comunicazione sulla capacità aeroportuale, l'efficienza e la sicurezza in Europa;

3. un rapporto sull'applicazione e gli sviluppi della Direttiva 96/67/EC del 15 ottobre 1996 sulle condizioni di accesso al mercato del *groundhandling*.

In maggior dettaglio, si segnala che:

1. la proposta di direttiva, con l'obiettivo di ridefinire i rapporti tra i gestori aeroportuali e i vettori aerei, pur rinviando agli Stati Membri il compito di determinazione economica del sistema di tariffazione, indica una serie di regole comuni cui gli stessi dovranno fare riferimento.

Il fine ultimo è quello di sollecitare gli aeroporti ad essere maggiormente efficienti nell'erogazione alle aerolinee dei loro servizi e di rendere coerenti i criteri di tariffazione con la qualità offerta ai passeggeri.

Il 7 aprile 2008 Il Consiglio Trasporti dell'UE ha raggiunto, in una pubblica deliberazione, un accordo politico sul testo. Gli organi del Consiglio hanno lavorato sulla scorta dell'orientamento generale adottato nella sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 29 e 30 novembre 2007 e degli emendamenti adottati in prima lettura dal Parlamento europeo nel gennaio 2008. Per facilitare un accordo in seconda lettura con il Parlamento europeo il testo dell'accordo politico contiene gli emendamenti risultati accettabili per tutte le delegazioni.

Il Consiglio aveva già approvato nel suo orientamento generale alcune modifiche al testo della proposta della Commissione intese a renderlo più chiaro ma anche a venire incontro alle preoccupazioni manifestate dagli Stati membri. La principale modifica riguarda il campo di applicazione della direttiva. La Commissione aveva proposto inizialmente l'inclusione di tutti gli aeroporti con un traffico annuo superiore a un milione di passeggeri. Il Consiglio ha elevato la soglia a cinque milioni e la direttiva si applicherà inoltre al più grande aeroporto di ciascuno Stato membro.

Il Consiglio definirà la posizione comune in una delle prossime sessioni, previa messa a punto del testo, e la trasmetterà al Parlamento europeo per la seconda lettura nel quadro della procedura di codecisione.

La direttiva dovrà essere recepita dagli Stati Membri entro 18 mesi dalla sua pubblicazione sulla G.U.U.E e verrà applicata a tutti gli aeroporti con un traffico superiore a un milione di passeggeri l'anno o, per le merci, a 25.000 tonnellate l'anno.

2. la comunicazione sulla capacità aeroportuale, l'efficienza e la sicurezza in Europa, elaborata dalla Commissione Europea in seguito agli impatti sull'ambiente conseguenti i tassi di crescita del traffico aereo registrati negli ultimi anni, mira invece a garantire al trasporto aereo uno "sviluppo sostenibile", sulla base dei seguenti criteri di riferimento:

- ottimizzazione dell'uso dell'attuale capacità aeroportuale;
- maggiore attenzione alle operazioni di sicurezza;
- promozione della "*co-modality*" attraverso il miglioramento dei sistemi di scambio tra trasporto ferroviario e trasporto aereo;
- attenuazione dei livelli di impatto ambientale degli aeroporti;
- definizione di un piano generale di nuove infrastrutture e di tecnologie a basso costo.

Nella comunicazione, con l'obiettivo di intervenire nel ridurre i ritardi generati dalla congestione aeroportuale, la Commissione arriva inoltre a prevedere che potrebbe essere reso obbligatorio, e non opzionale, il ritiro del piano di volo in caso di volo senza *slot*. E' importante notare che la ricercata coerenza tra *slot* e piano di volo

si armonizza con le indicazioni dell'Atto di indirizzo per la riforma del trasporto aereo nazionale del 12 dicembre 2006 che vuole garantire, in Italia, efficaci e trasparenti modalità di gestione degli *slot* stessi.

3. si rappresenta inoltre che nel rapporto sull'applicazione e gli sviluppi della Direttiva sul *groundhandling* sono stati evidenziati gli effetti positivi prodotti dalla fase iniziale di liberalizzazione del mercato promossa dalla Direttiva 96/67/EC, adottata il 15 ottobre 1996 dal Consiglio.

Tra essi il documento evidenzia:

- un più elevato livello di competizione ed una conseguente maggiore libertà di scelta tra i diversi fornitori di servizi;
- una riduzione del costo dei servizi stessi ed una maggiore pressione sui prezzi;
- una certa incidenza sulle condizioni di impiego dell'industria, senza una generale riduzione dei posti di lavoro;
- una modesta redistribuzione delle quote di mercato del *groundhandling* negli aeroporti europei economicamente più rilevanti.

Il pacchetto legislativo è ora all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio.

4 aprile 2007: In materia di diritti dei passeggeri, la Commissione europea ha presentato una relazione sui risultati e l'applicazione del reg. 261/2004 riguardante la compensazione e l'assistenza dovute ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione, ritardo prolungato del volo, lamentando ancora forti aree di criticità. Essa ha pertanto concesso sei mesi di tempo alle compagnie aeree e agli Stati Membri al fine di rendere maggiormente efficace l'applicazione del regolamento, pena un rafforzamento delle procedure d'infrazione contro gli Stati Membri. La Commissione ha inoltre predisposto materiale informativo più aggiornato per rendere i passeggeri maggiormente consapevoli dei propri diritti.

11 luglio 2007: il Parlamento europeo ha approvato in prima lettura la proposta di regolamento per la revisione della normativa del terzo pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo, che dovrebbe sostituire gli attuali Regolamenti (CEE) n. 2407/92 - 2408/92 - 2409/92. Le principali aree interessate dalle modifiche concernono i requisiti per il rilascio della licenza di esercizio e quelli in materia di locazione di aeromobili, l'accesso alle rotte, gli oneri di servizio pubblico, le norme di ripartizione del traffico tra gli aeroporti e le disposizioni in materia tariffaria.

Il Consiglio Trasporti dell'UE il 3 dicembre 2007 è pervenuto ad un accordo politico sulla proposta di regolamento. Il testo approvato contiene una serie di modifiche della proposta della Commissione, che riguardano in particolare i seguenti punti: definizioni, in particolare l'aggiunta della definizione di principale centro di attività; requisiti per la sottoscrizione di contratti di utilizzazione (*leasing*) da parte dei vettori comunitari; requisiti finanziari per il rilascio e il mantenimento di una licenza d'esercizio; fornitura di servizi aerei intracomunitari; disposizioni in materia di tariffe e norme sulla trasparenza delle medesime.

Si tratta di un testo di compromesso che tiene conto degli emendamenti apportati dal Parlamento europeo in prima lettura, adottati nel luglio 2007, che agevolerà un accordo in seconda lettura

Il Consiglio Giustizia ha adottato la propria posizione comune nella sessione del 18 aprile 2008, previa messa a punto del testo, e la trasmetterà al Parlamento europeo per una seconda lettura nell'ambito della procedura di codecisione. Il processo di revisione dovrebbe essere completato a metà 2008.

26 luglio 2007: In materia di diritti dei passeggeri, in ottemperanza alle disposizioni del reg. CE 1107/2006, dal 26 luglio 2007 una compagnia aerea (un suo agente o un operatore turistico) non può rifiutare di accettare una prenotazione o di imbarcare un passeggero con disabilità o a mobilità ridotta da e per un aeroporto dell'Unione Europea, purché lo stesso sia in possesso di un biglietto valido e di una prenotazione. Il rifiuto alla prenotazione o all'imbarco può avvenire solo per motivi di sicurezza oppure se le dimensioni dell'aeromobile o dei suoi portelloni rendono fisicamente impossibile l'imbarco o il trasporto. In questo caso il passeggero deve essere debitamente informato.

Dal 26 luglio 2008, il regolamento trasferirà agli aeroporti la responsabilità della gestione dell'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), finora di pertinenza delle compagnie aeree, mantenendo tuttavia l'onere a carico del vettore.

Il gestore aeroportuale, tuttavia, potrà appaltare, attraverso pubblica gara, adeguatamente monitorata dagli Stati Membri, la prestazione dell'assistenza a terzi, vettori compresi, in considerazione del ruolo positivo svolto in passato dagli stessi.

L'ENAC ha istituito un Gruppo di lavoro, cui Alitalia partecipa attivamente insieme ad aeroporti e associazioni dei consumatori, con il compito di produrre una circolare applicativa del Regolamento.

6 novembre 2007: La Commissione europea, su iniziativa del Vice-Presidente Frattini, ha adottato la Proposta per l'istituzione di un "EU-PNR scheme" attraverso la creazione di sistemi nazionali di raccolta dei dati dei passeggeri in volo attraverso lo spazio aereo degli Stati Membri. Ogni Stato Membro dovrebbe predisporre un sistema di raccolta simile a quello creato dagli Stati Uniti.

Al di là dei giudizi di merito circa la reale efficacia di questo provvedimento in un'ottica di miglioramento della sicurezza, è opportuno sottolineare come la sua introduzione comporterebbe per l'industria del trasporto aereo un onere insopportabile. È difficile pensare a come i vettori comunitari possano far fronte alle conseguenze operative, tecniche e finanziarie di 27 diversi sistemi nazionali durante la quotidiana attività di gestione del traffico dei passeggeri, con il rischio di far cadere sui passeggeri stessi oneri e disagi.

14 novembre 2007: Il Commissario UE, dopo una attenta indagine su scala Europea contro la pubblicità fuorviante e le pratiche sleali riscontrate nei siti *web* che vendono biglietti aerei (indicazione chiara dei prezzi, delle disponibilità di un'offerta speciale e accessibilità ai termini contrattuali generali), ha constatato che, tra questi, più del 50% ha presentato irregolarità.

La Commissione ha concesso quattro mesi di tempo agli interessati per fornire spiegazioni e modificare i siti *web* pena azioni legali con conseguenti sanzioni pecuniarie o la chiusura degli stessi.

15 novembre 2007: La Commissione europea ha adottato una Proposta tesa a semplificare e modernizzare le disposizioni del Regolamento 2299/89, che prevede un "Codice di Condotta" per le attività dei CRS (Computerised Reservation System), al fine di assicurare omogeneità e trasparenza nella gestione della vendita dei servizi delle differenti compagnie aeree.

Gli obiettivi della proposta sono:

- rafforzare la competizione tra CRS;
- assicurare un'informativa più completa ai consumatori;
- mantenere e rafforzare elementi e dispositivi del Codice quali quelli tesi a scongiurare abusi competitivi da parte dei vettori che posseggono o controllano i CRS ("parent carriers"), proibendo loro di offrire incentivi/disincentivi ad agenti di viaggio per l'uso di specifici CRS, e a garantire una presentazione imparziale delle varie opzioni di viaggio.

La Proposta di revisione è ora passata all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio.

15 novembre 2007: La Commissione europea ha emesso una Comunicazione sull'applicazione del Regolamento 793/2004 relativo all'assegnazione degli slot. L'orientamento espresso, come auspicato dai vettori, è quello di assicurare una migliore implementazione del regolamento esistente piuttosto che procedere ad una sua revisione.

Il **29 gennaio 2008** si è tenuto un incontro con gli *stakeholder* coinvolti, chiamati ad esprimere la propria opinione/posizione sulla Comunicazione.

AEA ed Alitalia hanno sottolineato e ribadito i seguenti punti:

- nessuna necessità di revisione del Regolamento
- nessuna necessità di regole esplicite per il "*secondary trading*" in quanto, come confermato dall'Alta Corte del Regno Unito, gli scambi di *slot* dietro compensazione pecuniaria sono già contemplati dall'attuale Regolamento
- nessuna confisca di *slot*, nessuna asta, l'esercizio dello *slot* è stato finora gratuito ed è auspicabile che continui ad esserlo piuttosto che venga introdotta una sua commercializzazione.

11 gennaio 2008: In tema di Sicurezza, è proseguito il processo di revisione del Regolamento (CE) n. 2320/2002, conclusosi con la pubblicazione il 9 aprile 2008 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del Reg. (CE) 300/2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

Il nuovo regolamento prevede anche misure per limitare l'accesso alla cabina di pilotaggio e per affrontare passeggeri indisciplinati a bordo. Inoltre, le nuove norme prevedono che i passeggeri ed i loro bagagli provenienti da paesi extra Ue con norme di sicurezza analoghe, non dovranno sottoporsi a ulteriori controlli all'arrivo in Europa.

18 aprile 2008: il Consiglio dell'UE ha presentato la propria "Posizione Comune" sulla proposta di direttiva COM(2006)818 per l'inclusione dell'aviazione nell'Emission Trading Scheme (ETS).

Il 13 novembre 2007 il Parlamento europeo aveva approvato in Prima Lettura le proprie modifiche al testo originario della Direttiva, con un testo rigoroso che presentava delle forti criticità per l'aviazione italiana ed europea, rischiando di far ricadere sui vettori conseguenze economiche onerose che si riflettono anche sugli utenti.

Il testo della Posizione Comune del Consiglio mitiga in parte il precedente testo del Parlamento europeo.

A partire dal 7 maggio 2008 si avvierà nuovamente l'iter per la "seconda lettura" del testo e Alitalia insieme agli altri vettori europei continueranno a svolgere attività di lobbying affinché le istituzioni comunitarie tengano conto delle esigenze dell'industria, per non ridurre la competitività e la redditività del settore aeronautico e per non ostacolare il diritto dei cittadini alla mobilità.

Alitalia sta attivando un gruppo di lavoro per sensibilizzare gli enti coinvolti sulle conseguenze dell'entrata in vigore della Direttiva (raccolta dati, monitoraggio emissioni ecc.).

Probabilmente il testo verrà votato dall'Assemblea Plenaria del Parlamento europeo in luglio 2008.

Ambito Internazionale

23 luglio 2007: è stato approvato il nuovo accordo sul PNR, che disciplina il trasferimento dei dati dei passeggeri dei voli da/per gli USA in esso contenuti. La nuova intesa prevede entro il prossimo gennaio 2008 l'invio da parte dei vettori delle richieste informazioni alle autorità, anziché consentire, come avviene attualmente, l'accesso di queste ultime ai database delle compagnie aeree.

23 agosto 2007: le Autorità statunitensi (TSA- Transportation Security Administration) hanno emanato una "Notice of Proposed Rule Making", c.d. "Secure Flight", oggetto di commenti da parte degli operatori interessati. Tale nuovo programma prevede l'invio, 72 ore prima della partenza del volo, di una serie di dati relativi ai passeggeri (ad esempio nominativo ed itinerario), ai fini del controllo degli stessi da parte dell'Autorità rispetto alle "watch list" in suo possesso.

Il programma solleva perplessità tra i vettori. Tra le più evidenti: i tempi di trasmissione dei dati, la necessità di invio degli stessi anche nell'ipotesi del solo sorvolo del territorio statunitense, il veto all'emissione della carta d'imbarco prima di ricevere un benestare da parte della TSA, l'inoltro anche relativamente a persone, non di staff, che debbano accedere alle aree sterili degli aeroporti per accompagnare minori o passeggeri bisognosi di assistenza ecc.

In pari data, è stato pubblicato il Final Rule on Pre-Departure Passenger Manifest (AQQ), entrato in vigore il 19 febbraio. Il programma prevede 3 modalità di trasmissione dei dati dei passeggeri, per i quali verrà emessa carta di imbarco solo dopo approvazione dell'Autorità Statunitense preposta, con conseguenti difficoltà operative. I vettori hanno richiesto una proroga per l'implementazione, accordata dalle autorità USA fino all'agosto 2008.

Anche dal Canada sono giunte nuove disposizioni di sicurezza, con cui si richiede al vettore di effettuare riscontri tra i nominativi inseriti in liste predisposte dall'Autorità e quelli dei passeggeri che si presentino all'accettazione dei voli. In caso positivo il vettore è tenuto a contattare l'autorità per richiedere una decisione circa l'imbarco o meno del passeggero individuato. Se il vettore contravviene a tali indicazioni rischia anche il dirottamento del proprio volo rispetto alla destinazione prevista.

Si tratta di un terreno molto delicato che costringe le compagnie aeree a svolgere in piena autonomia controlli normalmente non previsti dalle legislazioni statali, spesso senza garanzie e tutele da parte delle proprie autorità nazionali.

Il Garante per la protezione dei dati personali, interpellato da Alitalia insieme alle altre autorità nazionali competenti, ha ritenuto che non vi siano i presupposti legali perché il vettore adempia alla richiesta canadese.

5 settembre 2007: sulla Gazzetta Ufficiale italiana n. 206 del 5 settembre 2007 è stato pubblicato il Decreto Legislativo 2 agosto 2007, n. 144 di recepimento della Direttiva europea 2004/82 sul trasferimento dei dati APIS di passeggeri provenienti da Paesi Terzi e diretti in Europa. Il Ministero dell'Interno, come previsto dall'art. 7, sta attualmente lavorando al decreto con cui verranno stabilite le modalità tecniche ed operative per la comunicazione, da parte dei vettori, delle informazioni richieste.

Nuove richieste in tema di trasferimento dei dati personali dei passeggeri sono state avanzate di recente dalle autorità coreane ed indiane. È in corso un'intensa attività di *lobbying* per ricondurre il proliferare di queste richieste in un quadro giuridico certo ed omogeneo che non comprometta il modus operandi dei vettori sia da un punto di vista legale, sia da un punto di vista operativo.

Si ricorda che attualmente Alitalia trasferisce i dati dei passeggeri a Stati Uniti, Canada, Messico e Giappone.

Conto Economico Consolidato

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2007		2006 Restated	
	<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>
Attività in Funzionamento				
Ricavi del traffico	(3)	4.354.148	4.373.305	1.750
Altri ricavi operativi	(4)	492.927	9.757	351.048
<i>di cui "Transazione con gestore aeroportuale"</i>		43.732		
<i>" Slot exchange"</i>		55.366		
<u>Totale ricavi operativi</u>		4.847.075		4.724.353
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(5)	(1.090.325)	(344.644)	(1.065.765)
Spese per servizi	(6)	(2.695.250)	(617.478)	(2.732.808)
Costi per il personale	(7)	(852.122)		(739.086)
<i>di cui "Curtailment"</i>		(14.021)		
Ammortamenti e svalutazioni	(8)	(387.087)		(510.142)
<i>di cui "Svalutazione flotta"</i>		(97.440)	(197.266)	
Altre spese operative	(9)	(132.672)	(5.824)	(143.074)
<u>Totale spese operative</u>		(5.157.457)		(5.190.876)
<u>Risultato operativo</u>		(310.382)		(466.523)
Quota dei proventi(oneri) delle partecip.P.N.	(10)	(5.175)		(1.614)
Proventi da attività di investimento	(11)	1.866		1.343
Proventi (oneri) finanziari	(12)	(154.143)	(988)	(139.141)
Altri proventi (oneri)	(13)	(1.234)		(591)
<u>Risultato prima delle imposte</u>		(469.068)		(605.935)
Imposte dell'esercizio	(14)	(27.666)		(21.035)
<i>di cui: imposte correnti ed anticipate</i>		(7.725)	(757)	
<u>Risultato del periodo da attività di funzionamento</u>		(496.734)		(626.970)
Risultato delle attività cessate	(15)	2.085		
<u>Risultato dell'esercizio</u>		(494.650)		(626.970)
Utile (perdita) di competenza della Capogruppo		(494.646)		(626.954)
Utile (perdita) di competenza dei terzi		(4)		(16)
<i>(importi in euro)</i>				
Risultato per azione		(0,36)		(0,45)

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

importi in migliaia di euro

ATTIVITA'	31.12.2007		31.12.2006 (Restated)	
	<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>
Attività non correnti				
Terreni e fabbricati	7.051		6.292	
Flotta	1.982.431		2.219.893	
Altre immobilizzazioni materiali	15.132		19.278	
Beni in locazione finanziaria	4.873		5.094	
Avviamento	26.500		33.000	
Altre attività immateriali	26.251		25.048	
Partecipazioni	83.011		88.050	
Attività disponibili per la vendita	4.586		144.873	
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	95.962		95.695	
Titoli diversi dalle partecipazioni	0		0	
Attività per imposte anticipate	21.475		24.744	
	2.267.272		2.661.966	
Attività correnti				
Rimanenze	41.100		42.707	
Crediti commerciali	126.293	14.347	147.835	22.647
Crediti vari e altre attività correnti	540.642	2.772	474.157	6.246
Attività finanziarie possedute per la negoziazione	0		109	
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	33.855		50.311	
Attività disponibili per la vendita	105.715		0	
Crediti tributari	87.127		91.491	
Strumenti finanziari derivati	53.826		66.283	
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	329.532		664.938	
	1.318.090		1.537.832	
Attività classificate come detenute per la vendita	8.402		9.513	
	3.593.764		4.209.311	
Totale ATTIVITA'				

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2007	<i>di cui verso parti correlate</i>	31.12.2006	<i>di cui verso parti correlate</i>
			(Restated)	
Capitale e Riserve				
Capitale Sociale	(28)	1.297.300	1.297.297	
Riserve di capitale	(29)	6	125.667	
Riserve di rivalutazione	(30)	(44.396)	85.660	
Riserve di copertura e traduzione	(31)	(14.615)	(4.020)	
Altre Riserve		0	0	
Risultati portati a nuovo	(32)	(362.341)	27.205	
Perdita ripianata in corso d'anno		0	0	
Risultato di periodo	(33)	(494.646)	(626.954)	
		<hr/>	<hr/>	
Patrimonio netto attribuibile agli azionisti della controllante		381.308	904.854	
Interessenze di minoranza	(34)	62	67	
		<hr/>	<hr/>	
Totale patrimonio netto		381.370	904.920	
Passività a medio lungo termine				
Indebitamento a medio lungo termine	(35)	656.721	27.964	838.797
Prestito obbligazionario Convertibile	(36)	720.521		709.496
Passività per locazioni finanziarie	(37)	4.431		4.809
Altre passività finanziarie		0		4.531
		<hr/>	<hr/>	
		1.381.672		1.557.632
TFR e altri benefit ai dipendenti				
TFR	(38)	140.955		137.365
Fondo sconto su biglietti	(39)	13.999		14.848
Altri benefici definiti	(40)	2.019		2.760
		<hr/>	<hr/>	
		156.973		154.973
Fondo imposte				
	(41)	7.265		12.729
Accantonamenti				
	(42)	258.048		203.162
		<hr/>	<hr/>	
		1.803.958		1.928.496
Passività correnti				
Debiti Finanziari	(35)	152.130	713	183.438
Passività per locazioni finanziarie	(37)	378		347
Debiti commerciali	(43)	631.070	141.952	523.679
Debiti vari e altre passività		552.803		617.657
Debiti per imposte correnti	(44)	25.412		18.065
Strumenti finanziari derivati	(45)	46.643		32.709
		<hr/>	<hr/>	
		1.408.436		1.375.895
Passività direttamente associate alle attività classificate come detenute per la vendita		0		0
		<hr/>	<hr/>	
Totale passività		3.212.394		3.304.391
		<hr/>	<hr/>	
Totale PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		3.593.764		4.209.311
		<hr/>	<hr/>	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

importi in euro migliaia

	31.12.2007	31.12.2006 Restated
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	706.123	1.108.096
Attività operativa:		
Risultato di periodo del gruppo	(494.650)	(626.970)
Ammortamenti	277.877	300.792
Dividendi	(1.866)	(1.343)
Interessi attivi	(29.569)	(37.067)
Interessi passivi	121.858	121.217
Imposte	27.767	21.035
Variazione cambi	31.022	13.988
(Plusvalenza) o minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(3.395)	(15.271)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	110.374	202.648
Variazione netta dei benefici ai dipendenti	2.000	(29.648)
Flusso di cassa del risultato operativo ante la variazione del capitale	41.417	(50.620)
Variazione del capitale di esercizio	74.015	11.507
Flusso di cassa del risultato operativo	115.432	(39.114)
Interessi incassati	18.815	21.012
Interessi pagati	(110.115)	(90.324)
Dividendi incassati	1.866	1.343
Imposte pagate	(20.603)	(29.903)
Flusso di cassa netto da attività d'esercizio	5.395	(136.986)
- di cui verso parti correlate	(864.669)	(986.989)
Attività di investimento:		
Investimenti in immobilizzazioni:		
.materiali	(132.201)	(107.723)
.immateriale	(4.972)	(44.981)
.finanziarie	(15.925)	(29.382)
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni	16.337	146.671
Flusso di cassa netto da attività di investimento	(136.761)	(35.416)
- di cui verso parti correlate	(105.210)	(46.551)
Attività di finanziamento:		
.Conferimenti dei soci	34	20
.Altre variazioni del capitale proprio	0	186
.Rimborsi di finanziamenti	(154.144)	(212.970)
.Incremento(decremento) indebitamento a breve	(22.266)	24.175
.Pagamento per locazioni finanziarie	(348)	(320)
.variazione dei cambi	(31.340)	(44.470)
.interessi passivi	(11.743)	(30.893)
.Altre variazioni di finanziamento	8.137	27.475
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento	(211.670)	(236.797)
- di cui verso parti correlate	(6.395)	(8.581)
Variazione dei cambi delle disponibilità monetarie	(12.413)	(8.830)
.interessi attivi	10.754	16.056
Flusso monetario del periodo	(344.695)	(401.972)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al termine del periodo	361.427	706.123

Riconciliazione disponibilità liquide e mezzi equivalenti con voci di bilancio	31.12.2007	31.12.2006
Cassa ed altre disponibilità liquide o mezzi equivalenti	329.532	664.938
Crediti finanziari correnti	33.855	50.311
Titoli	0	109
Scoperti bancari	(1.960)	(9.236)
	361.427	706.123

Analisi degli investimenti in imprese entrate nell'area di consolidamento

	31.12.2006
Attività correnti e non correnti	24.013
Avviamento	27.000
Passività correnti e non correnti	(13.013)
prezzo di acquisto	38.000
<i>di cui saldato con disponibilità liquide o mezzi equivalenti</i>	<i>38.000</i>

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO Gruppo Alitalia

Euro migliaia

	Capitale Sociale	Riserva da sovrapprezzo conversione obbligazioni	Utili e perdite portate a nuovo	Utili e perdite esercizio	Perdita ripianata in corso anno	Riserva first time adoption	Riserva di copertura e traduzione	Riserva POC	Riserva per attività disponibili alla vendita	Interessenze dei terzi	Totale
Saldo al 31 dicembre 2005	1.297.294	1.445	(58.032)	(167.562)	139.882	93.228	719	124.205	25.000	(216)	1.455.962
Effetto di cambio principio contabile 2007			19.802								19.802
Saldo al 1 gennaio 2006 restated	1.297.294	1.445	(38.230)	(167.562)	139.882	93.228	719	124.205	25.000	(216)	1.475.765
Sottoscrizione dei soci											0
Riclassifiche da conversione	3	17									20
Ripartizione utili e perdite			(27.680)	167.562	(139.882)						(0)
Altri incrementi e decrementi			(113)				(4.739)		60.660	299	56.106
Risultato di periodo				(626.954)						(16)	(626.970)
Saldo al 31 dicembre 2006 restated	1.297.297	1.462	(66.023)	(626.954)	0	93.228	(4.020)	124.205	85.660	67	904.920
Sottoscrizione dei soci											0
Riclassifiche da conversione	3	30									33
Ripartizione utili e perdite			(626.954)	626.954							0
Altri incrementi e decrementi							5.529		(34.462)		(28.932)
Delibera assembleare 27 giugno 2007 (bilancio 31 dicembre 2006)		(1.462)	141.756			(54.634)			(85.660)		(0)
Delibera assembleare 27 giugno 2007 (situazione patrimoniale al 31 marzo 2007 ex art.2446 c.c.)		(24)	150.287				(16.124)	(124.205)	(9.934)		0
Risultato di periodo				(494.646)						(4)	(494.650)
Saldo al 31 dicembre 2007	1.297.300	6	(400.934)	(494.646)	0	38.593	(14.615)	0	(44.396)	62	381.370

PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DEL PERIODO DEL BILANCIO DELLA CAPOGRUPPO E DEL BILANCIO CONSOLIDATO

	Patrimonio netto		Risultato	
	31.12.2007	31.12.2006 restated	31.12.2007	31.12.2006 restated
Patrimonio e risultato netto Capogruppo	405.662	917.831	(483.269)	(608.593)
Rettifiche prima adozione IAS	(3.360)	(3.360)		
Restatement per cambio principio contabile "shop visit"	2.835	2.835		
Rettifiche di consolidato	(7)	(7)		
Risultati portati a nuovo delle società	(12.446)	5.916		
Risultati delle società controllate di periodo	(6.209)	(17.109)	(6.209)	(17.109)
Valutazione delle società collegate di periodo	(5.167)	(1.252)	(5.167)	(1.252)
	381.308	904.854	(494.646)	(626.954)
Capitale e risultato dei terzi	62	67	(4)	(16)
Patrimonio e risultato netto del Gruppo	381.370	904.920	(494.650)	(626.970)

(1) Parte Generale

L'Alitalia – Linee Aeree Italiane - S.p.A. è una società costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle imprese di Roma. L'indirizzo della sede legale, riportato nella prima pagina del fascicolo di bilancio, è in Roma – Via Alessandro Marchetti, 111.

Le principali attività della società e delle sue controllate (il Gruppo), nonché l'indicazione delle località in cui esse sono condotte, vengono descritte nella Relazione sulla gestione nel paragrafo "Il Gruppo Alitalia".

Il presente bilancio è espresso in euro, valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni del Gruppo (valuta funzionale del Gruppo). Le attività estere sono incluse nel bilancio consolidato secondo i principi indicati nelle note che seguono.

Azionista di riferimento

Al 31 dicembre 2007 la maggioranza del capitale sociale della Capogruppo, pari al 49,9% era detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Principi contabili

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 è stato redatto secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS emessi dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) e omologati dall'Unione Europea, nonché i provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005. Per IAS/IFRS si intendono gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS) e gli *International Accounting Standard* (IAS) rivisti, nonché tutte le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretation Committee* (SIC).

Il bilancio è stato inoltre redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività, essendosi ritenuta tuttora verificata l'appropriatezza di tale presupposto alla luce della normativa contabile internazionale, avuto riguardo agli elementi di incertezza più oltre descritti.

La Società Capogruppo si trova infatti da tempo in una situazione di squilibrio economico strutturale che ha comportato la rilevazione di significative perdite nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 e nei bilanci degli esercizi precedenti, nonché il realizzarsi di ingenti assorbimenti di liquidità. Dal punto di vista finanziario, già in sede di budget 2008 si è rappresentato che il mantenimento della liquidità su livelli di sostenibilità operativa si prospettava sempre più correlato con l'operazione di ricapitalizzazione prevista, nello stesso budget, a metà 2008 e nell'ordine di 750 milioni di euro.

I risultati del primo trimestre 2008 evidenziano, infatti, un ulteriore peggioramento della situazione economico finanziaria conseguente alla situazione di incertezza aziendale, segnata dalla continua erosione della credibilità commerciale della compagnia con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite, dalle conseguenti criticità nell'implementazione delle azioni previste dal budget e dal deterioramento dello scenario di mercato,

caratterizzato da un costante e sempre più significativo incremento del costo del carburante che richiedono un'adeguata capitalizzazione in grado di sostenere l'operatività prospettica della Società.

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

Lo stesso 15 marzo, il Consiglio di Amministrazione ha approvato, sulla base di un aggiornamento delle ipotesi su cui era stato predisposto il precedente Piano di "sopravvivenza e transizione" approvato il 7 settembre 2007 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 era stato condiviso con Air France–KLM e la sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società costituiva una delle condizioni di efficacia del contratto concluso con il gruppo franco-olandese. Su tale Piano Industriale 2008-2010 si sarebbero dovute successivamente innestare le sinergie derivanti dall'integrazione di Alitalia nel gruppo Air France–KLM.

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, in particolare quelle relative al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali e associazioni professionali di Alitalia e Alitalia Servizi in merito alla prospettata operazione tra Alitalia ed Air France–KLM ed al relativo Piano Industriale 2008-2010. Conseguentemente, la stessa Air France–KLM, 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..

L'estendersi ed articolarsi, lungo l'intero corso del 2007 ed anche nei mesi seguenti, delle diverse fasi delle descritte procedure trovano riflesso in una sostanziale indeterminatezza/incertezza circa i definitivi assetti del Gruppo che ha di fatto negativamente condizionato, e tuttora condiziona, la gestione operativa aziendale, oltre ad ostacolare la tempestività e la completezza dei forti interventi di discontinuità strategica ed operativa necessari al riequilibrio della struttura industriale, dei costi e del disegno di rete del vettore di bandiera.

Tale situazione, venendosi ad innestare su uno scenario di estrema delicatezza e complessità, in quanto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi d'ingenti assorbimenti di liquidità, (entro un orizzonte temporale di non lungo respiro che vede approssimarsi il limite dell'insostenibilità operativa) non poteva non riverberarsi sul complessivo andamento gestionale di Alitalia riproponendo in piena evidenza il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Stante quanto sopra, la continuità aziendale di Alitalia dipende in prima istanza dagli esiti, ad oggi non prevedibili, delle iniziative del Governo Italiano finalizzate alla individuazione delle possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società.

A tale ultimo riguardo il Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, 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 2008.

Si segnala altresì che successivamente, il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legge n.93 del 27 maggio 2008 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) in particolare contenente, all'art.4, modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto n.80 del 23 aprile 2008.

La Relazione Illustrativa che accompagna detto articolo *"conferma la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale dell'Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa.*

In particolare, la norma in esame viene emanata considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al decreto legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità

operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.

Ciò in quanto, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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.

Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di 300 milioni di cui al DL 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento”.

Si fa inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato D.L. n.93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art.4, che: *“la presente norma d’urgenza ed il decreto-legge n.80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di voler salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell’Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali”.*

Si segnala che in data 11 giugno 2008 la Camera dei Deputati ha approvato il summenzionato D.L. 80/2008, recependo le modifiche già apportate dal citato D.L. n. 93 del 27 maggio 2008 e dal D.L. n. 97 del 3 giugno 2008 (quest’ultimo concernente le modalità per la privatizzazione di Alitalia), nonché variando ulteriormente l’articolo 1, comma 2, come segue: *“ la somma erogata ad Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA . . .è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell’Economia e delle Finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero, e il 31 dicembre 2008”.*

Si segnala altresì che in pari data 11 giugno 2008 la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano l’avvio di un’inchiesta approfondita sul suddetto prestito di 300 milioni di euro concesso ad Alitalia

La Commissione europea ha deciso di aprire un’inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la compagnia aerea italiana ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L’inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni.

La Compagnia è confidente che lo Stato italiano potrà dimostrare la compatibilità di detto prestito con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Per questi motivi, il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra evidenziato e tenuto conto dell’interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la

realizzazione di un piano di risanamento della compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dalla normativa contenuta nei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di approvazione del presente Bilancio come lo stesso, pur in presenza degli elementi di incertezza in precedenza descritti relativi a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale dell'impresa e, di conseguenza, sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e far fronte alle proprie passività durante il normale corso della sua attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività di Alitalia.

Quanto sopra, ovviamente, in attesa delle ulteriori, indispensabili indicazioni di contesto da parte del Governo e, segnatamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista di riferimento.

Prospetti e schemi di bilancio

Il Bilancio consolidato è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dalle relative note di commento.

In maggior dettaglio si specifica che:

- il conto economico è classificato in base alla natura dei costi;
- lo stato patrimoniale è presentato con separata indicazione delle attività e delle passività correnti e non correnti;
- il rendiconto finanziario è presentato utilizzando il metodo indiretto;
- il prospetto delle variazioni di patrimonio netto mostra tutte le movimentazioni delle poste che compongono il patrimonio netto stesso.

Si rappresenta che, con riferimento alla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito agli schemi di bilancio, sono stati esposti nel conto economico, nello stato patrimoniale e nel rendiconto finanziario i rapporti significativi con parti correlate.

Si evidenzia infine che, sempre con riferimento alla citata Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006, nel prospetto di conto economico vengono rappresentati i componenti di reddito derivanti da eventi od operazioni il cui accadimento risulti non ricorrente ovvero da quelle operazioni o fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività.

Criteri di consolidamento

Il presente Bilancio consolidato include i bilanci della società Capogruppo Alitalia – Linee Aeree Italiane – S.p.A. e delle imprese da essa controllate redatti al 31 dicembre 2007. Si evidenzia come si abbia il controllo su un'impresa quando la società controllante possa determinare le politiche finanziarie e operative della controllata in modo tale da ottenere benefici dalla sua attività.

I risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data in cui si assume il controllo fino al momento in cui tale controllo cessa di esistere.

Qualora necessario, sono effettuate rettifiche ai bilanci delle imprese controllate per allineare i criteri contabili utilizzati dalle stesse a quelli adottati dal Gruppo.

I Bilanci delle imprese incluse nel perimetro di consolidamento sono consolidati con il metodo dell'integrazione globale, così sintetizzabile:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi nel loro ammontare complessivo, prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta e attribuendo ai soci di minoranza, nelle apposite voci del passivo e del conto economico, la quota di patrimonio netto e di risultato economico di propria competenza;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate a fronte delle corrispondenti quote di patrimonio netto;
- eliminazione dei crediti e debiti tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, nonché dei proventi ed oneri relativi ad operazioni tra le società stesse, ivi compresi i dividendi distribuiti nell'ambito del Gruppo;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate, rilevandone i relativi effetti fiscali.

Alla data di acquisizione del controllo, il Patrimonio Netto del imprese partecipate è determinato attribuendo ai singoli elementi dell'attivo e del passivo patrimoniale il loro valore corrente. L'eventuale differenza residua rispetto al costo di acquisto, se positiva, è iscritta alla voce dell'attivo "avviamento"; se negativa, è rilevata a Conto Economico.

Area di consolidamento

Relativamente al perimetro di consolidamento, si segnala che, con riferimento al commento delle partite economiche dell'esercizio 2007, il periodo recepisce le complete risultanze della controllata Volare che, consolidata dal 13 aprile 2006, era stata invece considerata nel periodo a raffronto soltanto da tale data.

Sono stati pertanto consolidati, oltre a quello della Capogruppo, il bilancio delle seguenti partecipate:

Partecipata	Partecipante	
Alitalia Express S.p.A. – Roma Capitale Sociale: €/mgl 23.400 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Volare S.p.A. – Ferno (Varese) Capitale Sociale: €/mgl 40.000 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Aviofin S.p.A. – Roma Capitale Sociale €/mgl 516 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%
Alinsurance S.r.l. (in liquidazione) – Roma Capitale Sociale: €/mgl 104 interamente versato	Aviofin S.p.A. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	88% 6%
Sisam S.p.A. (in liquidazione) – Roma Capitale Sociale: €/mgl 1.548 interamente versato	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.	100%

Gli esercizi sociali delle società incluse nel perimetro di consolidamento chiudono tutti al 31 dicembre.

Cambiamento di principi contabili

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

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

In conformità con quanto previsto dal paragrafo 22 dello IAS 8, il Gruppo ha applicato il principio in maniera retrospettiva e ha rettificato le voci di bilancio interessate per ogni periodo comparativo interessato ed il patrimonio netto di apertura al 1° gennaio 2006 per gli effetti maturati a tale data, come se il nuovo principio contabile fosse stato sempre applicato.

Di seguito sono riportate le voci di conto economico, stato patrimoniale, rendiconto finanziario e Patrimonio netto con evidenza delle rettifiche conseguenti al cambiamento di principio contabile rispetto ai saldi pubblicati nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2006. Per quanto riguarda le rettifiche al patrimonio netto di apertura del periodo a raffronto si rimanda anche al prospetto delle variazioni di patrimonio netto.

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 31.12.2006	Valori precedenti 31.12.2006	Variazioni	Variazioni %
-----------------------------	---------------------------------	---------------------------------	------------	-----------------

Stato patrimoniale

Flotta	2.220	2.198	22	1%
Attività per imposte anticipate	25	22	3	15%
Risultati portati a nuovo	(66)	(86)	20	-23%
Totale patrimonio netto	905	886	18	2%
Fondo imposte	13	6	7	105%

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 2006	Valori precedenti 2006	Variazioni	Variazioni %
-----------------------------	---------------------------	---------------------------	------------	-----------------

Conto economico

Spese per servizi	(2.731)	(2.784)	53	-2%
Ammortamenti e svalutazioni	(510)	(456)	(54)	12%
Risultato prima delle imposte	(606)	(605)	(1)	-
Imposte sul reddito del periodo	(21)	(21)	-	2%
Risultato del periodo	(627)	(626)	(1)	-
Risultato per azione (euro)	(0,45)	(0,45)	-	-

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 2006	Valori precedenti 2006	Variazioni	Variazioni %
-----------------------------	---------------------------	---------------------------	------------	-----------------

Rendiconto finanziario

Risultato	(627)	(626)	(1)	0%
Ammortamenti	301	247	54	22%
Investimenti in attività materiali	(107)	(54)	(53)	96%

Si segnala che, difformemente da quanto rappresentato nella Relazione Semestrale 2007, i valori "restated" 2006 sono stati esposti al netto dell'effetto fiscale determinando, anche alla luce di una più puntuale definizione di quanto da includere nella voce "Flotta", una riduzione di €/mln 3, del patrimonio netto "restated".

Criteri di valutazione

I principali criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio consolidato vengono di seguito esposti.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi per servizi di trasporto aereo vengono iscritti a conto economico nel momento in cui avviene il trasporto di passeggeri o merci. I debiti per "biglietti prepagati" rappresentano l'esposizione del Gruppo nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo venduti ma ancora da effettuare.

I ricavi di vendita sono riconosciuti quando i beni sono spediti e il Gruppo ha trasferito all'acquirente i rischi e i benefici significativi connessi alla proprietà dei beni.

Gli interessi attivi sono rilevati in applicazione del principio della competenza temporale, sulla base dell'importo finanziato e del tasso di interesse effettivo applicabile, rappresentante il tasso che sconta gli incassi futuri stimati lungo la vita attesa dell'attività finanziaria onde riportare il tutto al valore di carico contabile dell'attività stessa.

I dividendi sono rilevati allorché venga stabilito il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Leasing

I contratti di locazione sono classificati come locazioni finanziarie laddove i termini del contratto risultino tali da trasferire sostanzialmente tutti i rischi e i benefici della proprietà al locatario. Tutte le altre locazioni sono invece considerate operative.

Locazioni operative

I costi per canoni di locazione operativa sono iscritti a conto economico. Eventuali benefici ricevuti o da ricevere a titolo di incentivo per l'ingresso in contratti di locazione operativa sono iscritti a conto economico a quote costanti per la durata del contratto.

Imposte

Le imposte di periodo rappresentano la somma delle imposte correnti e differite delle società incluse nell'area di consolidamento.

Le imposte correnti sono basate sul risultato imponibile dell'esercizio. Il reddito imponibile differisce dal risultato riportato nel conto economico poiché esclude componenti positivi e negativi che saranno tassabili o deducibili in altri esercizi e esclude inoltre voci che non saranno mai tassabili o deducibili. La passività per imposte correnti è calcolata utilizzando le aliquote vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono le imposte che le società prevedono di pagare o di recuperare sulle differenze temporanee fra il valore contabile delle attività e delle passività di bilancio e il corrispondente valore fiscale utilizzato nel calcolo dell'imponibile fiscale. Le passività fiscali differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili, mentre le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui si ritenga probabile che verranno in futuro a determinarsi risultati fiscali imponibili tali da consentire l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Le imposte differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale prevista al momento del realizzo dell'attività o dell'estinzione della passività. Le imposte differite sono imputate direttamente al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente a patrimonio netto, nel qual caso anche le relative imposte differite sono imputate al patrimonio netto.

Le attività e le passività fiscali differite sono compensate quando vi è un diritto legale a compensare le imposte correnti attive e passive e quando si riferiscono ad imposte dovute alla medesima autorità fiscale e il Gruppo intende liquidare le attività e le passività fiscali correnti su base netta.

Operazioni in valuta estera

Nella preparazione dei bilanci delle singole entità, le operazioni in valuta estera sono inizialmente rilevate ai cambi vigenti al momento in cui sono compiute le operazioni.

Alla data di bilancio le attività e le passività in valuta estera sono convertite ai cambi correnti a tale data. Le attività non monetarie espresse al *fair value* e denominate in valuta estera sono convertite ai cambi in essere alla data in cui furono determinati i *fair value*.

Le differenze di cambio emergenti dalla regolazione delle poste monetarie e dalla riesposizione delle stesse ai cambi correnti alla fine del periodo sono imputate al conto economico del periodo, ad eccezione delle differenze cambio su attività non monetarie espresse a *fair value*, le cui variazioni in termini di *fair value* sono iscritte direttamente a patrimonio netto, così come la componente cambi.

Per coprire la propria esposizione al rischio cambi, il Gruppo ha stipulato alcune operazioni finanziarie derivate su valute.

Fabbricati, impianti e macchinari

Le attività materiali sono iscritte al costo, eventualmente rivalutato in applicazione di norme speciali di legge, al netto di eventuali svalutazioni per perdite di valore. Il costo comprende gli oneri di smantellamento e rimozione del bene, i costi di bonifica del sito su cui insiste l'attività (se rispondenti alle previsioni dello IAS 37), gli oneri accessori di diretta imputazione e le spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni.

I contributi pubblici in conto capitale vengono portati a riduzione del costo dei cespiti cui essi si riferiscono e gli ammortamenti sono determinati sul relativo costo netto.

La recuperabilità del valore delle attività materiali è verificata secondo i criteri previsti dallo IAS 36 illustrati nel successivo paragrafo "Perdita di valore delle attività".

Il valore ammortizzabile di un'attività materiale è costituito dal suo valore di iscrizione iniziale al netto del valore residuo. Quest'ultimo è definito dallo IAS 16 come la stima dell'ammontare che l'impresa ritiene di recuperare dalla cessione del bene, al netto dei costi di alienazione, ipotizzando che il bene stesso si trovi già nell'anzianità e nelle condizioni attese al termine della sua vita utile.

Il gruppo Alitalia ha adottato come valore residuo degli aeromobili un importo pari ad una percentuale del costo storico iniziale e precisamente:

10% per B777, B767, MD11, A321, A320, A319, ERJ145
5% per MD80, ATR72

Per vita utile si intende il periodo di tempo nel quale si suppone che un bene sia disponibile per l'uso dall'impresa. Il Gruppo Alitalia estende, in modo prospettico, la vita utile di quegli aeromobili che, avendo già sostenuto la terza *heavy maintenance*, presentano un disallineamento tra i periodi di ammortamento degli aeromobili e quelli delle relative revisioni cicliche.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico.

Gli oneri relativi alle *heavy maintenance* degli aeromobili (revisione D e ispezione IL) e dei motori (*shop visit*) vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni.

I costi capitalizzati su beni di terzi sono attribuiti alle classi di cespiti cui si riferiscono e ammortizzati al minore tra la durata residua del contratto di locazione e la vita utile residua della natura di cespiti cui la migioria è relativa.

I costi di *phase-out* relativi ad aeromobili di proprietà e di terzi sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui escono dall'operativo.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, esse sono rilevate separatamente onde essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*"). In particolare, gli aeromobili, tipico "macchinario" complesso, sono stati scomposti nelle seguenti componenti:

- *heavy maintenance* sulla cellula (D-check e ispezione IL);
- cellula (*airframe*);
- *heavy maintenance* sul motore (*shop visit*);
- motore.

Sempre in base al criterio del *component approach*, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento.

Le attività materiali sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alla vita utile dei beni.

Più in particolare, per la flotta, il cui ammortamento risulta in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo, vengono utilizzati i seguenti parametri:

Vita utile componenti aeromobili (n. di anni)				
famiglia	revisione ciclica	Cellula	Shop visit	motori
B777	8	20	5	20
B767	6	20	3	20
MD11	5	20	-	20
MD80	6	18	-	18
A319, A320 e A321	5,5	18	5	18
ERJ145	-	18	3	18
ATR72	-	14	3	14

Per le altre attività materiali si utilizzano invece le seguenti vite utili:

Classe cespiti	vita utile (n. di anni)
Fabbricati	25 - 33
Costruzioni leggere	10
Impianti	5 - 10
Simulatori di voli	10
Materiale aeronautico	14 - 18
Attrezzature	4 - 10
Banchi prova	10
Mobili, arredi e macchine d'ufficio	4 - 8,5
Automezzi	2 - 4
Mezzi di trasporto interno	2 - 5
Sistemi di comunicazione	2 - 5

Le attività detenute in base a contratti di locazione finanziaria sono ammortizzate in relazione alla loro stimata vita utile, analogamente alle attività detenute in proprietà.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Beni in locazione finanziaria

Le attività in locazione finanziaria sono iscritte nell'attivo dello Stato Patrimoniale al *fair value* alla data di stipulazione del contratto, oppure, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing* e vengono sistematicamente ammortizzate in funzione della relativa vita economico-tecnica.

Il corrispondente debito verso il locatore è incluso nello stato patrimoniale come passività per locazioni finanziarie e viene progressivamente ridotto in base al piano di rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti.

La quota interessi viene direttamente imputata al conto economico del periodo.

Attività immateriali generate internamente – costi di ricerca e sviluppo

I costi di ricerca sono imputati al conto economico nel periodo in cui sono sostenuti.

Le attività immateriali internamente generate derivanti da un'attività di sviluppo sono iscritte nell'attivo, solo se tutte le seguenti condizioni sono rispettate:

- l'attività è identificabile;
- il Gruppo ha il controllo sull'attività;
- è probabile che l'attività creata genererà benefici economici futuri;
- i costi di sviluppo dell'attività possono essere misurati attendibilmente.

Tali attività immateriali sono ammortizzate su base lineare lungo le relative vite utili (generalmente 5 anni).

Quando le attività internamente generate non rispondono ai requisiti di patrimonializzazione, i costi di sviluppo sono imputati al conto economico dell'esercizio nel quale sono sostenuti.

Marchi e brevetti

I marchi, registrati in seguito all'acquisizione del complesso aziendale Volare, sono stati iscritti al valore di perizia e vengono ammortizzati in 18 anni.

I diritti di brevetto industriale sono rilevati inizialmente al costo di acquisto e sono ammortizzati su base lineare lungo le relative vite utili (generalmente 5 anni).

Avviamento

L'avviamento e le altre attività aventi vita utile indefinita non sono assoggettati ad ammortamento sistematico ma sottoposti a verifica almeno annuale di recuperabilità (*impairment test*) condotta a livello della *Cash Generating Unit* alla quale viene imputato l'avviamento (o l'attività) stesso. Eventuali svalutazioni non sono oggetto di successivi ripristini di valore.

Perdite di valore ("Impairment")

Ad ogni data di bilancio, il Gruppo rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni circa eventuali perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'eventuale importo della svalutazione. Il Gruppo effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene (CGU *cash generating unit*), definite come "il più piccolo gruppo identificabile di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata generati da altre attività o gruppi di attività".

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso. Nella determinazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso che, tenendo conto delle imposte, riflette le valutazioni correnti di mercato del valore del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di una attività (o di una CGU) è stimato inferiore rispetto al relativo valore contabile, esso è ridotto al minor valore recuperabile, fino a concorrenza del valore di mercato delle singole attività. Una perdita di valore è rilevata nel conto economico immediatamente.

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o della CGU), ad eccezione dell'avviamento e delle altre attività a vita utile indefinita, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato al conto economico immediatamente.

In accordo con la prassi contabile prevalente del settore, così come desumibile dall'Exposure Draft emesso per i bilanci delle compagnie aeree dall'Accounting Standards Executive Committee American Institute of Certified Public Accountants il 12 settembre 2007, la verifica della eventuale non onerosità dei canoni di *leasing* è considerata nell'ambito del test d'impairment della flotta di proprietà, condotto in applicazione dello IAS 36. Gli aerei noleggiati in *leasing* sono considerati, in analogia con gli aeromobili di proprietà, come attività interdipendenti in termini di generazione di cassa e pertanto i relativi contratti di leasing sono considerati al di fuori dell'applicabilità dello IAS 37.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dai materiali tecnici ed altri di consumo e dai materiali in corso di costruzione e di lavorazione, sono valutate al minore fra costo e valore netto di realizzo. Il costo è calcolato utilizzando il metodo del costo medio ponderato e comprende i materiali diretti e, ove applicabile, la mano d'opera diretta, le spese generali di produzione e gli altri oneri che sono sostenuti per portare le rimanenze nel luogo e nelle condizioni attuali. Il valore netto di realizzo rappresenta il prezzo di vendita stimato al netto di eventuali costi necessari al completamento o alla realizzazione della vendita.

Attività finanziarie:

– Partecipazioni (in imprese collegate)

Si considera collegata un'impresa nella quale il Gruppo è in grado di esercitare un'influenza significativa, ma non il controllo né il controllo congiunto, attraverso la partecipazione alle decisioni sulle politiche finanziarie e operative della partecipata.

Le partecipazioni in imprese collegate vengono valutate con il metodo del patrimonio netto a partire dalla data in cui inizia l'influenza notevole fino al momento in cui tale influenza cessa di esistere.

– **Attività disponibili per la vendita**

Sono classificate tra le “Attività finanziarie disponibili per la vendita” le partecipazioni in altre imprese in quanto rappresentano degli strumenti di capitale che possono per qualunque motivo essere oggetto di cessione. L’iscrizione iniziale può avvenire alla data di contrattazione o, per quelle attività finanziarie la cui consegna è regolata sulla base di convenzioni previste dal mercato di riferimento, anche alla data di regolamento.

Il valore di prima iscrizione è per tutte il *fair value*, comprensivo di eventuali costi di transazione direttamente attribuibili allo strumento stesso.

Il *fair value* della partecipazione nella società Air France - KLM viene determinato considerando le quotazioni di mercato di fine periodo; i profitti e le perdite non realizzati su tale strumento sono registrati in apposita riserva patrimoniale, al netto del relativo effetto fiscale, fino al momento in cui la partecipazione sarà alienata o svalutata.

Le altre partecipazioni sono invece esposte al costo, rettificato per tener conto delle eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse, in quanto il *fair value* non risulta attendibilmente determinabile.

– **Attività finanziarie detenute per la negoziazione**

Sono classificati tra le “Attività finanziarie detenute per la negoziazione” gli strumenti finanziari derivati con *fair value* positivo, sia detenuti con finalità di copertura, ma che non superano i test di efficacia, sia quelli che il Gruppo, da un punto di vista contabile, ha deciso di non designare come di copertura.

L’iscrizione iniziale può avvenire alla data di contrattazione o, per quelle attività finanziarie la cui consegna è regolata sulla base di convenzioni previste dal mercato di riferimento, anche alla data di regolamento.

Il valore di prima iscrizione è per tutte il *fair value*; eventuali costi di transazione sono rilevati direttamente a conto economico. Successivamente alla prima iscrizione le variazioni di *fair value* sono iscritte a conto economico. Si precisa che il *fair value* viene determinato sulla base di prezzi rilevati in mercati attivi, su prezzi forniti dagli operatori o su modelli interni di valutazione generalmente utilizzati nella pratica finanziaria.

– **Finanziamenti, crediti e attività detenute fino a scadenza**

I finanziamenti, i crediti e le attività detenute fino a scadenza sono iscritti in bilancio quando si diviene parte del contratto acquisendo in maniera incondizionata un diritto al pagamento delle somme pattuite e sono rilevati inizialmente al loro *fair value* corrispondente all’ammontare erogato/acquistato comprensivo dei costi di transazione.

Il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tenere conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell’ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale; l’ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore

attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale (c.d. costo ammortizzato); le eventuali svalutazioni sono determinate confrontando il valore di iscrizione con il valore attuale dei flussi di cassa attesi attualizzati al tasso d'interesse effettivo definito al momento della rilevazione iniziale.

– **Cassa e mezzi equivalenti**

La voce, che include la cassa e i conti correnti bancari e postali, viene valutata al costo ammortizzato. In essa figurano i “fondi in viaggio”, che rappresentano disponibilità liquide in corso di trasferimento, alla data di chiusura del periodo, dagli uffici periferici alla sede centrale della Capogruppo.

Attività classificate come detenute per la vendita

La voce attività classificate come detenute per la vendita include le attività non correnti (o gruppi di attività in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita piuttosto che attraverso l'utilizzo continuativo. Le attività in oggetto sono valutate al minore tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto dei costi di vendita.

Benefici ai dipendenti

Le novità introdotte alla regolamentazione del Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dalla Legge 296/06 e successive modifiche hanno trovato riflesso sulla valutazione IAS/IFRS della posta in oggetto nel seguente modo:

- il TFR maturato al 31 dicembre 2006 (e non ancora liquidato alla data di riferimento del bilancio) ha mantenuto la qualifica di “piano a benefici definiti”, 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 negativa risultante dalla nuova metodologia è stata trattata secondo quanto definito dai paragrafi 109-115 dello IAS 19 (*curtailment*) e di conseguenza contabilizzata a conto economico del 2007 (€/mln 14 ivi incluse le perdite attuariali precedentemente non contabilizzate in applicazione del metodo del corridoio);

- il TFR maturato dal 1° gennaio 2007 viene invece considerato un “piano a contribuzione definita” sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS.

Per i piani a contribuzione definita, ivi incluso il TFR maturato dal 1° gennaio 2007, i pagamenti sono imputati al conto economico nel periodo in cui essi sono dovuti.

Per i piani a benefici definiti, il relativo costo è determinato utilizzando il metodo della proiezione dell'unità di credito (*Projected Unit Credit Method*) ed effettuando le valutazioni attuariali alla fine di ogni periodo.

Attraverso la valutazione attuariale si imputano a conto economico il *current service cost*, che definisce l'ammontare dei diritti maturati nel periodo dai dipendenti, e l'*interest cost*, che costituisce l'onere figurativo che l'impresa dovrebbe sostenere chiedendo al mercato un finanziamento di importo pari al fondo.

La passività è iscritta in bilancio al netto di eventuali attività a servizio dei piani.

Tra i programmi a benefici definiti, oltre al TFR maturato sino al 31 dicembre 2006, risultano:

- il Fondo pensione UK, acceso nel 1964 per i dipendenti Alitalia nel Regno Unito e destinato a sostituire il fondo pensione statale (SERP). Lo schema prevede l'esistenza di organismi di controllo e gestione indipendenti dal datore di lavoro (*Trustees*) che verificano puntualmente lo stato di salute del fondo e ne gestiscono gli investimenti.

Gli attuali partecipanti al Fondo sono pari a 374 unità (tra attivi, pensionati e *deferred*).

- Il Fondo pensione USA che, istituito nel 1957 per i dipendenti locali statunitensi, è un fondo privato assoggettato alla normativa pensionistica americana. Alla cessazione del rapporto di lavoro i dipendenti hanno la facoltà di ottenere o una pensione vitalizia o una *lump sum*. Dal 1° gennaio 2007 Alitalia ha attivato le pratiche per la chiusura del fondo, e ha interrotto, dal 1° maggio 2007, la contribuzione.

Gli attuali partecipanti al piano sono pari a 137 unità (tra attivi, pensionati e *deferred*).

In base allo IAS 19, il diritto attribuito ai dipendenti ed agli ex dipendenti di acquistare un biglietto aereo con uno sconto del 50% rispetto al valore di listino rappresenta un altro beneficio a lungo termine, da valutare con appropriate tecniche attuariali. Il fondo appositamente costituito viene rilasciato periodicamente ad incremento del valore dei ricavi da vendita di biglietti ordinari.

Gli utili e le perdite attuariali, relative al TFR e al Fondo sconti su biglietti, che riflettono gli effetti derivanti da variazioni delle ipotesi attuariali utilizzate sono rilevati pro-quota a conto economico per la rimanente vita lavorativa media dei dipendenti, nei limiti in cui il loro valore non rilevato al termine del periodo ecceda il 10% della passività (cosiddetto metodo del corridoio).

Tutte le valutazioni delle passività sono effettuate da attuari indipendenti.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro trascorse è rilevato immediatamente nella misura in cui i benefici siano già maturati; diversamente, viene ammortizzato a quote costanti entro il periodo medio nel quale si prevede che i benefici matureranno.

Passività finanziarie:

- **Passività finanziarie al costo ammortizzato**

Le passività finanziarie, classificate secondo la sostanza degli accordi contrattuali che le hanno generate, sono esposte al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso effettivo d'interesse.

Relativamente ai finanziamenti a medio lungo termine, i costi di transizione sono portati a diretta rettifica del valore nominale della passività.

– **Passività finanziarie detenute per la negoziazione**

Sono classificati tra le “Passività finanziarie detenute per la negoziazione” gli strumenti finanziari derivati con *fair value* negativo, sia detenuti con finalità di copertura, ma che non superano i test di efficacia, sia quelli che il Gruppo, da un punto di vista contabile, ha deciso di non designare come di copertura.

Il valore di prima iscrizione è per tutte il *fair value*; eventuali costi di transazione sono rilevati direttamente a conto economico. Successivamente alla prima iscrizione le variazioni di *fair value* sono iscritte a conto economico.

– **Obbligazioni convertibili**

Le obbligazioni convertibili sono strumenti finanziari composti da una componente di passività e una componente di patrimonio netto. Alla data di emissione, il *fair value* della componente di passività è stato stimato utilizzando il tasso di interesse corrente sul mercato per obbligazioni similari non convertibili. La differenza fra l'importo netto ricavato dall'emissione e il *fair value* assegnato alla componente di passività, che rappresentava l'opzione implicita di convertire le obbligazioni in azioni del Gruppo, è stata inclusa nel patrimonio netto come riserva di capitale.

La componente di passività viene successivamente valutata al costo ammortizzato.

– **Strumenti derivati di copertura**

Il Gruppo utilizza gli strumenti derivati per la gestione del rischio di tasso, del rischio di cambio e del rischio *commodity*.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono attività e passività con rilevazione iniziale e successiva al *fair value*. Quest'ultimo viene determinato sulla base di prezzi rilevati in mercati attivi, su prezzi forniti dagli operatori o su modelli interni di valutazione generalmente utilizzati nella pratica finanziaria.

I derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto.

Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* dei derivati considerati efficaci sono inizialmente rilevate a patrimonio netto e successivamente imputate a conto economico coerentemente agli effetti economici prodotti dall'operazione coperta.

La parte inefficace di una relazione di copertura di *cash flow hedge* viene ad essere direttamente rilevata a conto economico.

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

Ciò si è nell'esercizio rispettivamente riverberato:

- nella sospensione nelle riserve del patrimonio netto di €/mln 7 e
- nell'imputazione a conto economico, tra i proventi finanziari, di €/mln 12.

L'applicazione dello stesso criterio nell'esercizio a raffronto avrebbe corrispondentemente determinato un minor provento a conto economico pari a €/mln 1, che sarebbe stato per contro accolto nella citata riserva di patrimonio netto.

Cancellazione di attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie vengono cancellate quando l'attività viene ceduta trasferendo la sostanzialità dei rischi e benefici connessi ad essa, ovvero quando scadono i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dalle attività stesse.

Il Gruppo deve eliminare una passività finanziaria (o una parte di una passività finanziaria) dal proprio stato patrimoniale quando questa viene estinta ovvero quando l'obbligazione specificata nel contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi sono stanziati in bilancio quando il Gruppo ha un'obbligazione presente quale risultato di un evento passato ed è probabile che verrà richiesto l'adempimento dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'impresa dovrebbe pagare per estinguere l'obbligazione; quando significativo ed ove le date di pagamento siano

attendibilmente stimabili, l'accantonamento è rilevato in bilancio a valori attuali, con imputazione a conto economico nella voce "Proventi e oneri finanziari" degli oneri derivanti dal trascorrere del tempo.

Gestione dei rischi di impresa

Relativamente alla gestione dei rischi di impresa si rimanda a quanto dettagliatamente rappresentato nell'appendice IFRS 7.

Principali scelte valutative nell'applicazione dei principi contabili e fonti di incertezza nell'effettuazione delle stime

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili

Nel processo di applicazione dei principi contabili la Direzione del Gruppo ha effettuato le seguenti scelte valutative che producono effetti significativi sugli importi rilevati in bilancio.

Partecipazioni in società collegate: la società Capogruppo detiene il 51% del capitale sociale della Alitalia Servizi S.p.A. ma ha valutato di non possederne il controllo così come definito dallo IAS 27 in virtù:

- a) degli accordi parasociali con l'altro azionista, Fintecna Finanziaria per i Settori Industriali e dei Servizi S.p.A. (Fintecna);
- b) della cessione in usufrutto a Fintecna del 2% delle azioni di Alitalia Servizi S.p.A. di proprietà di Alitalia e dei relativi diritti di voto e del fatto che l'usufrutto in base alla legge può essere estinto solo su volere dell'usufruttuario.

Benefici ai dipendenti: è stato adottato il cosiddetto "metodo del corridoio", che consente di differire la contabilizzazione di utili e perdite attuariali rilevabili solo per la quota eccedente una soglia prefissata.

Contratti di leasing e transazioni di sale and rent back: sono stati considerati *leasing* operativi in relazione alla natura di locazione operativa delle transazione anche sulla base delle prassi internazionali di settore. Gli utili e le perdite derivanti da operazioni di vendita di aeromobili successivamente ripresi in locazione dalla controparte sono determinati confrontandone il valore netto contabile con il valore di vendita stabilito contrattualmente, che potrebbe essere, anche nel caso specifico di *leasing* operativi, diverso dal *fair value*.

Principali fattori di incertezza nell'effettuazione delle stime

Le assunzioni fondamentali riguardanti il futuro e le altre cause di incertezza nell'effettuazione delle stime alla data di riferimento del bilancio che possono causare modifiche rilevanti ai valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo sono di seguito descritte:

Recuperabilità delle attività materiali e immateriali

Per quanto concerne l'accertamento della corretta iscrizione in Bilancio del valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali e segnatamente della flotta, il Consiglio di Amministrazione, avendo ritenuto impossibile procedere all'impairment test sulla base del valore in uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le "Cash Generating Units"), per via della già menzionata assenza di un piano aziendale pluriennale e del fair value delle stesse "Cash Generating Units", ha assoggettato ad impairment test direttamente i singoli aeromobili che compongono la flotta.

Gli aeromobili, pur costituendo attività che non producono flussi di cassa fra loro indipendenti in una prospettiva d'uso, si caratterizzano pur tenendo conto di quanto di seguito indicato, per la possibilità di essere sottoposti ad una valutazione affidabile in termini di valore di mercato, ottenibile dalla vendita separata in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. A tal fine, la Capogruppo ha incaricato, analogamente a quanto fatto per il bilancio al 31 dicembre 2006, un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguata nello specifico settore (IBA – International Bureau of Aviation) per vedersi forniti idonei elementi probativi atti ad effettuare una stima del valore recuperabile dei 110 aeromobili di proprietà del Gruppo Alitalia sulla base del loro fair value, dedotti i costi di vendita.

Sulla base del lavoro dell'esperto, inerente la stima della flotta espressa in dollari, valuta di riferimento per il mercato degli aeromobili, e contro valutata in euro, applicando il cambio corrente alla chiusura dell'esercizio 2007 pari a 1,4721, è stato confrontato il valore recuperabile determinato dall'esperto per ciascun aeromobile con il rispettivo valore di libro, ritraendo l'ammontare delle relative perdite ed appostando, con riferimento ai 67 aeromobili per i quali l'analisi dell'esperto ha evidenziato che il fair value degli stessi, dedotti i costi di vendita, è inferiore al loro valore contabile, perdite per riduzione durevole di valore da impairment test per complessivi Euro 97 milioni, determinate allineando il valore di iscrizione di questi aeromobili al loro valore recuperabile, al netto di riprese di valore per Euro 5 milioni su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale impone, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore. Infatti, lo IAS 36 prevede che, qualora la valutazione al fair value o il valore d'uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le "Cash Generating Units") risulti inferiore ai valori di iscrizione di bilancio del gruppo di attività attribuibili a tali "Cash Generating Units", tali differenze di valore debbano essere portate a riduzione del valore di libro delle singole attività fino a concorrenza del valore di mercato (*fair value less cost to sell*) di tali singole attività e che eventuali ulteriori differenze negative debbano essere considerate perdite di competenza di esercizi futuri. Avendo verificato che la valorizzazione del valore d'uso (prodotto dall'attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal Piano 2008 – 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 che, per quanto decaduto, fornisce l'unico elemento di raffronto disponibile) ha evidenziato valori inferiori a quelli scaturenti dal valore di mercato delle singole attività, è ragionevole concludere che la valutazione al fair value (*less cost to sell*) dei singoli aerei nella sostanza rifletta i risultati che l'impairment test avrebbe comportato qualora i valori di mercato o il valore d'uso delle "Cash Generating Units" fossero stati determinabili secondo quanto richiesto dagli IAS.

Quanto sopra in presenza comunque di una valutazione complessiva di mercato riferita all'intera flotta sostanzialmente in linea al valore emergente dalle risultanze dei libri contabili.

Con riferimento alla stima condotta dall'esperto indipendente, questa ha riguardato la determinazione del valore di mercato degli aeromobili al netto dei costi di vendita, così come definito dal principio contabile internazionale IAS 36 ("*fair value less cost to sell*"), nell'ipotesi di cessione dei singoli aeromobili fra parti consapevoli e disponibili.

Al riguardo, si precisa che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa:

- della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili;
- delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili;
- dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo;
- dell'eventualità che il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo;
- della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite;
- del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo;
- del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Si segnala che, successivamente al 31 dicembre 2007, data di valutazione del bilancio chiuso a tale data, il Gruppo Alitalia ha provveduto alla messa a terra di n.9 aeromobili a fronte della quale sono previsti oneri di "long storage" o comunque correlati alla loro esclusione operativa dalla flotta stimabili in Euro 0,5 milioni che, in accordo con la prassi contabile prevalente del settore, così come desumibile dall'Exposure Draft emesso per i bilanci delle compagnie aeree dall'Accounting Standards Executive Committee American Institute of Certified Public Accountants il 12 settembre 2007, saranno contabilizzati per competenza nell'esercizio 2008.

Si ricorda, infine, peraltro, che al ripristinarsi nel futuro di condizioni in grado di consentire ad Alitalia di disporre di un piano industriale sul quale fondare una stima attendibile di valore d'uso (ai sensi dello IAS 36) ed al verificarsi, per gli aeromobili assoggettati ad *impairment*, del ripristino di condizioni tali per cui il valore d'uso risulti superiore anche se di poco al *carrying amount*, il principio contabile IAS 36 fa obbligo di procedere al ripristino, con immediata rilevazione a conto economico, del valore contabile stesso, nel limite massimo del costo dell'attività al netto dell'ammortamento maturato (sul costo ante *impairment*).

Peraltro successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, sono da segnalare le seguenti dinamiche che potrebbero determinare una ulteriore variazione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007 (pari ad €/mln 1.982), quali:

- l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro/Dollaro, passato da 1,4721 al 31 dicembre 2007 a 1,576 al 27 maggio 2008, data di approvazione della presente Relazione al Bilancio 2007 da parte del Consiglio di Amministrazione di Alitalia;
- l'incremento dei costi del carburante cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aereomobili usati nel mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi;
- la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile sul mercato che, in congiunzione all'incremento del carburante, se prolungata può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato. Viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

Il monitoraggio della situazione consentirà comunque di rilevare eventuali rettifiche che dovessero rendersi necessarie nel corso degli esercizi futuri.

Per ciò che concerne invece l'avviamento, ne è stata del pari verificata la tenuta a livello di Gruppo conducendo specifici test di *impairment* riferiti alle controllate Volare ed Alitalia Express, ritraendone esiti favorevoli.

Per quanto riguarda le altre immobilizzazioni immateriali, l'accertamento di recuperabilità è stato effettuato sulla base di quanto statuito dallo IAS 38.

Determinazione del fondo rischi per vertenze legali

Per determinare la congruità del fondo svalutazione per vertenze legali, si è proceduto ad una inventariazione delle cause ad oggi esistenti e alla determinazione dei relativi accantonamenti sulla base di valutazioni delle singole posizioni ovvero, per le vertenze caratterizzate da un elevato numero di cause di importi individualmente non rilevanti ma di potenziale significativo impatto complessivo, dei filoni di specifiche tematiche. Nel primo caso la valutazione è effettuata con il supporto dei legali esterni incaricati mentre nel secondo sulla base delle rilevazioni storiche di percentuali di soccombenza nelle sentenze e di costi medi stimati. Tali valutazioni sono pertanto il frutto delle migliori conoscenze alla data di predisposizione del bilancio ma non necessariamente rappresentano l'ammontare degli oneri che la risoluzione delle vertenze legali potrebbe comportare.

Principi contabili di recente emanazione

Con il regolamento n. 108/2006 emesso dalla Commissione Europea in data 11 gennaio 2006 è stato omologato l'IFRS 7 "Strumenti finanziari: informazioni integrative" avente efficacia dal 1° gennaio 2007. Tale principio, che ha l'obiettivo di consentire ai lettori di bilancio di valutare:

- la rilevanza degli strumenti finanziari con riferimento alla situazione patrimoniale e finanziaria e al risultato economico dell'impresa, e
- la natura e l'entità dei rischi derivanti dagli strumenti finanziari ai quali l'impresa è esposta nel corso dell'esercizio ed alla data di riferimento del bilancio, ed il modo in cui l'impresa li gestisce,

è stato applicato dal Gruppo Alitalia a partire dall'esercizio 2007.

Le variazioni delle norme e delle interpretazioni adottate dalla Commissione delle Comunità Europee applicabili già dal bilancio 2007 si riferiscono anche alle interpretazioni IFRIC 8 "Ambito di applicazione dell'IFRS 2", IFRIC 9 "Rivalutazione dei derivati incorporati" e IFRIC 10 "Bilanci intermedi e riduzione durevole di valore", che non hanno avuto alcun impatto sul presente bilancio 2007.

(2) Nota IFRS 7 – Informazioni integrative sugli strumenti finanziari

Questa nota riporta le informazioni integrative inerenti le attività e le passività finanziarie, così come richieste dall'IFRS 7. L'ordine espositivo adottato rispetta quello dei paragrafi del principio contabile internazionale. Laddove l'informativa richiesta non è stata ritenuta rilevante si è omesso di inserire il relativo paragrafo.

La nota si articola in due parti. La prima (I) riporta alcune informazioni di dettaglio sulle attività e sulle passività finanziarie, con particolare riguardo alla loro suddivisione nelle categorie previste dallo IAS 39, nonché al loro impatto sul risultato economico di periodo ed, infine, al loro *fair value*. La seconda parte (II) propone invece le informazioni che riguardano i rischi attribuibili alle attività ed alle passività finanziarie, segnatamente i rischi di credito, di liquidità e di mercato. Ai fini dell' IFRS7 devono essere fornite informazioni sia qualitative sia quantitative che sono articolate in punti (ad esempio I.1) ed in sottopunti (ad esempio I.1.2). Le informazioni quantitative di dettaglio sono riferite al 31.12.2007 e, ove rilevante, anche al 31.12.2006.

Parte I : Informazioni integrative sulle attività/passività finanziarie

I.1 Stato patrimoniale

I.1.1 Categorie di attività e di passività finanziarie

Le tabelle che seguono riportano il valore contabile al 31 dicembre 2007 e al 31 dicembre 2006 delle attività/passività finanziarie riclassificate secondo le categorie IAS 39. Nella penultima colonna sono riportati anche i valori di attività e passività che non rientrano nell'ambito dell'IFRS7, al fine di favorire la riconciliazione con lo schema di stato patrimoniale.

Al 31 dicembre 2007 le attività finanziarie (ambito IFRS7) complessive ammontano a €/mgl 1.220.770, mentre le passività finanziarie (ambito IFRS7) ammontano a €/mgl 2.619.399, a fronte di un totale di bilancio €/mgl 3.593.767. Le attività e le passività finanziarie sono quasi esclusivamente valorizzate al costo e al costo ammortizzato. Hanno un peso marginale le attività e le passività valorizzate a *fair value* con variazioni a patrimonio netto o a conto economico. Queste ultime sono costituite dagli strumenti finanziari derivati e dalla partecipazione detenuta nel capitale della società Air France – KLM.

Criterio di valorizzazione in bilancio	Costo Ammortizzato			Fair Value rilevato a CE		Fair Value rilevato a PN	Fair Value rilevato a PN	Categorie residuali (non ambito IFRS7)		Totale
	Finanziamenti e crediti	AF detenute fino a scadenza	PF al costo ammortizzato	AF/PF designate alla rilevazione iniziale	AF/PF detenute per la negoziazione	Derivati in hedge accounting	AF disponibili per la vendita	Totale IFRS7		
Importi in migliaia di euro 31.12.2007										
Attività										
Terreni e fabbricati	-	-	-	-	-	-	-	-	7.051	7.051
Flotta	-	-	-	-	-	-	-	-	1.982.432	1.982.432
Altre immobilizzazioni materiali	-	-	-	-	-	-	-	-	15.131	15.131
Beni in locazione finanziaria	-	-	-	-	-	-	-	-	4.873	4.873
Avviamento	-	-	-	-	-	-	-	-	26.500	26.500
Altre attività immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	26.251	26.251
Partecipazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	83.011	83.011
Attività disponibili per la vendita	-	-	-	-	-	-	4.586	4.586	-	4.586
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	-	63.752	-	-	-	-	-	63.752	32.210	95.962
Attività per imposte anticipate	-	-	-	-	-	-	-	-	21.475	21.475
Rimanenze	-	-	-	-	-	-	-	-	41.101	41.101
Crediti commerciali	126.293	-	-	-	-	-	-	126.293	-	126.293
Crediti vari e altre attività correnti	496.109	7.100	-	-	-	-	-	503.209	37.434	540.643
Titoli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	33.855	-	-	-	-	-	-	33.855	-	33.855
Attività disponibili per la vendita correnti	-	-	-	-	-	-	105.715	105.715	-	105.715
Crediti tributari	-	-	-	-	-	-	-	-	87.127	87.127
Strumenti finanziari derivati	-	-	-	-	52.813	1.014	-	53.827	-	53.827
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	206.767	122.766	-	-	-	-	-	329.533	-	329.533
Attività classificate come detenute per la vendita	-	-	-	-	-	-	-	-	8.402	8.402
Totale	863.024	193.618	-	-	52.813	1.014	110.301	1.220.770	2.372.998	3.593.767
Passività										
Patrimonio Netto	-	-	-	-	-	-	-	-	381.371	381.371
Indebitamento a medio lungo termine	-	-	656.721	-	-	-	-	656.721	-	656.721
Prestito obbligazionario convertibile	-	-	720.521	-	-	-	-	720.521	-	720.521
Passività non correnti per locazioni finanziarie	-	-	4.431	-	-	-	-	4.431	-	4.431
Altre passività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TFR e altri benefit ai dipendenti	-	-	-	-	-	-	-	-	156.973	156.973
Fondo imposte	-	-	-	-	-	-	-	-	7.265	7.265
Accantonamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	258.048	258.048
Debiti finanziari correnti	-	-	152.130	-	-	-	-	152.130	-	152.130
Passività per locazioni finanziarie correnti	-	-	378	-	-	-	-	378	-	378
Debiti commerciali	-	-	631.070	-	-	-	-	631.070	-	631.070
Debiti vari e altre passività	-	-	407.505	-	-	-	-	407.505	145.300	552.805
Debiti per imposte correnti	-	-	-	-	-	-	-	-	25.411	25.411
Strumenti finanziari derivati	-	-	-	-	-	46.643	-	46.643	-	46.643
	-	-	2.572.756	-	-	46.643	-	2.619.399	974.368	3.593.767
NOTE:										
AF: Attività Finanziarie										
PF: Passività Finanziarie										
Fair value rilevato a CE: Valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni di fair value a conto economico										
Fair value rilevato a PN: Valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni di fair value a riserva di patrimonio netto										

Criterio di valorizzazione in bilancio	Costo Ammortizzato			Fair Value rilevato a CE		Fair Value rilevato a PN	rilevato a PN o Costo		Categorie residuali (non ambito IFRS7)	
	Finanziamenti e crediti	AF detenute fino a scadenza	PF al costo ammortizzato	AF/PF designate alla rilevazione iniziale	AF/PF detenute per la negoziazione	Derivati in hedge accounting	AF disponibili per la vendita	Totale IFRS7		Totale
Importi in migliaia di euro 31.12.2006										
Attività										
Terreni e fabbricati	-	-	-	-	-	-	-	-	6.292	6.292
Flotta	-	-	-	-	-	-	-	-	2.219.893	2.219.893
Altre immobilizzazioni materiali	-	-	-	-	-	-	-	-	19.279	19.279
Beni in locazione finanziaria	-	-	-	-	-	-	-	-	5.094	5.094
Avviamento	-	-	-	-	-	-	-	-	33.000	33.000
Altre attività immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	25.047	25.047
Partecipazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	88.051	88.051
Attività disponibili per la vendita	-	-	-	-	-	-	144.873	144.873	-	144.873
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	-	64.133	-	-	-	-	-	64.133	31.562	95.695
Attività per imposte anticipate	-	-	-	-	-	-	-	-	24.744	24.744
Rimanenze	-	-	-	-	-	-	-	-	42.707	42.707
Crediti commerciali	147.836	-	-	-	-	-	-	147.836	-	147.836
Crediti vari e altre attività correnti	430.022	-	-	-	-	-	-	430.022	44.135	474.157
Titoli	-	109	-	-	-	-	-	109	-	109
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	13.805	36.506	-	-	-	-	-	50.311	-	50.311
Crediti tributari	-	-	-	-	-	-	-	-	91.491	91.491
Strumenti finanziari derivati	-	-	-	-	52.473	13.810	-	66.283	-	66.283
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	350.834	314.105	-	-	-	-	-	664.939	-	664.939
Attività classificate come detenute per la vendita	-	-	-	-	-	-	-	-	9.513	9.513
Totale	942.496	414.853	-	-	52.473	13.810	144.873	1.568.504	2.640.807	4.209.312
Passività										
Patrimonio Netto	-	-	-	-	-	-	-	-	904.920	904.920
Indebitamento a medio lungo termine	-	-	838.797	-	-	-	-	838.797	-	838.797
Prestito obbligazionario convertibile	-	-	709.496	-	-	-	-	709.496	-	709.496
Passività non correnti per locazioni finanziarie	-	-	4.809	-	-	-	-	4.809	-	4.809
Altre passività finanziarie	-	-	4.531	-	-	-	-	4.531	-	4.531
TFR e altri benefit ai dipendenti	-	-	-	-	-	-	-	-	154.973	154.973
Fondo imposte	-	-	-	-	-	-	-	-	12.729	12.729
Accantonamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	203.163	203.163
Debiti finanziari correnti	-	-	183.439	-	-	-	-	183.439	-	183.439
Passività per locazioni finanziarie correnti	-	-	347	-	-	-	-	347	-	347
Debiti commerciali	-	-	523.678	-	-	-	-	523.678	-	523.678
Debiti vari e altre passività	-	-	478.779	-	-	-	-	478.779	138.878	617.657
Debiti per imposte correnti	-	-	-	-	-	-	-	-	18.064	18.064
Strumenti finanziari derivati	-	-	-	-	-	32.709	-	32.709	-	32.709
	-	-	2.743.876	-	-	32.709	-	2.776.585	1.432.727	4.209.312

I.1.2 Garanzie – Attività finanziarie date in garanzia

Per quanto attiene alle attività finanziarie date in garanzia sono da rilevare al 31.12.2007 depositi cauzionali per un ammontare pari a €/mgl 49.615 (€/mgl 44.628 al 31.12.2006) e depositi bancari soggetti a restrizione per un ammontare pari a €/mgl 44.027 (€/mgl 63.867 al 31.12.2006).

I.1.3 Accantonamenti per perdite di realizzo

Per i crediti, ove vi è stato un utilizzo del relativo fondo, si riporta di seguito la riconciliazione tra il valore dei crediti, suddivisi per tipologia, ed il relativo fondo svalutazione, oltre agli accantonamenti ed utilizzi.

importi in migliaia di euro

	31/12/2005	accantonamenti 2006	utilizzi 2006	31/12/2006	accantonamenti 2007	utilizzi 2007	31/12/2007
Crediti finanziari non correnti	14.001			14.001			290
Fondo svalutazione crediti	<u>-12.457</u>			<u>-12.457</u>		-12.172	<u>-285</u>
	1.545			1.545			6
Crediti commerciali	129.702			155.434			135.365
Fondi svalutazione crediti	<u>-7.276</u>	7.401	-7.079	<u>-7.599</u>	6.154	-4.681	<u>-9.072</u>
	122.426			147.835			126.293
Compagnie di Navigazione Aerea	85.297			77.993			85.281
Fondi svalutazione crediti	<u>-38.515</u>	2.601	-195	<u>-40.921</u>	1.465	-2.137	<u>-40.248</u>
	46.782			37.072			45.033
Agenti	286.898			279.471			327.957
Fondi svalutazione crediti	<u>-30.306</u>	1.312	-1.328	<u>-30.290</u>	2.657	-4.621	<u>-28.326</u>
	256.592			249.181			299.631
Crediti diversi	102.671			101.766			110.654
Fondi svalutazione crediti	<u>-8.801</u>	965	-115	<u>-9.651</u>	1.618	-3.733	<u>-7.536</u>
	93.870			92.115			103.118
Totale		12.279	-8.717		11.894	-27.345	

I.1.4 Strumenti finanziari con derivati incorporati multipli

In data 22 luglio 2002 la Capogruppo ha emesso un Prestito Obbligazionario convertibile denominato "Alitalia 7,5% 2002 - 2010 convertibile", per un importo di € 715.843.029,3 ed un numero di obbligazioni pari a 1.934.710.890 del valore nominale di € 0,37.

Tale prestito prevede una opzione di conversione, esercitabile dall'Obbligazionista in uno qualsiasi dei giorni lavorativi bancari compresi tra la data di emissione ed il 7 luglio 2010. E' inoltre prevista una opzione di rimborso anticipato esercitabile dall'Emittente.

Il periodo in cui l'Emittente può procedere al rimborso anticipato di tutte le obbligazioni ha avuto inizio il 23 gennaio 2005 e terminerà il 22 luglio 2010. L'esercizio dell'opzione di rimborso è soggetto ad una clausola sospensiva legata all'andamento del prezzo ufficiale fatto segnare dall'obbligazione nel comparto Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. ed al Rapporto di Conversione.

Il prestito obbligazionario convertibile, alla data di prima iscrizione, è stato scomposto in una componente di passività e in una componente di patrimonio netto. Alla data di emissione, il *fair value* della componente di passività è stato stimato utilizzando il tasso di interesse corrente sul mercato per obbligazioni similari non convertibili. La differenza fra l'importo netto ricavato dall'emissione e il *fair value* assegnato alla componente di passività, che rappresentava l'opzione implicita di convertire le obbligazioni in azioni del Gruppo, è stata inclusa nel patrimonio netto come riserva di capitale.

La componente di passività viene valutata al costo ammortizzato.

La versione integrale del Regolamento del prestito è disponibile sul sito di Borsa Italiana S.p.A.

1.2. Conto economico e Patrimonio netto

1.2.1 Impatto sul conto economico e sul patrimonio netto delle attività e delle passività finanziarie

La tabella che segue riporta gli utili/perdite netti generati nel corso degli esercizi 2007 e 2006 dalle attività/passività finanziarie, riclassificate secondo le categorie IAS 39.

Gli importi più rilevanti sono costituiti dagli utili (realizzati) relativi a strumenti finanziari derivati, e dalla rivalutazione (svalutazione) della partecipazione detenuta sul capitale di Air France - KLM.

Si segnala che la voce "derivati in *hedge accounting*" ha accolto anche gli utili netti realizzati su strumenti derivati su *commodity (call spread)* che, designati di copertura, al 31 dicembre 2007 e al 30 giugno 2007, non hanno superato i test di efficacia previsti dallo IAS 39.

Importi in migliaia di euro 2007	Utili (Perdite) realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) non realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) rilevati a PN	Utili (Perdite) girati da PN a CE	Totale
AF al fair value rilevato a CE					
Derivati per la negoziazione	5.463	12.502	6.910	0	24.875
Derivati in hedge accounting	28.051	0	-30.752	29.370	26.669
PF al fair value rilevato a CE	0		0	0	0
AF disponibili per la vendita	1.766		-34.462	0	-32.696
AF detenute fino a scadenza	0		0	0	0
Finanziamenti e crediti	0		0	0	0
PF al costo ammortizzato	0		0	0	0
	0		0	0	0
Totale	35.280	12.502	-58.304	29.370	18.848

Utili (perdite) su cambi	-32.035
---------------------------------	----------------

Importi in migliaia di euro 2006	Utili (Perdite) realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) non realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) rilevati a PN	Utili (Perdite) girati da PN a CE	Totale
AF al fair value rilevato a CE					
Derivati per la negoziazione	-29.322	4.478	0	0	-24.844
Derivati in hedge accounting	5.915	0	-18.207	13.468	1.176
PF al fair value rilevato a CE	0		0	0	0
AF disponibili per la vendita	1.193		60.660	0	61.853
AF detenute fino a scadenza	37		0	0	37
Finanziamenti e crediti	0		0	0	0
PF al costo ammortizzato	0		0	0	0
	0		0	0	0
Totale	-22.177	4.478	42.453	13.468	38.222

Utili (perdite) su cambi	-28.954
---------------------------------	----------------

Le tabelle che seguono riportano gli interessi attivi/passivi complessivi (secondo il metodo del tasso di interesse effettivo) e i compensi/spese generati da attività/passività finanziarie non al *fair value* rilevato a conto economico, oltre che i compensi/spese generati da fideiussioni relativi agli esercizi 2007 e 2006.

Gli importi più rilevanti sono costituiti dagli oneri finanziari su l'indebitamento a medio lungo termine e gli interessi attivi corrisposti da banche sulla liquidità disponibile.

Importi in migliaia di euro 2007	Interessi attivi (passivi) complessivi	Compensi (spese)	Totale
AF detenute fino a scadenza	6.778	-2.498	4.280
Finanziamenti e crediti	18.679	47	18.726
PF al costo ammortizzato	-121.849	-1.428	-123.277
Fideiussioni	0	834	834
Totale	-96.392	-3.045	-99.437

Importi in migliaia di euro 2006	Interessi attivi (passivi) complessivi	Compensi (spese)	Totale
AF detenute fino a scadenza	10.554	0	10.554
Finanziamenti e crediti	24.491	0	24.491
PF al costo ammortizzato	-120.278	-4.409	-124.687
Fideiussioni	0	1.056	1.056
Totale	-85.233	-3.353	-88.586

1.2.2 Accantonamenti per perdite di realizzo

Si riportano di seguito gli accantonamenti per perdite durevoli di valore relativi ad attività finanziarie, suddivise secondo le categorie IAS39, rilevati nel corso degli esercizi 2007 e 2006.

Importi in migliaia di euro 2007	Riduzione durevole di valore
Attività disponibili per la vendita	0
Crediti e finanziamenti	-8
AF detenute fino a scadenza	-11.894
	-1.234
	0
Totale	-13.136

Importi in migliaia di euro 2006	Riduzione durevole di valore
Attività disponibili per la vendita	0
Crediti e finanziamenti	-362
	-12.279
	0
	0
Totale	-12.641

(*) Da leggersi unitamente all'informativa di cui al punto I.1.3.

1.3 Altre informazioni integrative

1.3.1 Principi contabili

Per quanto riguarda i principi contabili utilizzati per l'iscrizione e la valorizzazione delle attività e passività finanziarie si rimanda a quanto dettagliatamente rappresentato negli specifici paragrafi della parte generale delle note esplicative al bilancio.

1.3.2 Fair Value

importi in migliaia di euro

Attività Finanziarie IFRS7	valore contabile (carrying amount)	
	2007	2006
Attività disponibili per la vendita	4.586	144.873
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	63.752	64.133
Crediti commerciali	126.293	147.836
Crediti vari e altre attività correnti	503.209	430.022
Titoli		109
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	33.855	50.311
Attività disponibili per la vendita correnti	105.715	
Strumenti finanziari derivati	53.827	66.283 *
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	329.533	664.939
Totale	1.220.770	1.568.504
Passività Finanziarie IFRS7		
Indebitamento a medio lungo termine	656.721	838.797
Prestito obbligazionario convertibile	720.521	709.496
Passività non correnti per locazioni finanziarie	4.431	4.809
Altre passività finanziarie		4.531
Debiti finanziari correnti	152.130	183.439
Passività per locazioni finanziarie correnti	378	347
Debiti commerciali	631.070	523.678
Debiti vari e altre passività	407.505	478.779
Strumenti finanziari derivati	46.643	32.709 *
Totale	2.619.399	2.776.585

* valore contabile = fair value

Il valore contabile (o *carrying amount*) delle attività/passività finanziarie (anche quelle valutate al costo e al costo ammortizzato) è un'approssimazione ragionevole del *fair value*, in quanto si tratta di attività e passività finanziarie a breve termine o a tasso variabile.

Fa eccezione il prestito obbligazionario convertibile, il cui *fair value* è misurabile muovendo dai prezzi espressi di un mercato attivo (Borsa Italiana - Obbligazioni Convertibili – Segmento Blue Chip) e potrebbe differire, anche significativamente, dal costo ammortizzato. Il *fair value* del prestito obbligazionario al 28 dicembre 2007 è riportato di seguito:

28 Dicembre 2007	
Obbligazioni residue	1.930.130.926
Nominale	0,37
Controvalore (euro/migliaia)	714.148
Quotazione di mercato	97,983
Fair Value (euro/migliaia)	699.744
Valore contabile (euro/migliaia)	720.521
29 Dicembre 2006	
Obbligazioni residue	1.930.221.946
Nominale	0,37
Controvalore (euro/migliaia)	714.182
Quotazione di mercato	99,500
Fair Value (euro/migliaia)	710.611
Valore contabile (euro/migliaia)	709.496

(Fonte: Quotazioni Bloomberg e Sole 24 Ore)

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati su tassi d'interesse e di cambio è calcolato attraverso il modulo Market Risk Analyser (MRA) di SAP, sulla base dei dati di mercato rilevati alla data di valutazione. In particolare, i calcoli sono svolti utilizzando i tassi d'interesse *da info provider* e i tassi di cambio pubblicati dalla BCE alla data di valutazione. Il risultato ottenuto è stato confrontato con le valutazioni *mark-to-market* svolte dalle controparti, almeno ove disponibili.

Con riferimento ai derivati sul carburante, non disponendo di strumenti di *pricing* specifici, la valutazione corrisponde al *mark-to-market* delle controparti.

1.3.3 Hedge Accounting

Il Gruppo Alitalia, in ottemperanza alla *risk policy* (si veda a tal proposito il punto II.3), utilizza strumenti finanziari derivati con esclusiva finalità di copertura. Tuttavia, da un punto di vista contabile, non è sempre possibile soddisfare i requisiti imposti dagli IAS, con particolare riferimento al superamento dei test di efficacia. Ove il test di efficacia è superato, trattandosi di coperture di flussi futuri attesi, il Gruppo applica la regola di *hedge accounting* e specificatamente il "*cash flow hedge*", secondo il quale le variazioni di valore dei prodotti derivati sono sospese, temporaneamente, in una riserva di patrimonio netto (alla voce "riserva da *hedge accounting*"), nella misura in cui sono efficaci, finché anche la posta coperta non impatta il conto economico.

Gli strumenti derivati in essere al 31.12.2007 sono posti (nei limiti delle linee di credito disponibili per tali operazioni e tenuto conto della liquidità aziendale) a copertura di flussi futuri attesi su orizzonti temporali differenti a seconda della fonte di rischio coperta, in particolare:

- rischio di cambio:
 - o 12/18 mesi successivi (Gennaio 2008-Giugno 2009) per i flussi di incasso/pagamento in divisa estera (USD e JPY), individuati sulla base di una bilancia valutaria, economica previsionale comparata anche ai consuntivi monetari mensili in divisa relativi all'esercizio precedente;

- orizzonte pluriennale, secondo la durata del contratto di finanziamento, per quanto riguarda il Cross Currency Swap a copertura del finanziamento in USD;
- rischio di prezzo *commodity*: 12 mesi successivi (Gennaio 2008-Dicembre 2008) per i flussi di acquisto di carburante, previsti dal piano industriale triennale (aggiornato in sede di budget);
- rischio di tasso d'interesse: flussi attesi su orizzonte anche pluriennale, secondo la durata dei contratti di finanziamento.

Di seguito si riportano i dettagli per tipologia di operazione in essere al 31 dicembre 2007:

TASSI D'INTERESSE - TASSI DI CAMBIO (copertura finanziamenti)

strumento	FV 31/12/2007 (€)	nozionale ***	divisa nozionale	scadenza
strumenti con FV negativo				
IRS *	(21.381)	6.455.711	EUR	7 settembre 2008
CCS **	(44.500.819)	355.750.000	USD	22 dicembre 2013
TOTALE	€(44.522.200)			

* AZ riceve tasso variabile e paga tasso fisso

** AZ scambia flussi USD contro flussi EUR (il contratto prevede lo scambio dei nozionali) e riceve tasso LIBOR 3 mesi in USD

+ spread of 2.50% e paga un tasso EURIBOR 3 mesi + spread 2.565%

*** ammontare residuo, alla data di valutazione, del debito coperto

TASSI DI CAMBIO (copertura flussi futuri)

strumento	FV 31/12/2007 (€)	nozionale	divisa nozionale	scadenza
strumenti con FV positivo				
OPZIONI CALL	592.253	120.000.000	USD	GEN-DIC 2008
COLLAR	112.717	60.000.000	USD	LUG 2008-GIU 2009
COLLAR	308.996	3.000.000.000	JPY	GEN-GIU 2008
strumenti con FV negativo				
OPERAZIONI A TERMINE	(26.875)	13.426.200	USD	GEN-DIC 2008
COLLAR	(2.093.898)	150.000.000	USD	GEN-DIC 2008
TOTALE	€(1.106.806)			

CARBURANTI

strumento	FV 31/12/2007 (€)	nozionale	unità di misura nozionale	scadenza	sottostante
strumenti con FV positivo					
CALL SPREAD	52.812.288	600.000	bbt/month	GEN-DIC 2008	ICE Brent
TOTALE	€52.812.288				

TOTALE STRUMENTI CON FV POSITIVO	€53.826.254
TOTALE STRUMENTI CON FV NEGATIVO	€(46.642.973)
FV NETTO TOTALE	€7.183.281

Si segnala che, come già precedentemente rappresentato, gli strumenti derivati su commodity (*call spread*), designati come di copertura, al 31 dicembre 2007 e al 30 giugno 2007 non hanno superato i test di efficacia previsti dallo IAS 39.

Si rappresenta inoltre che l'operazione di Cross Currency Swap è stata stipulata in data 22 giugno 2006 al fine di coprire il rischio euro/dollaro afferente un finanziamento di 445 milioni di dollari. Tale operazione, che ha previsto lo scambio effettivo dei nozionali al cambio \$/€ 1,261, ha consentito di trasformare nella sostanza il finanziamento da dollari a tasso variabile in euro a tasso variabile.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione della "riserva da hedge accounting" per gli esercizi 2007 e 2006:

	€/mgI
saldo 31.12.2006	-4.020
variazione gennaio -marzo	20.144
quota utilizzata a copertura perdita	-16.124
variazione aprile-dicembre	-14.615
saldo 31.12.2007	-14.615
delta	-10.595
saldo 01.01.2006	719
variazione gennaio - dicembre	-4.739
saldo 31.12.2006	-4.020
delta	-4.739

Parte II : Rischi derivanti dagli strumenti finanziari

II.1 *Rischio di credito*

II.1.1 *Informazioni Qualitative*

Il rischio di credito può essere inteso sia come perdite potenziali dovute alla eventuale inadempienza dei clienti (rischio di credito commerciale) sia come rischio di controparte connesso alla negoziazione di altre attività finanziarie.

Il rischio di credito commerciale, che nasce dall'attività caratteristica di erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri e merci, può considerarsi molto contenuto in considerazione delle prassi di regolamento dello stesso, proprie del settore aereo.

Infatti:

- l'emissione dei biglietti dei clienti ordinari avviene principalmente a fronte di pagamento anticipato o di pagamento a mezzo carta di credito. Quanto ai clienti costituiti dalle pubbliche amministrazioni, il rischio è basso;
- l'esposizione nei confronti degli agenti è garantita da una fideiussione depositata presso la IATA, pari solitamente a tre mesi di vendita media dell'agente;
- l'esposizione nei confronti di altre compagnie aeree è principalmente regolata tramite *clearing house*.

Il credito soggetto a maggior rischio è quello cosiddetto "miscelaneo", non inerente a servizi di trasporto aereo, che tuttavia rappresenta meno del 20% dell'esposizione.

Il Gruppo Alitalia si è dotato di una *policy* ad hoc per la gestione del rischio di credito. Tale *policy* definisce le linee guida adottate, tra l'altro, sia da una funzione di "Presidio, controllo e monitoraggio del credito", che fa capo all'ente "Amministrazione", sia dall'ente "Controllo crediti". In tal modo sono coordinate le attività che riguardano le dilazioni di pagamento concesse a terzi (con le relative esposizioni massime consentite), le modalità tecniche di incasso dei crediti, la gestione dei crediti in sofferenza ed infine la richiesta di garanzie.

Il rischio di credito attribuibile alle controparti con cui sono negoziati gli strumenti finanziari derivati è anch'esso contenuto, in quanto gli strumenti derivati sono negoziati solo con primari istituti bancari.

II.1.2 *Informazioni Quantitative*

Una indicazione quantitativa sintetica della esposizione massima al rischio di credito è desumibile dal *carrying amount* delle attività finanziarie espresse al lordo del relativo fondo svalutazione, cui si aggiungono i prodotti derivati con *fair value* positivo.

Al 31.12.2007 l'esposizione massima al rischio di credito ammontava ad €/mgl 1.141.113 (€/mgl 1.475.168 al 31.12.2006) ed era così composta:

<i>importi in migliaia di euro</i>		
	31.12.2007	31.12.2006
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	64.641	78.971
Crediti commerciali	135.365	155.434
Crediti vari e altre attività correnti	523.892	459.230
Titoli		109
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	33.855	50.311
Strumenti finanziari derivati (fair value positivo)	53.827	66.283
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	329.533	664.939
	1.141.113	1.475.168

Si riporta di seguito l'analisi dei crediti commerciali e vari al 31.12.2007 e 31.12.2006 per classi di clienti, mettendo in evidenza la composizione percentuale del totale crediti in relazione alle diverse classi di clienti.

<i>importi in migliaia di euro</i>				
	31.12.2007		31.12.2006	
	saldo contabile	Esposizione % per classi di clienti	saldo contabile	Esposizione % per classi di clienti
Clienti ordinari	96.285	17%	110.611	21%
Pubbliche amministrazioni	29.650	5%	36.030	7%
Collegate	359	0%	1.195	0%
totale crediti commerciali	126.293	22%	147.835	28%
Compagnie di navigazione aerea	45.033	8%	37.072	7%
Agenti	299.631	52%	249.181	47%
Diversi (non trasporto aereo) (*)	103.118	18%	92.115	18%
totale crediti vari	447.782	78%	378.368	72%
Totale crediti non finanziari	574.075	100%	526.203	100%

Si riporta, infine, l'analisi di *ageing* dei crediti scaduti per classi di clienti, secondo le fasce temporali usate internamente per il monitoraggio dei crediti, al 31.12.2007 e 31.12.2006.

Si evidenzia inoltre il totale dei crediti non scaduti al 31.12.2007 e 31.12.2006.

31.12.2007 migliaia di euro

	Classi di clienti	Saldo contabile 31.12.2007	Non scaduto	Scaduto
CREDITI COMMERCIALI	Vs terzi			
	- Clienti ordinari	96.285	89.974	6.311
	- Pubbliche amministrazioni	29.650	14.108	15.542
	Vs controllate / collegate			
- Controllate/collegate	359	359	0	
TOTALE	126.293	104.440	21.853	
CREDITI VARI	- Compagnie di navigazione aerea	45.033	43.544	1.489
	- Agenti	299.631	299.631	0
	- Diversi (non traffico PAX)	103.120	84.922	18.198
	TOTALE	447.783	428.097	19.687
CREDITI FINANZIARI	vs terzi	33.855	33.855	0
	vs controllate/collegate	0	0	0
	TOTALE CORRENTI	33.855	33.855	0
	vs terzi	63.752	63.752	0
	TOTALE NON CORRENTI	63.752	63.752	0
	TOTALE	97.607	97.607	0

Stratificazione scaduto in gg.			
< 90	91-180	181-360	>360
3.624	590	157	1.940
5.658	-723	3.632	6.975 (**)
9.282	-133	3.789	8.916
571	50	142	726
3.186	3.189	1.996	9.826
3.757	3.240	2.138	10.551 (*)

(*) Totale crediti vari 447.783
A quadratura con saldo di bilancio: anticipi a fornitori 55.426
Totale crediti vari e altre attività correnti (bilancio-ambito IFRS7) 503.209

(**) Saldo negativo: note credito da emettere

31.12.2006 migliaia di euro

	Classi di clienti	Saldo contabile 31.12.2006	Non scaduto	Scaduto
CREDITI COMMERCIALI	Vs terzi			
	- Clienti ordinari	110.611	104.666	5.944
	- Pubbliche amministrazioni	36.030	16.737	19.293
	Vs controllate / collegate			
- Controllate/collegate	1.195	1.195	0	
TOTALE	147.835	122.598	25.237	
CREDITI VARI	- Compagnie di navigazione aerea	37.072	34.632	2.440
	- Agenti	249.181	249.181	0
	- Diversi (non traffico PAX)	92.115	78.770	13.345
	TOTALE	378.368	362.582	15.786
CREDITI FINANZIARI	vs terzi	50.311	50.311	0
	vs controllate/collegate	0	0	0
	TOTALE CORRENTI	50.311	50.311	0
	vs terzi	64.133	64.133	0
	TOTALE NON CORRENTI	64.133	64.133	0
	TOTALE	114.444	114.444	0

Stratificazione scaduto in gg.			
< 90	91-180	181-360	>360
208	2.294	1.952	1.490
6.942	3.067	-1.747	11.030 (**)
7.150	5.361	205	12.520
246	227	171	1.796
1.948	4.089	2.841	4.467
2.194	4.316	3.012	6.263 (*)

(*) Totale crediti vari 378.368
A quadratura con saldo di bilancio: anticipi a fornitori 51.654
Totale crediti vari e altre attività correnti (bilancio-ambito IFRS7) 430.022

(**) Saldo negativo: note credito da emettere

II.2 *Rischio di liquidità*

II.2.1 *Informazioni Qualitative*

Il rischio di liquidità è da intendersi come eventuale incapacità di far fronte agli impegni di pagamento relativi a passività finanziarie.

Tale rischio, peculiare e derivato dalla ciclicità del settore aeronautico, è dal Gruppo attentamente monitorato e gestito mediante un approccio prudenziale, in linea con la prassi delle principali compagnie aeree, che prevede, laddove le disponibilità e le linee di credito lo permettano, il mantenimento di strutturali saldi di liquidità immediatamente esigibili.

Per quanto riguarda il più volte richiamato *trend* di assorbimento delle disponibilità liquide (anche ritraibile dalle evidenze del rendiconto finanziario per gli esercizi 2007 e 2006) si rimanda a quanto già precedentemente rappresentato nella Relazione di gestione.

II.2.2 *Informazioni Quantitative*

Le passività finanziarie sono state classificate per scadenze contrattuali sulla base di sei fasce temporali che rispondono sostanzialmente ad esigenze interne di *reporting*.

Le tabelle successive evidenziano, per fasce di scadenza, le obbligazioni finanziarie della società in essere al 31.12.2007 e 31.12.2006, considerando la data più vicina per la quale la società possa essere chiamata a farvi fronte.

In particolare il totale a rimborso per scadenza rappresenta per i debiti finanziari il rimborso delle quote capitale sul debito residuo a fine esercizio secondo i piani di ammortamento contrattuali, per i debiti commerciali e vari il rimborso del valore di bilancio di tali debiti al 31.12, secondo le condizioni di pagamento specifiche per tipologia.

Il totale flussi per scadenza rappresenta, invece, i flussi di pagamento attesi, sulla base delle condizioni di mercato esistenti al 31.12, relativi agli oneri finanziari dell'indebitamento, ai differenziali negativi sugli strumenti finanziari derivati in essere a fine esercizio (non attualizzati) ed infine ai canoni passivi su locazioni finanziarie

Le ulteriori ipotesi utilizzate per l'analisi, specifiche per voci, sono indicate nelle note in calce alle tabelle stesse.

31.12.2007	a 3 mesi	da 3 a 6 mesi	da 6 mesi ad 1 anno	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
Migliaia di euro	01/01/2008 31/03/2008	01/04/2008 30/06/2008	01/07/2008 31/12/2008	01/01/2009 31/12/2009	01/01/2010 31/12/2012	da 01/01/2013
Passività correnti	Debiti finanziari: Vs terzi (quota corrente M/L)	29.602	43.864	73.710		
	Vs Controllate/collegate	902				
	Debiti commerciali: Vs terzi (1)	220.630	209.470	2.321		
	Vs collegate	143.072				
	Debiti vari: Biglietti prepagati (2)	10.740	10.740	21.481		
Compagnie di navigazione aerea	11.959	15.582	7.840			
Agenti di viaggio	86.466					
Altri debiti	26.372	14.440				
Passività M/L	Indebitamento aM/L termine				169.458	370.093
	Prestito obbligazionario convertibile (3)					714.148
	CCS: quota capitale pagata (4)	8.847	8.847	17.694	17.694	53.083
TOTALE A RIMBORSO PER SCADENZA	538.591	302.943	123.046	187.152	1.137.325	270.255
Flussi generati	Indebitamento aM/L termine (interessi passivi)	12.397	14.991	25.361	42.602	72.142
	Prestito obbligazionario convertibile (cedola)	53.564	0	0	53.564	70.293
	Passività per locazioni finanziarie (canoni passivi) (5)	205	205	410	821	1.847
	Differenziali negativi strumenti derivati: tassi (6)	6	3	3	0	0
	Differenziali negativi strumenti derivati: cambi (6)	702	262	79		
CCS: interessi passivi (7)	5.312	5.319	10.067	18.024	37.707	
TOTALE FLUSSI PER SCADENZA	72.185	20.780	35.920	115.011	181.989	15.396
TOTALE A SCADENZA	610.776	323.723	158.966	302.163	1.319.314	285.651

Note:

(1) al netto degli anticipi a fornitori dell'attivo (eur/000 55.425) e degli acconti da clienti del passivo (eur/000 152)

(2) Inseriti solo per la quota % di rimborso attesa (% determinata su base storica), ed escluse provvigioni (eur/000 8.112)

(3) Ipotesi di rimborso totale a scadenza, non conversione in azioni Alitalia S.p.A.

(4) contropartita: CCS quota capitale incassata -8.847 -8.847 -17.694 -17.694 -53.083 -105
controvalore in euro di flussi in usd al cambio 1,2610 dell'operazione di cross currency swap

(5) non comprende i valori di riscatto pari ad eur/000 2.913 (da 2 a 5 anni)

(6) flussi stimati sulla base delle condizioni di mercato esistenti al 31.12, non attualizzati

(7) contropartita: CCS interessi attivi -5.502 -5.509 -10.428 -18.670 -39.059 -5.780
controvalore in euro di flussi in usd al cambio 1,2610 dell'operazione di cross currency swap

31.12.2006	a 3 mesi	da 3 a 6 mesi	da 6 mesi ad 1 anno	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni	
Migliaia di euro	01/01/2007 31/03/2007	01/04/2007 30/06/2007	01/07/2007 31/12/2007	01/01/2008 31/12/2008	01/01/2009 31/12/2011	da 01/01/2012	
Passività correnti	Debiti finanziari: Vs terzi (quota corrente M/L e finanziamenti a breve) Vs collegate	32.111 998	68.203	76.913			
	Debiti commerciali: Vs terzi (1) Vs Controllate/collegate	217.569 59.181	193.755	1.371			
	Debiti vari: Biglietti prepagati (2) Compagnie di navigazione aerea Agenti di viaggio Altri debiti	12.303 40.954 74.665 16.777	12.303 31.155	24.606 5.304			
	Indebitamento aM/L termine				148.153	440.842	268.148
	Prestito obbligazionario convertibile (3) CCS: quota capitale pagata (4)	8.847	8.847	17.694	17.694	53.083	140.563
TOTALE A RIMBORSO PER SCADENZA	463.406	337.472	127.949	165.847	1.208.107	408.711	
Flussi generati	Indebitamento aM/L termine (interessi passivi)	12.862	16.386	26.650	46.868	87.956	23.776
	Prestito obbligazionario convertibile (cedola)	53.564	0	0	53.564	123.857	0
	Passività per locazioni finanziarie (canoni passivi) (5)	205	205	410	821	2.463	205
	Differenziali negativi strumenti derivati: tassi (6)	34	40	84	53	0	0
	Differenziali negativi strumenti derivati: cambi (6)	744	734	152	0	0	0
CCS: interessi passivi (7)	5.052	5.021	9.664	17.298	38.340	12.901	
TOTALE FLUSSI PER SCADENZA	72.461	22.386	36.960	118.603	252.615	36.882	
TOTALE A SCADENZA	535.866	359.858	164.909	284.450	1.460.722	445.593	

Note:

(1) al netto degli anticipi a fornitori dell'attivo (eur/000 51.655) e degli acconti da clienti del passivo (eur/000 147)

(2) Inseriti solo per la quota % di rimborso attesa (% determinata su base storica), ed escluse provvigioni (eur/000 7.438)

(3) Ipotesi di rimborso totale a scadenza, non conversione in azioni Alitalia S.p.A.

(4) contropartita: CCS quota capitale incassata -8.847 -8.847 -17.694 -17.694 -53.083 -140.563
controvalore in euro di flussi in usd al cambio 1,2610 dell'operazione di cross currency swap

(5) non comprende i valori di riscatto pari ad eur/000 2.913 (oltre 5 anni)

(6) flussi stimati sulla base delle condizioni di mercato esistenti al 31.12, non attualizzati

(7) contropartita: CCS interessi attivi -6.152 -6.113 -11.767 -21.061 -46.682 -15.708
controvalore in euro di flussi in usd al cambio 1,2610 dell'operazione di cross currency swap

II.3 **Rischi di mercato**

Il Gruppo Alitalia è esposto ai rischi finanziari generati, in ordine di importanza, dalle variazioni dei prezzi del carburante, dei tassi di cambio e dei tassi di interesse. Il Gruppo misura, gestisce e monitora i rischi, in modo accentrato, sulla base di una *policy* nell'ambito della quale il Consiglio di Amministrazione dà mandato all'Amministratore Delegato a compiere, anche mediante il supporto di un apposito team di *risk management* ed a mezzo di procuratori speciali, le operazioni di *hedging*. Tale *policy*, negli attuali limiti in ordine alle linee di credito disponibili e tenuto conto della liquidità aziendale, ha quale fine la salvaguardia degli obiettivi preventivati nel budget rispetto a variazioni inattese dei suddetti fattori di rischio ed ai relativi impatti sui costi e sui ricavi preventivati nei piani aziendali. A tal fine la *policy* prevede un approccio dinamico e la possibilità di fare ricorso anche a coperture di tipo opzionale, per le quali è previsto un apposito budget. L'approccio dinamico adottato trova riscontro anche da una analisi condotta sui principali *competitors*, analisi che ha suggerito di adottare coperture flessibili e che quindi sconsiglia l'adozione di un approccio esclusivamente statico. In condizioni di mercato normali, è considerata fisiologica la copertura di circa il 40% - 60% della esposizione, copertura che può essere estesa su di un orizzonte temporale sino a 24 – 36 mesi. Per le operazioni in tassi di interesse, l'orizzonte temporale sostanzialmente coincide con la durata dell'operazione sottostante (indebitamento) oggetto della copertura. I prodotti derivati sono sempre negoziati con finalità di copertura, sebbene sotto il profilo contabile non sia sempre possibile applicare le regole di *hedge accounting*. Inoltre, tutte le operazioni sono perfezionate con banche o istituzioni finanziarie caratterizzate da un elevato standing creditizio.

II.3.1 **Rischio di prezzo – commodity**

II.3.1.1 *Informazioni Qualitative*

La principale fonte di rischio finanziario per il Gruppo Alitalia è il rischio prezzo (*commodity*) sugli approvvigionamenti di *Jet Fuel*.

Il rischio prezzo è definito come *il rischio che rialzi nei prezzi del petrolio e del Jet Fuel comportino aumenti significativi nei costi per acquisti di carburante, rispetto agli obiettivi di piano, non compensati dagli adeguamenti tariffari derivanti dalla politica di "Fuel surcharge"*.

II.3.1.2 *Informazioni Qualitative*

Con riguardo al rischio prezzo (*commodity*) è stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2007. A tal fine, sulla base della volatilità implicita espressa dalla curva *futures* relativa all'ICE BRENT (*commodity* sottostante i contratti derivati) al 31.12.2007 sono stati ipotizzati due scenari di variazione del prezzo spot al 31.12.2007 rispettivamente di +/- 20%.

In entrambi gli scenari è stato ipotizzato che gli strumenti producano un effetto a conto economico in quanto gli stessi, designati come di copertura, al 31 dicembre 2007, non hanno superato i test di efficacia previsti dallo IAS 39.

Si riportano nella tabella sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro

Scenario	Fair value 31.12.2007	Fair value nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Conto Economico
ICE Brent spot +20%	52.812	53.972	1.160	1.160
ICE Brent spot -20%	52.812	45.356	-7.456	-7.456

II.3.2 *Rischio di tasso di cambio*

II.3.2.1 *Informazioni Qualitative*

Alitalia concepisce il rischio di cambio come il rischio che andamenti sfavorevoli nei cambi comportino significativi minori ricavi e/o maggiori costi rispetto agli obiettivi definiti dal Piano Triennale e da suoi aggiornamenti.

L'esposizione al rischio di cambio deriva dalle entrate ed uscite relative a ricavi, costi e finanziamenti denominati (o indicizzati) a divise diverse dall'Euro. Per ordine di importanza si tratta di USD, Yen Giapponesi, Sterline inglesi e Franchi Svizzeri.

Gli importi a rischio fanno riferimento (principalmente) ai costi per acquisti di *Jet Fuel* denominati/indicizzati al USD, ed ai ricavi di vendita in divise non Euro.

L'esposizione al rischio di cambio è anche originata dalla accensione di debiti a medio/lungo termine in valuta (tipicamente "*Loan*" denominati in USD), volti a finanziare od a rifinanziare la flotta aziendale, nonché dai canoni futuri dei contratti di leasing operativo.

II.3.2.2 *Informazioni Quantitative*

Con riguardo al rischio di cambio è stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2007, a copertura dei flussi attesi di incasso/pagamento in divisa Estera. A tal fine sono stati ipotizzati due scenari di variazione del tasso di cambio spot di riferimento dei contratti derivati (eur/usd ed eur/jpy) al 31.12.2007 rispettivamente di +/- 10%.

Si riportano nella tabella sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro				
Scenario	Fair value 31.12.2007	Fair value nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto
Eur/Usd spot +10%	-1.416	-11.926	-10.511	-10.511
Eur/Jpy spot +10%	309	1.656	1.347	1.347
Totale	-1.107	-10.271	-9.164	-9.164
Eur/Usd spot -10%	-1.416	13.875	15.291	15.291
Eur/Jpy spot -10%	309	-841	-1.150	-1.150
Totale	-1.107	13.034	14.141	14.141

Sempre con riguardo al rischio di cambio è stata inoltre effettuata una *sensitivity analysis* sui saldi di stato patrimoniale (attivi e passivi) in divise diverse dall'euro essere al 31.12.2007, non coperti da strumenti finanziari derivati. A tal fine sono stati ipotizzati due scenari di variazione del tasso di cambio spot delle valute per le quali vi era un'esposizione al 31.12.2007, verso euro, al 31.12.2007 rispettivamente di +/- 10%. Dall'analisi è emerso che l'aumento del 10% dei tassi di cambio spot al 31.12.2007 avrebbe comportato maggiori differenze negative di cambio a conto economico per un totale di €/mgl 7.106, la diminuzione del 10% dei tassi di cambio spot al 31.12.2007 avrebbe comportato maggiori differenze positive di cambio a conto economico per un totale di €/mgl 8.685.

È stata infine effettuata una *sensitivity analysis* mettendo a confronto l'impatto di una variazione del cambio spot eur/usd al 31.12.2007, rispettivamente di +/-10%, sul finanziamento in dollari (debito residuo al 31.12.2007) coperto da Cross Currency Swap.

Si riportano nella tabella sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro				
Scenario spot eur/usd + 10%	Valore di bilancio 31.12.2007	Valore nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto
DEBITO	-241.662	-219.692	21.969	21.969
CCS	-44.501	-68.432	-23.931	-23.931
Impatto complessivo			-1.962	-1.962
Scenario spot eur/usd - 10%	Valore di bilancio 31.12.2007	Valore nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto
DEBITO	-241.662	-268.513	-26.851	-26.851
CCS	-44.501	-15.250	29.251	29.251
Impatto complessivo			2.400	2.400

I risultati mettono in evidenza l'effetto di copertura dal rischio di cambio dello strumento derivato sottoscritto.

Permane un disallineamento, non materiale, dovuto al fattore attualizzazione, presente nella valutazione del fair value dei flussi relativi al Cross Currency Swap e non invece nella determinazione del controvalore di bilancio in euro dello stock di debito.

II.3.3 *Rischio di tasso di interesse*

II.3.3.1 *Informazioni Qualitative*

L'esposizione al rischio di tasso di interesse è legata alla dinamica della Posizione Finanziaria Netta (PFN), che è al momento negativa. In tal caso il rischio di tasso è concepito come il rischio che possibili rialzi nei tassi d'interesse inducano significativi aumenti negli oneri finanziari, rispetto a quelli previsti dai piani aziendali, originati dall'indebitamento a tasso variabile, espresso al netto delle disponibilità liquide investite in attività parametriche al medesimo tasso di interesse. L'indebitamento a tasso fisso non genera esposizione al rischio di interesse, in quanto è iscritto in bilancio a "costo ammortizzato" e dunque non dà origine ad impatti economici originati da oscillazioni di *fair value*.

Il Gruppo Alitalia utilizza strumenti finanziari derivati su tassi di interesse, in particolare utilizza *interest rate swaps* (IRS), con esclusiva finalità di copertura, seguendo le linee guida definite dalla *risk policy*.

La composizione dell'indebitamento è per circa il 50% rappresentata da finanziamenti a tasso variabile, per il restante 50% circa rappresentata da finanziamenti a tasso fisso (prestito obbligazionario convertibile).

II.3.3.2 *Informazioni Quantitative*

La misurazione della esposizione del Gruppo Alitalia al rischio di tasso d'interesse è stata effettuata mediante una analisi di sensitività, condotta muovendo dalle linee guida riportate nel Paragrafo 40 dell'IFRS 7 e dagli esempi illustrati nell'IG 35. Di seguito è brevemente descritta la metodologia seguita per svolgere l'analisi di sensitività, insieme ai risultati ottenuti.

In primo luogo è stato verificato l'impatto sull'utile determinato da una curva dei rendimenti diversa da quella effettivamente riscontrata a fine esercizio, ricalcolando il *fair value* dei prodotti derivati su tassi d'interesse (si tratta di un *interest rate swap*) in essere al 31.12.2007.

L'impatto a consuntivo di un diverso scenario dei tassi di interesse sul conto economico dipende anche dalle consistenze delle attività e delle passività finanziarie medie di periodo su cui maturano tassi di interesse. Una volta noti gli oneri finanziari ed i proventi finanziari in un nuovo scenario è possibile verificare, misurando la differenza tra questi e gli oneri/proventi effettivi, l'impatto di un nuovo scenario di tassi sul conto economico dell'esercizio.

Nell'analisi di sensitività sono stati prefigurati due scenari, l'uno di ribasso e l'altro di rialzo dei tassi di interesse. Le variazioni dei tassi di interesse di ciascuno scenario vengono applicate: 1) alla curva dei rendimenti di fine periodo, immaginando uno *shifting* parallelo della curva dei rendimenti; 2) al tasso di interesse medio corrisposto in corso d'anno per remunerare le passività a tasso variabile, al netto dei differenziali pagati/incassati relativi agli strumenti finanziari derivati; 3) al tasso di interesse medio conseguito in corso d'anno quale remunerazione delle attività finanziarie a tasso variabile.

La variazione dei tassi di interesse di riferimento delle attività/passività a tasso variabile (Euribor, Libor) è stata identificata in 100 basis points (bp).

Si riportano nelle tabelle sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro

Scenario + 100bp	Fair value derivati 31.12.2007	Fair value derivati nuovo scenario 31.12.2007	Oneri/proventi esercizio 2007	Oneri/proventi nuovo scenario esercizio 2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto	Impatto a Conto Economico
Impatto fair value strumenti derivati	-22	-6			16	16	0
Impatto su proventi finanziari			5.595	6.885	1.290	0	1.290
Impatto su oneri finanziari			-53.359	-62.794	-9.434	0	-9.434
Impatto complessivo					-8.129	16	-8.145

Scenario - 100bp	Fair value derivati 31.12.2007	Fair value derivati nuovo scenario 31.12.2007	Oneri/proventi esercizio 2007	Oneri/proventi nuovo scenario esercizio 2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto	Impatto a Conto Economico
Impatto fair value strumenti derivati	-22	-38			-16	-16	0
Impatto su proventi finanziari			5.595	4.305	-1.290	0	-1.290
Impatto su oneri finanziari			-53.359	-43.925	9.434	0	9.434
Impatto complessivo					8.129	-16	8.145

II.3.4 *Rischio di prezzo – equity*

II.3.4.1 *Informazioni Qualitative e Quantitative*

Al 31.12.2007 la Capogruppo deteneva una partecipazione, sotto forma di azioni, nel capitale della società Air France - KLM il cui valore di mercato ammontava a €/mgl 105.715.

Essendo di valore rilevante è stata svolta un'analisi di sensitività volta a valutarne il rischio di prezzo (equity). A tal fine è stata considerata la volatilità implicita nelle opzioni sul titolo al 31.12.2007 ed aventi scadenza pari ad un anno. Tale volatilità corrispondeva a circa il 35%. Sono stati quindi considerati due scenari, l'uno di rialzo e l'altro di ribasso del 35%. Nel primo caso se ne trae un incremento di valore della partecipazione, e relativo impatto a patrimonio netto, pari a €/mgl 37.000 mentre nel secondo una riduzione di valore di pari ammontare.

Si segnala che in data 28 marzo 2008 sono state dimesse le azioni Air France – KLM detenute dalla capogruppo al valore di borsa del 27 marzo 2008 per un importo di circa 79 milioni di euro.

Note esplicative al Conto Economico Consolidato al 31 dicembre 2007

(3) I ricavi del traffico, pari a €/mgl 4.354.148, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 19.157 (- 0,4%), rispetto al bilancio dello scorso esercizio.

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

	2007	2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	3.656.286	3.725.565	(69.279)
Merci	536.678	510.627	26.051
Posta	10.727	12.824	(2.097)
Altri ricavi del traffico	150.457	124.289	26.168
Totale ricavi del traffico	4.354.148	4.373.305	(19.157)

Per ciò che riguarda la componente passeggeri, è stata riscontrata una flessione pari a €/mgl 69.279 (-1,9%) che, al netto del maggior apporto della controllata Volare (+€/mgl 17.943), presente nel periodo a raffronto dalla sola metà circa del mese di aprile, della valutazione concernente l'assorbimento di proventi per tratte inutilizzate per €/mgl 3.000 (c.d. *oneway*) e di quanto emergente dalla valorizzazione del fondo concorso ed operazioni a premio MilleMiglia, che ha comportato una variazione negativa di €/mgl 13.738, si eleva fino a un importo complessivo di €/mgl 76.484.

Tale differenziale sfavorevole è risultato principalmente ascrivibile alla flessione dello *yield* su tutti i mercati di riferimento del Gruppo (complessivamente pari a -3,4%), anche quale conseguenza del deprezzamento delle principali valute rispetto all'euro, parzialmente controbilanciata da una moderata crescita del trasportato (+1,1% in termini TKT), maggiormente significativa sul settore nazionale ed internazionale.

Per quanto concerne la componente merci, è stato invece osservato un aumento dei ricavi pari a €/mgl 26.051 (+5,1%), in relazione alla maggiore attività effettuata (+9,6% in termini di TKT), concentrata sul prodotto "all cargo" sui mercati di riferimento del Gruppo, Nord America ed Estremo Oriente, in presenza di una diminuzione dello *yield* pari al -4,1%.

I proventi per i voli postali, pari a €/mgl 10.727, hanno manifestato una flessione di €/mgl 2.097, in seguito al minor trasporto di posta diurna.

La crescita degli altri ricavi del traffico, pari a €/mgl 26.168 (+21,1%), è risultata invece principalmente attribuibile alla più elevata attività charters passeggeri, in massima parte

riconducibile a Volare (+€/mgl 27.483, anche in relazione all'acquisizione della stessa solamente, come detto, a partire dalla metà del mese di aprile 2006) ed ai voli operati per il Ministero della Difesa, nonché, in misura inferiore, ai voli postali notturni.

Tale incremento è risultato parzialmente compensato dai minori proventi per charters merci (-€/mgl 11.146) e block space (-€/mgl 7.150).

(4) Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mgl 492.927, hanno presentato una crescita di €/mgl 141.879 e sono risultati articolati come segue:

	2007	2006	variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	89.926	101.850	(11.924)
Noleggi attivi	877	2.437	(1.560)
Handling	445	1.713	(1.268)
Manutenzioni	9.142	12.411	(3.269)
Ricavi da <i>partnerships</i> MilleMiglia	40.791	38.786	2.005
Altre prestazioni	23.698	28.867	(5.169)
Ricavi di vendita	8.330	9.845	(1.515)
Utili da alienazione flotta	1.022	19.261	(18.239)
Altre plusvalenze	390	3.817	(3.427)
Assorbimento fondo rischi vari	19.687	3.373	16.314
Altri assorbimenti fondi	2.367	1.516	851
Proventi da investimenti immobiliari	1.060	1.390	(330)
Differenze attive da traffico passeggeri	34.186	14.682	19.504
Differenze attive accantonamenti	49.765	38.675	11.090
Componente realizzata dei derivati di copertura (<i>hedging</i>)	64.020	15.150	48.870
Componente non realizzata dei derivati di copertura (valutazione al <i>fair value</i>)	12.502	4.478	8.024
Recupero oneri vari	13.761	28.790	(15.029)
Proventi vari	120.958	24.007	96.951
Totale altri ricavi operativi	492.927	351.048	141.879

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

– tra quelle in aumento:

- di carattere considerato non ricorrente :
 - i maggiori proventi realizzati nell'esercizio (per complessivi €/mgl 96.951), essenzialmente in seguito al perfezionamento dello scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow ritenuti non strategici dal Piano Industriale 2008-2010 di Alitalia approvato nel settembre scorso per €/mgl 55.367, nonché alla positiva definizione di un contenzioso insorto con un gestore aeroportuale per €/mgl 43.752;
 - il maggiore assorbimento del fondo rischi vari per un totale di €/mgl 16.314, principalmente a seguito del consensuale abbandono della controversia, all'esito dell'accordo raggiunto con l'Avvocatura dello Stato, insorta avverso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in ordine al provvedimento antitrust A/291 (€/mgl. 5.000), nonché del venir meno di rischi correlati a contenziosi in essere con fornitori per servizi vari e con il personale (€/mgl 14.687);
 - l'incremento delle differenze attive emerse da accantonamenti di esercizi precedenti (€/mgl 11.090).

- di carattere considerato ricorrente:
 - la positiva variazione inerente le quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (€/mgl 48.870);
 - le differenze attive emerse a fronte di servizi aerei non più da rendere, (€/mgl 19.504), per le quali si è reso possibile procedere, nel periodo, ad una più puntuale valorizzazione con particolare riferimento alla componente relativa alle “*surcharges*” abbinate al valore dei tagliandi di volo c.d. “*oneway*” stimati nel precedente esercizio (nel quale l'assorbimento era limitato alla quota c.d. “*fare*”);
 - la variazione positiva (€/mgl 8.024) correlata alle differenze di *fair value* degli strumenti derivati di copertura del carburante ancora non utilizzati. Si ricorda che, a partire dal presente esercizio ed al fine di migliorare l'informativa al mercato contenendo nella massima misura possibile i riflessi derivanti da un approccio del tipo “*economic hedge*” sulla variabilità nel tempo dei risultati economici, la Società ha ritenuto di aderire al metodo valutativo qualificato “*hedge accounting*”, trasferendo le quote, per la gli strumenti derivati che si presentassero efficaci, ad una riserva di patrimonio netto anziché a conto economico. L'importo di €/mgl 12.502 rappresenta la variazione di *fair value* di strumenti finanziari derivati sul carburante (*call spread*) che, di copertura, generano delle inefficacie per 2 trimestri. Le variazioni di *fair value* per i

trimestri in cui è stata dimostrata l'efficacia sono state sospese nella riserva da *hedge accounting*.

Si segnala altresì che i contratti in essere al 31 dicembre 2007 sono stati "chiusi" nel successivo mese di gennaio, tramite vendita sul mercato, ritraendo da questi ultimi un incasso pari a circa USD/mln 77;

- la crescita dei ricavi per accordi *partnerships* MilleMilglia per €/mgl 2.005;

- tra quelle in diminuzione:

- di carattere considerato non ricorrente :
 - la riduzione delle plusvalenze da alienazione flotta e altre attività per complessivi €/mgl 21.666, di cui €/mgl 18.239 da ascrivere alle minori cessioni di aeromobili rispetto all'esercizio precedente, avvenute nel corso del mese di aprile 2007 a mezzo della dismissione di 1 ATR 42;

- di carattere considerato ricorrente:
 - la diminuzione del recupero di oneri vari anticipati per conto di società collegate (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri oneri operativi), per €/mgl 15.029;
 - i minori proventi accessori del traffico per €/mgl 11.924, 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 minori ricavi per manutenzioni (€/mgl 3.269), riferiti alle quote di "maintenance reserve" anticipate dal Gruppo e ristrate da parte dei "lessors".
 - la diminuzione dei ricavi per prestazioni diverse per €/mgl 5.169, principalmente minori riaddebiti alle società collegate per servizi vari;
 - la flessione dei ricavi di vendita (€/mgl 1.515), essenzialmente riferibile alle minori vendite a bordo.

(5) I consumi di materie prime e materiali di consumo, pari a €/mgl 1.090.325, hanno presentato un incremento di €/mgl 24.560 e sono risultati così costituiti:

	2007	2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	1.032.766	1.012.691	20.075
Altri Consumi	57.559	53.074	4.485
Totale consumi di materie prime	1.090.325	1.065.765	24.560

Per quanto concerne il carburante, escludendo quanto rinveniente dalla controllata Volare, (+€/mgl 15.877), la crescita, ridottasi a €/mgl 4.198, è risultata prevalentemente ascrivibile all'aumento del prezzo medio del greggio, nonché alla maggiore attività di volo, in massima parte nel settore cargo, parzialmente controbilanciata dalla favorevole parità cambiaria euro/dollaro.

Con riferimento invece agli altri consumi, è stato osservato un aumento di €/mgl 4.485, riconducibile essenzialmente agli acquisti di materiali per servizi di bordo.

(6) Le spese per servizi, pari a €/mgl 2.695.250, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 37.558 (-1,4%).

In maggior dettaglio:

	2007	2006	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	577.787	615.265	(37.478)
Spese di traffico e scalo	969.177	970.720	(1.543)
Manutenzione e revisione flotta	416.137	399.808	16.329
Altre prestazioni	422.335	405.551	16.784
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	309.814	341.464	(31.650)
Totale servizi	2.695.250	2.732.808	(37.558)

Tenendo in considerazione l'incremento consuntivato dalla controllata Volare tra i due periodi a raffronto, pari ad €/mgl 17.899, principalmente negli oneri per assistenza di scalo e nei noleggi passivi, la variazione positiva si eleva fino a €/mgl 55.457, ed è riconducibile principalmente:

- alla flessione delle spese di vendita per €/mgl 37.478 (€/mgl 37.859 al netto dell'apporto di Volare), in ragione principalmente delle riduzioni commissionali sul traffico passeggeri in Giappone e dagli effetti positivi delle parità cambiarie, parzialmente controbilanciati dei più elevati oneri connessi ai regimi d'incentivazione per intermediazioni cargo;
- ai minori costi sostenuti per noleggi, locazioni e fitti per €/mgl 31.650 (€/mgl 34.565, escludendo quanto consuntivato da Volare), principalmente riconducibili alla riduzione dei noleggi passivi (€/mgl 33.667), primariamente a seguito della cancellazione di accordi per l'utilizzo di aeromobili con formula wet destinati al trasporto merci e dell'effettuazione di voli charter per il Ministero della Difesa con macchine di proprietà anziché noleggiate, per la rinegoziazione dei contratti di locazione e per quanto rinveniente dalla vendita e contestuale retrolocazione di 12 MD80 avvenuta nel 2006, nonché dalla crescita dei *block space* (€/mgl 3.888), quale conseguenza, principalmente, della maggiore attività effettuata tramite accordi reciproci;
- alla riduzione per spese di traffico e scalo per €/mgl 1.543 (€/mgl 13.378, al netto del contributo di Volare), quale conseguenza, essenzialmente, della realizzazione di alcuni progetti d'efficientamento su assistenza di scalo all'estero, del favorevole effetto delle parità cambiarie, dei minori ammontari corrisposti per diritti aeroportuali e royalties di sorvolo, della flessione delle spese per sospensioni e riavviamenti passeggeri, nonché delle contestazioni effettuate nei confronti di alcuni gestori aeroportuali e collegate ai livelli di servizio resi, per le quali si è tuttavia provveduto, nel periodo, ad accantonarne i relativi importi in apposito fondo rischi, in parte compensata da aumenti tariffari su scali italiani ed esteri e sui costi di navigazione, da incrementi delle spese per disservizi bagagli e dai maggiori oneri per servizi di bordo, sostanzialmente dovuti ad un diverso servizio di cabina adottato a partire dal 2007;
- all'aumento dei costi per altre prestazioni per €/mgl 16.784 (€/mgl 14.321 senza quanto consuntivato da Volare), originato essenzialmente dall'incremento delle prestazioni generali (+€/mgl 14.661 - anche in relazione ad investimenti dell'area informatica, sulla base della documentazione allo stato disponibile classificati al momento tra i costi da lavorazioni in corso) e delle prestazioni professionali (+€/mgl 7.526), degli oneri per attività di trasporto aereo derivante da attività commerciali con altri vettori (+€/mgl 4.528), delle spese per servizi finanziari (+€/mgl 1.539) nonché delle manutenzioni di attrezzature per l'allestimento dei servizi di bordo (+€/mgl 1.014); detta crescita è risultata parzialmente compensata dalla flessione degli oneri assicurativi per rischi aeronautici (-

€/mgl 7.387), delle spese per servizi informatici e telecomunicazioni (-€/mgl 3.442) e delle altre prestazioni per il personale (-€/mgl 1.655). Si fa altresì rilevare che in tale posta nell'esercizio a confronto sono stati riclassificati €/mgl 2.025, precedentemente allocati nelle voci "altre spese operative" per €/mgl 1.845, "costi del personale" per €/mgl 80 e "proventi ed oneri finanziari" per €/mgl 100.

- all'aumento delle spese per manutenzione flotta per €/mgl 16.329 (€/mgl 16.024 al netto dei costi registrati dalla controllata Volare), quale conseguenza dei maggiori interventi di *light maintenance*, manutenzione di componenti, assistenza tecnica di linea (queste due ultime anche penalizzate da incrementi dei prezzi delle prestazioni ricevute), delle più elevate quote corrisposte per "*maintenance reserve*", nonché di quanto in tale posta fatto "cadere" da lavorazioni in corso onde riflettere l'anticipata esclusione dall'operativo, rispetto alla data di riconsegna, di alcuni aeromobili in locazione, in parte controbilanciati dall'effetto positivo della parità cambiaria.

Si segnala inoltre che, come ampiamente in precedenza riferito nella parte generale, il cambiamento del principio contabile nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), capitalizzate ed ammortizzate secondo il loro periodo di utilità economica, applicato dal Gruppo in maniera retrospettiva, si è riverberato nell'esercizio precedente in minori costi per manutenzioni per €/mgl 53.267;

(7) I costi del personale, pari a €/mgl 852.122, hanno presentato una crescita di €/mgl 113.035 (+15,3%).

Va tuttavia premesso come la recente introduzione della legge 296/06 in tema di previdenza complementare si sia riflessa in una variazione del calcolo attuariale sulla valutazione IAS/IFRS del Trattamento di Fine Rapporto maturato sino al 31 dicembre 2006, che, escludendo la valutazione della componente incrementativa delle retribuzioni future ed associandosi alla rilevazione delle perdite attuariali precedentemente, secondo il cosiddetto metodo del corridoio, non contabilizzate, ha comportato una rilevazione nel periodo di un onere aggiuntivo di carattere non ricorrente pari a circa €/mgl 14.021 (c.d. *curtailment*).

Escludendo tale fenomeno e l'incremento consuntivato da Volare (€/mgl 9.131), la crescita viene a ridursi a €/mgl 89.833, risultando essenzialmente riconducibile agli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo (circa €/mln 27,8), all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo (circa €/mln 10), nonché ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante (circa €/mln 12) e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il personale di terra (circa €/mln 7). Parziale compensazione è intervenuta per i minori oneri sostenuti per il personale all'estero (circa €/mln 6).

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

Si ricorda che l'esercizio a raffronto beneficiava dell'assorbimento della quota residua del fondo costituito nel 2004 (circa €/mln 23).

(8) Gli ammortamenti e le svalutazioni, pari a €/mgl 387.087, hanno registrato una diminuzione di €/mgl 123.055. Tale decremento si riferisce essenzialmente sia alla minore svalutazione effettuata su alcuni aeromobili in flotta e materiale di rotazione ad esso associato (€/mgl 97.441) rispetto a quella attuata nell'esercizio a raffronto (€/mgl 197.266), sia ai minori ammortamenti di competenza, per €/mgl 21.921 quale conseguenza della stessa, nonché, residualmente, all'effetto delle operazioni di vendita e retrolocazione di velivoli effettuate nello scorso esercizio.

Si informa altresì che, come già riportato nel commento della voce "spese per servizi", il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nel periodo a raffronto un adeguamento per maggiori ammortamenti pari a €/mgl 54.257.

(9) Le **altre spese operative**, pari a €/mgl 132.672, hanno evidenziato una flessione di €/mgl 10.401 e sono risultate articolate come segue:

	2007	2006	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	46.643	17.694	28.949
Accantonamento fondo adeguamento area tecnica	9.983	322	9.661
Altri accantonamenti	610	1.142	(532)
Minusvalenze da alienazione flotta	170	7.801	(7.631)
Altre minusvalenze	33	7	26
Differenze passive accantonamenti	30.352	37.087	(6.735)
Componente realizzata dei derivati di copertura (<i>hedging</i>)	5.732	19.316	(13.584)
Altre imposte e tasse dell'esercizio	5.842	4.633	1.209
Oneri da partnerships MilleMiglia	12.735	11.314	1.421
Oneri da riaddebitare	13.963	31.366	(17.403)
Spese di amministrazione	4.567	4.672	(105)
Altri oneri	2.042	7.720	(5.678)
Totale altre spese operative	132.672	143.074	(10.401)

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

- tra quelle in diminuzione:
 - di carattere considerato non ricorrente :
 - le minusvalenze da alienazione di aeromobili, con un valore pari a €/mgl 170, consuntivato dalla controllata Alitalia Express, hanno presentato un decremento di €/mgl 7.631;
 - il decremento delle differenze emergenti da accantonamenti di esercizi precedente per €/mgl 6.735;
 - di carattere considerato ricorrente :
 - la flessione degli oneri afferenti le componenti realizzate dei derivati di copertura economica sul prezzo del carburante, per €/mgl 13.584;
 - i minori oneri sostenuti per conto di società collegate (comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri ricavi operativi) per €/mgl 17.403;

- la flessione degli altri oneri vari per €/mgl 5.678, e delle spese di amministrazione (€/mgl 105);
- tra quelle in aumento:
 - di carattere considerato non ricorrente :
 - i più elevati accantonamenti a fondi rischi ed oneri (€/mgl 28.949); tali importi hanno riguardato gli stanziamenti per le controversie avviate sia con alcuni fornitori per servizi vari e verso il personale, sia a fronte di azioni revocatorie in corso, principalmente riferibili al fallimento Minerva, nonché quanto appostato per fronteggiare rischi di varia natura insorti in Paesi esteri;
 - di carattere considerato ricorrente :
 - i maggiori stanziamenti al fondo adeguamento area tecnica per €/mgl 9.661 (che si ricorda, accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con riferimento allo stato delle manutenzioni programmate), a seguito della proroga di alcuni contratti di locazione operativa per velivoli MD80;

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha evidenziato un valore negativo di €/mgl 310.382, rispetto alla perdita di €/mgl 466.523 consuntivata al 31 dicembre 2006.

(10) Gli **oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni**, pari a €/mgl 5.175, che si confrontano con un valore anch'esso negativo di €/mgl 1.614 dell'esercizio precedente, sono risultati principalmente riferiti alla valutazione secondo il metodo del patrimonio netto delle società collegate Alitalia Servizi e Alicos.

(11) I **proventi da attività di investimento** hanno evidenziato un valore di €/mgl 1.866, con un miglioramento di €/mgl 523 rispetto all'esercizio precedente, e sono interamente riferiti ai dividendi percepiti da Air France (€/mgl 1.582), da Eas Cairo (€/mgl 177) e dalla collegata Sasco (€/mgl 100).

(12) Gli **oneri finanziari netti** hanno registrato un valore di €/mgl 154.143, con un peggioramento di €/mgl 15.002 nei confronti del precedente esercizio.

In maggior dettaglio:

	2007	2006	variazioni
Proventi finanziari:			
Interessi attivi da banche	22.390	30.229	(7.839)
Proventi operazioni finanziarie derivate su tassi	518	1.988	(1.470)
Proventi operazioni finanziarie derivate su cambi	34.272	30.698	3.574
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	1.554	2.029	(475)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante	0	117	(117)
Interessi attivi da società collegate	1.106	1.510	(404)
Interessi attivi su altri crediti	4.519	3.182	1.337
Altri proventi finanziari	47	69	(22)
Totale proventi finanziari	64.405	69.821	(5.416)
Oneri finanziari:			
Interessi passivi verso banche	(55.143)	(55.549)	406
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(64.620)	(63.528)	(1.092)
Interessi e commissioni a collegate	(2.095)	(1.942)	(153)
Interessi sul altri debiti	(1.624)	(198)	(1.426)
Oneri operazioni finanziarie derivate su tassi	(579)	(1.316)	737
Oneri operazioni finanziarie derivate su cambi	(31.769)	(25.454)	(6.315)
Oneri operazioni finanziarie derivate sul carburante	(27.215)	(25.156)	(2.059)
Altri oneri finanziari	(3.468)	(6.866)	3.398
Totale oneri finanziari	(186.513)	(180.009)	(6.504)
Proventi (oneri) di cambio	(32.035)	(28.954)	(3.081)
Totale proventi ed oneri finanziari	(154.143)	(139.141)	(15.002)

La complessiva variazione negativa di €/mgl 15.002 è risultata essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi corrisposti da banche, in relazione ai minori volumi di liquidità disponibile, ai maggiori oneri sostenuti per operazioni finanziarie derivate, nonché agli oneri netti di cambio, essenzialmente in relazione al deprezzamento della valuta statunitense. Parziale compensazione è intervenuta per effetto dei recuperi su specifiche imposte connesse ai finanziamenti.

(13) Il saldo tra gli **altri proventi ed oneri** ha presentato un valore negativo pari a €/mgl 1.234, con una crescita di pari entità nei confronti dell'esercizio in comparazione, ed è interamente riferito alla svalutazione dei depositi cauzionali versati nel corso del 1997 alla società Paynesfield Ltd, quale conseguenza del mancato riscatto di 3 aeromobili A321 in *leasing* che ha determinato la perdita di quanto originariamente e contrattualmente posto a garanzia.

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mgl 469.064, che si confronta con quello ugualmente negativo per €/mgl 605.935 rilevato al 31 dicembre 2006.

(14) Le imposte sul reddito dell'esercizio sono risultate pari a €/mgl 27.666 e rappresentano il carico fiscale del Gruppo di competenza dell'esercizio.

In dettaglio la voce accoglie:

Imposte sul reddito

	31-dic-07	31-dic-06
Imposte correnti IRES	(599)	(3)
Imposte correnti IRAP	(29.263)	(25.922)
Imposte differite	5.270	5105
Imposte anticipate	(3.074)	(216)
Imposte dell'esercizio	(27.666)	(21.035)

L'incidenza delle imposte sulla perdita ante imposte dell'esercizio è del -5,89% (-3,42% nel 2006) a fronte di un incidenza fiscale teorica pari a 37,65 che risulta applicando le aliquote previste dalla normativa fiscale italiana.

La percentuale negativa espressa nelle tabelle di seguito riportate deriva dal fatto che il risultato ante imposte è negativo.

	I.R.E.S.		I.R.A.P.	
	2007	2006	2007	2006
Aliquota Teorica	33	33	4,67	4,67
Variazioni in aumento (diminuzione) rispetto all'aliquota teorica:				
- differenze permanenti			(11,08)	(9,92)
- altre motivazioni	(32,73)	(33,00)	0,70	0,97
- riversamento imposte anticipate			0,09	0,86
	(0,27)		(5,62)	(3,42)

La variazione dell'aliquota fiscale media IRAP passata dal 3,83% al 3,9%, in applicazione del disposto dell'art.1 comma 33 lett.e della legge Finanziaria 2008, ha comportato l'adeguamento ai fini IRAP delle imposte anticipate e differite.

Il valore complessivo delle imposte correnti IRAP relative a voci accreditate a patrimonio netto nell'esercizio al 31 dicembre 2007 risultava pari a €/mgl 256, interamente riferito alla Capogruppo.

Come precedentemente rappresentato al 31 dicembre 2007 il Gruppo evidenzia a conto economico un'imposta complessiva pari a €/mgl 27.666 determinata tenendo conto anche dei riflessi generati dalla caduta e dall'incremento delle imposte anticipate e differite.

La ragione per cui non sono state rilevate imposte correnti I.R.E.S a livello di Gruppo è da ricondurre in parte all'assenza di imponibile fiscale nella consolidata Volare ed inoltre al consolidato fiscale in essere tra la capogruppo Alitalia e le altre società consolidate, in virtù del quale la perdita fiscale della consolidante ha assorbito per intero l'imponibile netto generato dalle consolidate.

L'IRAP, pari a €/mgl 26.407, rappresenta la somma algebrica del carico fiscale di ogni singola società del gruppo, legato al valore della produzione riclassificato, così come disposto dall'art.12 del D.Lgs 28 febbraio 2005 n. 38, che ha recepito il regolamento comunitario n. 1606/2002/CE in materia di principi contabili internazionali.

Il decremento delle imposte anticipate, sia I.R.E.S. che IRAP, al 31 dicembre 2007 pari a €/mgl 3.269, tiene conto dell'adeguamento dell'aliquota IRAP (passata dal 4,75% al 3,9%), nonché della caduta delle imposte anticipate per IRES della controllata Alitalia Express.

(15) Il risultato delle attività cessate ha presentato un valore di €/mgl 2.085 (zero al 31 dicembre 2006), rappresentativo della plusvalenza realizzata per la dismissione, avvenuta il 13 aprile 2007, del compendio immobiliare denominato Casale Somaini, (classificato tra le "Attività classificate come detenute per la vendita" al 31 dicembre dell'esercizio precedente) per €/mgl 2.186, al netto delle relative imposte per €/mgl 101.

Il **Risultato del periodo** ha presentato una perdita netta di €/mgl 494.650, a fronte di quella pari ad €/mgl 626.970 consuntivata nel precedente esercizio a raffronto, così ripartita:

Quota di competenza del Gruppo	(€/mgl 494.646)
Quota di competenza di terzi	(€/mgl 4)

La perdita per azioni è determinata dividendo la perdita dell'esercizio di competenza dell'Alitalia per il numero medio ponderato delle azioni Alitalia S.p.A. in circolazione nell'anno.

Il numero medio ponderato delle azioni in circolazione è di 1.386.696.883 e 1.386.692.820 rispettivamente per gli esercizi 2007 e 2006.

La perdita per azione è pari a circa 35,7 centesimi di euro (45,2 centesimi di euro nel 2006).

Note Esplicative allo Stato Patrimoniale Consolidato al 31 dicembre 2007

ATTIVO:

(16) Le **attività materiali**, costituite da immobili, impianti, macchinari e beni in locazione finanziaria, hanno presentato un valore di €/mgl 2.009.487, evidenziando una complessiva flessione di €/mgl 241.070.

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

	Terreni e Fabbricati	Flotta	Altre materiali	Beni in locazione finanziaria	Totali
ATTIVITA' MATERIALI					
Al 1° gennaio 2006	14.587	2.658.542	23.460	5.314	2.701.902
Valori "Restated" per <i>shop visit</i>		452			452
Incrementi	-	124.138	2.912	-	127.050
Decrementi	-	(79.629)	(8)	-	(79.637)
Riclassifiche	3.354	(444)	(4.641)	-	(1.731)
Rivalutazioni (Svalutazioni)	-	(197.266)	-	-	(197.266)
Riclassifiche ad attività detenute per la vendita	(9.301)	-	-	-	(9.301)
Variazioni dell'area di consolidamento	-	-	3.054	-	3.054
Ammortamenti	(2.348)	(285.900)	(5.499)	(220)	(293.967)
Valore netto contabile al 31/12/2006	6.292	2.219.893	19.278	5.094	2.250.557
<i>di cui: Costo</i>	<i>14.005</i>	<i>4.299.905</i>	<i>140.684</i>	<i>7.282</i>	<i>4.461.876</i>
<i>Ammortamenti accumulati</i>	<i>(7.713)</i>	<i>(2.080.012)</i>	<i>(121.406)</i>	<i>(2.188)</i>	<i>(2.211.319)</i>
Costo al 1 gennaio 2007	14.005	4.299.905	140.684	7.282	4.461.876
Incrementi	3.316	126.495	2.390		132.201
Decrementi	(18)	(1.884)	(2.307)		(4.209)
Riclassifiche	263	(2.664)	(474)		(2.875)
Costo al 31 dicembre 2007	17.566	4.421.852	140.293	7.282	4.586.993
Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2007	(7.713)	(2.080.012)	(121.406)	(2.188)	(2.211.319)
Ammortamenti del periodo	(2.802)	(263.951)	(5.936)	(221)	(272.910)
Decrementi		1.884	2.288		4.172
Rettifiche da <i>Impairment</i>	-	(97.342)			(97.342)
Rivalutazioni (Svalutazioni)			(107)		(107)
Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2007	(10.515)	(2.439.421)	(125.161)	(2.409)	(2.577.506)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2007	7.051	1.982.431	15.132	4.873	2.009.487

Rimandando a quanto precedentemente rappresentato nella Parte Generale in merito alla variazione di principio contabile sulle *shop visit* si segnala che le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio hanno riguardato:

- incrementi per complessivi €/mgl 132.201, ascrivibili alla flotta per €/mgl 126.495 e che, in maggior dettaglio sono risultati riferiti alla capitalizzazione delle revisioni cicliche (c.d. *shop visit*) su motori di proprietà ed in *leasing* (complessivamente €/mgl 56.802), alle revisioni ed alle *heavy maintenance* su aeromobili (€/mgl 23.431), all'acquisto di un motore di scorta per B777 (€/mgl 16.065), alle modifiche su velivoli e motori (€/mgl 28.295), nonché agli acquisti di materiale di rotazione aeronautico (€/mgl 1.903). Ulteriori investimenti hanno riguardato i terreni e i fabbricati per €/mgl 3.316, correlati principalmente alle miglorie per la realizzazione dei nuovi *layout* di alcuni aeroporti italiani (€/mgl 2.321) e ai lavori di ristrutturazione eseguiti presso un *hangar* nell'area aeroportuale di Fiumicino in uso ad Alitalia Express (€/mgl 995). Si segnalano, altresì, incrementi per €/mgl 2.390 relativi ad altri impianti, nuove attrezzature, mobili e arredi nonché immobilizzazioni in corso.
- decrementi per €/mgl 97.342, riferiti totalmente alla svalutazione netta di alcuni aeromobili in flotta, per il cui approfondimento si rimanda a quanto precedentemente rappresentato nella nota numero 8;
- ammortamenti di competenza per €/mgl 272.910.

Si segnala che a copertura di finanziamenti bancari concessi alla Capogruppo per un importo nominale residuo pari a €/mgl 823.843 (€/mgl 999.180 al 31/12/2006), sono state rilasciate garanzie ipotecarie di 1° grado sui seguenti aeromobili di proprietà della Compagnia:

Famiglia	Numero aeromobili ipotecati
ERJ145	14
A321	13
A319	12
A320	8
B777	6
B767	2
MD80	3
Totale	58

Solo per un finanziamento collegato all'acquisto degli Embraer 145 è prevista la possibilità di sostituire la garanzia ipotecaria accesa su una macchina con altra forma di garanzia (sostituzione

dell'aereo o rilascio di pegno su deposito fruttifero per un ammontare pari al valore residuo del finanziamento).

Normalmente tale possibilità non è tuttavia contemplata dai contratti e viene rimandata ad eventuali accordi tra le parti.

Per quanto riguarda gli eventuali costi di sostituzione, sono previsti a carico del Gruppo gli oneri relativi alle sole spese notarili.

Ovviamente nel caso di liberazione dell'aereo dall'ipoteca senza sostituzione della garanzia, occorre anche considerare la necessità di provvedere al rimborso del finanziamento. Solo in un caso è prevista nei contratti in essere una penale per il rimborso anticipato.

Al 31 dicembre 2007 il Gruppo presentava un ordine di acquisto per un motore B777 del valore di circa 18 milioni di dollari.

Alla medesima data il Gruppo vantava opzioni di acquisto per 6 aeromobili Embraer 170.

I beni detenuti in leasing finanziario sono rappresentati esclusivamente da un immobile sito in Milano.

Le principali caratteristiche del contratto vengono di seguito schematizzate:

	31.12.2007
Leasing finanziario	
Locatario	Alitalia -Linee Aeree Italiane- S.p.a.
Locatore	Mediocredito Centrale (già Leasing Roma, e originariamente Cofiri Leasing)
Data di stipula	18/12/1996
Durata locazione	31/01/1997 - 31/01/2012
Canone trimestrale posticipato	€ 205.223,00
Canoni a scadenza:	
- entro un anno	€ 820.895,00
- tra il 2° e il 5° anno	€ 2.667.910,00
- oltre il 5°	
Valore di riscatto	€ 2.912.817,00

(17) L'avviamento, pari a €/mgl 26.500, è interamente riferito alle acquisizioni dall'Amministrazione Straordinaria, il 13 aprile 2006 del complesso aziendale rinveniente da Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. ed Air Europe S.p.A. (€/mgl 20.500) e, nel corso dell'anno 2004, del ramo d'azienda Gandalf (€/mgl 6.000). Nel corso del periodo si è concluso il processo di allocazione del corrispettivo pagato per l'acquisizione del complesso aziendale rinveniente da Volare Group perfezionatosi nel corso dell'esercizio 2006 nei termini previsti dal IFRS 3 in materia di aggregazioni aziendali. A completamento di tale processo di allocazione, il valore dell'avviamento, determinato in via preliminare in Euro 27 milioni, è stato ridotto di Euro 6,5 milioni e, contestualmente, ha trovato

iscrizione nella voce "Altre attività immateriali a vita indefinita" dello Stato Patrimoniale essendo stati soddisfatti i requisiti indicati dallo IAS 38, il valore degli *slots* e dei diritti di traffico nella disponibilità della controllata Volare.

Si segnala che la verifica condotta sulla recuperabilità del valore dell'avviamento sia di Volare sia di Gandalf (c.d. *impairment test*) ha prodotto esiti positivi.

(18) Le **altre attività immateriali**, pari a €/mgl 26.251, hanno registrato un incremento di €/mgl 1.203 rispetto al 31 dicembre 2006.

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

	Diritti di brevetto industriale	Altre immobilizzazioni	Totale
ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI			
Al 1° gennaio 2006	13.922	1.609	15.531
Incrementi	5.163	7.809	12.972
Riclassifiche		(1.609)	(1.609)
Ammortamenti	(6.855)	-	(6.855)
Variazioni dell'area di consolidamento	5.006	3	5.009
Valore netto contabile al 31 dicembre 2006	17.236	7.812	25.048
Incrementi	72	4.900	4.972
Decrementi		(5.300)	(5.300)
Riclassifiche		6.500	6.500
Ammortamenti	(4.969)	-	(4.969)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2007	12.339	13.912	26.251

Tra le variazioni significative si osservano:

- ✓ incrementi per €/mgl 4.972, essenzialmente afferenti gli oneri sostenuti per progetti informatici tesi ad apportare benefici futuri in termini di risparmio di costi (progetto CRM, ACARS, attraverso la razionalizzazione dei principali sistemi informatici aziendali);
- ✓ riclassifiche dalla voce "Avviamento", per €/mgl 6.500, relative alla valorizzazione degli *slots* e dei diritti di traffico della controllata Volare (si fa rinvio a quanto già riferito nella nota nr.17);
- ✓ decrementi per €/mgl 5.300 relativi alla "caduta" di quanto riferibile al citato "Asset", ritenuto non più capitalizzabile ai sensi dello IAS 38;
- ✓ ammortamenti di competenza per €/mgl 4.969.

Si rappresenta che al 31 dicembre 2007 la vita utile residua dei software e dei marchi era pari rispettivamente a 2 e 16 anni.

Al termine dell'esercizio il Gruppo presentava impegni di acquisto software per un valore complessivo pari ad €/mln 2.

- (19) Le **partecipazioni**, valorizzate secondo il metodo del patrimonio netto e pari a €/mgl 83.011, hanno evidenziato una flessione di €/mgl 5.040.

In dettaglio:

	31.12.2007	31.12.2006
Partecipazioni:		
Costo di acquisto	98.925	98.925
Cancellazione della partecipazione in Odino Valperga	(2.107)	
Riclassifiche del costo	128	
Quota parte dei risultati post acquisizione	(13.935)	(10.875)
Valore a bilancio	83.011	88.050

Si rappresenta che i valori del costo di acquisto e della quota parte dei risultati post acquisizione sono stati rettificati del valore della partecipazione nella Odino Valperga Italeuropa General Cargo S.p.a in seguito alla cancellazione dal Registro delle Imprese della società, avvenuta in data 21 giugno 2007 che risultava comunque completamente svalutata.

In maggior analisi, con riferimento alle imprese collegate:

Denominazione	Gruppo Alitalia Servizi	Alicos	Sasco	Verona Cargo Center	Totale
Sede	Roma	Palermo	Firenze	Verona	
Percentuale di possesso	51%	40%	25%	40%	
Percentuale diritti di voto spettanti	49%	40%	25%	40%	
Valore al 31/12/2006	86.628	894	74	454	88.050
Riclassifiche del costo	128				128
Alienazioni					
Rivalutazioni / (Svalutazioni)	(4.722)	(368)	9	(87)	(5.897)
Valore al 31/12/2007	82.033	526	83	367	83.011

Alla data delle presenti note, il 2% delle azioni di Alitalia Servizi S.p.A. di proprietà di Alitalia risulta ceduto in usufrutto a Fintecna Finanziaria per i Settori Industriali e dei Servizi S.p.A.(Fintecna), in attuazione dell'accordo di cessione del controllo della società. Tale accordo prevede che, in caso di insolvenza o di ammissione della Alitalia ad una procedura concorsuale, Fintecna abbia il diritto di

risolvere alcune clausole, fra le quali quella relativa ai patti parasociali che governano la gestione della società e quella riguardante gli impegni assunti da Fintecna per gli aumenti di capitale sociale previsti.

Si segnala altresì che l'Assemblea degli Azionisti di Alitalia Servizi, nella riunione tenutasi il 20 dicembre 2007, nel confermare l'aumento del capitale sociale per 6 milioni di euro deliberato dall'Assemblea Straordinaria il 16 dicembre 2005 (aumento da effettuarsi mediante emissione di nuove azioni ordinarie che consentirebbe l'acquisizione del 51% dei diritti di voto indipendentemente dalla suindicata cessione dell'usufrutto) ha prorogato il termine per l'esecuzione dello stesso al 30 giugno 2008, confermando il mandato già conferito al consiglio di Amministrazione per la sua esecuzione. Alla medesima riunione del 20 dicembre u.s. l'Assemblea degli Azionisti di Alitalia Servizi ha deliberato un aumento del capitale sociale per 22 milioni di euro mediante l'emissione di azioni privilegiate.

L'aumento in parola è stato integralmente sottoscritto dall'altro Azionista della predetta Società.

- (20) Le **attività disponibili per la vendita**, pari a €/mgl 4.586, hanno presentato una riduzione di €/mgl 140.287, principalmente riconducibile alla riduzione di valore del *fair value* della partecipazione azionaria in Air France per €/mgl 34.462 ed alla riclassifica della quota residua (€/mgl 105.715) della medesima posta tra le "Attività correnti disponibili per la vendita", essendone intervenuta alla fine del mese di marzo 2008 la dismissione della partecipazione. Gli effetti della vendita dell'intera partecipazione in Air France sulle riserve e sul conto economico, nell'esercizio successivo, sono descritti nella nota 30.

In dettaglio:

Attività disponibili per la vendita	31/12/2006	Acquisi -zioni	Riclas- sifiche	Aliena- zioni	Rivalutazioni (Svalutazioni)	31/12/2007
- Consorzio Cies	103			(103)		0
- Eas	163					163
- Emittenti Titoli S.P.A.	27					27
- Consorzio E.T.L.	10					10
- Air France	140.176		(105.715)		(34.462)	0
- Lybian Italian Joint Co.	9					9
- Opodo Ltd	3.010					3.010
- S.I.T.A Inc. Foundation	1.340					1.340
- S.I.T.A SC	0,3					0,3
- Consorzio Turistel	26					26
- Aeroporto Friuli Venezia Giulia	7				(7)	0
Totali	144.873		(105.715)	(103)	(34.469)	4.586

Denominazione	Sede	% Partecipazione
. Aeroporto Friuli Venezia Giulia	Ronchi dei Legionari (GO)	1,89
. Consorzio Cies	Rende (CS)	-
. Consorzio E.T.L.	Roma	-
. Consorzio Turistel	Roma	-
. Eas	Il Cairo	5,83
. Emittenti Titoli S.p.a.	Milano	0,63
. Lybian Italian Joint Co.	Tripoli	0,33
. Opodo ltd	Londra	4,08
. Sita sc	Bruxelles	1,95
. Sita Inc. Foundation	Amsterdam	1,22

(21) I crediti finanziari e le altre attività finanziari non correnti, pari a €/mgl 95.962 hanno presentato una crescita di €/mgl 267.

In dettaglio:

Crediti finanziari ed altre attività finanziarie non correnti	31.12.2006	erogazioni	riclassifiche	Rivalutazioni (svalutazioni)	Altre variazioni	31.12.2007
Depositi cauzionali	63.329	14.081	(20.290)	(7.506)	0	49.614
Anticipi TFR	31.562	644	0	4	0	32.209
Crediti finanziari	804	1.200	12.544	(247)	(163)	14.138
Totale	95.695	15.925	(7.746)	(7.749)	(163)	95.962

Le principali variazioni hanno riguardato:

- le nuove erogazioni intervenute nel periodo (€/mgl 15.925), riferite principalmente alle cauzioni versate per nuovi contratti di locazione di aeromobili (€/mgl 14.081) e all’attivazione di un deposito bancario vincolato fruttifero della controllata Volare a garanzia di prestazioni future di servizi (€/mgl 1.200):
- la classifica nella voce “Attività correnti –Crediti vari ed altre attività correnti” di quanto esigibile entro l’esercizio successivo (€/mgl 6.988); per omogeneità di raffronto è stato parimenti classificato anche l’esercizio a raffronto (€/mgl 12.748);
- la diminuzione delle partite in valuta estera (€/mgl 4.021), essenzialmente a seguito dell’allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo;
- la svalutazione dei depositi cauzionali per complessivi €/mgl 3.447, correlata essenzialmente all’attualizzazione dei depositi cauzionali non fruttiferi (€/mgl 2.498), nonché a quanto versato nel corso del 1997 alla società Paynesfield Ltd all’atto della stipula dei contratti di *leasing* relativi a tre aeromobili A321 (€/mgl 1.234), non più rimborsabile per l’esaurimento del termine entro il quale esercitarne il riscatto.
- si segnala infine che il completamento della procedura per il recupero di quanto vantato nei confronti della società Gemini ha prodotto un rientro pari a circa il 2,5% di quanto il Gruppo aveva

richiesto. Il credito residuo (€/mgl 13.711) è stato pertanto cancellato utilizzando i fondi svalutazione crediti appositamente costituiti negli esercizi precedenti.

(22) Le **Rimanenze**, pari a €/mgl 41.100, hanno evidenziato una flessione pari a €/mgl 1.607, da attribuire a minori scorte di materiali per servizi di bordo (€/mgl 2.415) parzialmente compensate da maggiori acquisti di parti di ricambio, riferibili principalmente ad Alitalia Express, nonché di attrezzature tecniche per il settore cargo per un totale complessivo di €/mgl 809.

(23) **I Crediti e le altre attività correnti**

I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 126.293, hanno registrato un decremento di €/mgl 21.542, riconducibile essenzialmente al deprezzamento del dollaro statunitense nei confronti dell'euro, rilevabile particolarmente nelle vendite contro carte di credito, nonché ad una minore esposizione verso le Pubbliche Amministrazioni.

In maggior dettaglio:

Crediti commerciali	31.12.2007	31.12.2006	Variazione
Clienti	96.284	110.610	(14.326)
Pubbliche Amministrazioni	29.650	36.030	(6.380)
Società collegate	359	1.195	(836)
Totale	126.293	147.835	(21.542)

I **crediti vari e le altre attività correnti**, pari a €/mgl 540.642, hanno complessivamente manifestato una crescita di €/mgl 66.484.

In maggior dettaglio:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Crediti vari ed altre attività correnti			
Compagnie di navigazione aerea	45.033	37.072	7.961
Agenti di viaggio	299.631	249.181	50.450
Debitori diversi	138.050	130.155	7.895
Società correlate	2.772	6.246	(3.474)
Anticipi a fornitori	55.156	51.504	3.652
Totale	540.642	474.158	66.484

A fronte dei crediti ritenuti inesigibili (o della quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare un fondo, rettificativo di tale voce, valorizzato sulla base di dati storici relativi alle perdite su crediti, il cui ammontare al 31 dicembre 2007 risultava pari a €/mgl 85.326 (€/mgl 88.434 al 31 dicembre 2006).

Per quanto in particolare concerne:

- gli agenti di viaggio, si segnala che la crescita rispetto al 31 dicembre 2006 (€/mgl 50.450), è risultata collegata essenzialmente ad una maggiore esposizione nel comparto merci;
- i debitori diversi, si osserva che l'incremento (€/mgl 7.895) è risultato principalmente riconducibile a maggiori crediti relativi ad accordi commerciali e da *Partnership*, nonché a quanto rinveniente dalla voce "crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti" relativamente alle quote incassabili entro l'esercizio successivo (€/mgl 6.988 per il 2007 e €/mgl 12.748 per il 2006);
- le compagnie di navigazione aerea, l'aumento (€/mgl 7.961), è sostanzialmente collegato ad un maggior numero di tagliandi di altri vettori utilizzati su aeromobili del Gruppo;
- gli anticipi a fornitori, si rilevano maggiori anticipi corrisposti (€/mgl 3.652), essenzialmente ai fornitori di carburante;
- le società correlate, si rappresenta che il decremento (€/mgl 3.473), è collegato al minor credito per la vendita di biglietti relativi al traffico merci con la società Sasco.

(24) Le **attività disponibili per la vendita**, pari a €/mgl 105.715 sono interamente riferite alla partecipazione Air France-Klm, classificata nelle attività correnti in quanto venduta a marzo 2008, come già descritto alla nota n.20.

Per i titoli quotati (Air France) il *fair value* è stato determinato considerando le quotazioni di mercato di fine periodo; la percentuale di possesso al 31 dicembre era pari all' 1,46%.

(25) I **crediti tributari**, sono risultati pari a €/mgl 87.127, evidenziando un decremento di €/mgl 4.364 che ha tratto primariamente origine dai minori acconti versati all'Erario per l'Imposta sul Valore Aggiunto. Si evidenzia come in data 2 aprile 2008, siano stati incassati crediti d'imposta di esercizi precedenti vantati dalla Capogruppo, inclusivi di interessi, per un ammontare di circa €/mln 69.

(26) La **disponibilità e i crediti finanziari**, pari a €/mgl 363.387, hanno presentato una flessione di €/mgl 351.973.

In maggior dettaglio:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Disponibilità e crediti finanziari			
Depositi bancari e postali	320.740	656.429	(335.689)
Denaro e valori in cassa e in viaggio	8.792	8.510	282
Depositi bancari soggetti a restrizioni	30.839	13.806	17.033
Crediti finanziari a breve	3.016	36.506	(33.490)
Attività disponibile per la negoziazione	0	109	(109)
	363.387	715.360	(351.973)

Tale flessione è stata la conseguenza delle minori giacenze monetarie sui depositi, in relazione a quanto evidenziatosi nell'evoluzione del flusso monetario dell'esercizio.

(27) **Le attività classificate come detenute per la vendita**, pari a €/mgl 8.402, hanno presentato una flessione di €/mgl 1.110, quale effetto delle vendite, concretizzatesi entrambe nel mese di aprile 2007, sia del compendio immobiliare denominato Casale Somaini, (€/mgl 899), sia dell'ultimo aeromobile ATR42 (€/mgl 211).

La voce accoglie il valore di alcuni terreni dei quali è tuttora prevista la dismissione e per i quali il Consiglio di Amministrazione aveva disposto, nella prima frazione dell'esercizio, di congelarne le relative operazioni di vendita in considerazione della procedura, ancora in atto, di individuazione di soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Capogruppo. Si ricorda inoltre che è tuttora in corso un contenzioso con Aeroporti di Roma relativamente ai terreni in oggetto.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':

Il **patrimonio netto**, costituito dalla quota di spettanza della Capogruppo (€/mgl 381.308) e dei terzi (€/mgl 62), è risultato pari a €/mgl 381.370 ed è costituito da:

(28) Il Capitale Sociale che, interamente versato e pari a €/mgl 1.297.300, al 31 dicembre 2007 era rappresentato da n.1.386.697.439 azioni del valore unitario di circa 0,935 euro. Le stesse erano detenute per il 49,9% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, non presentando variazioni sostanziali rispetto all'importo in essere al 31 dicembre 2006.

Il lieve aumento riscontratosi, pari a €/mgl 3 (nr 3.034 azioni), è comunque interamente riconducibile alla conversione di obbligazioni in azioni intervenuta in varie fasi nel corso dell'esercizio.

Si ricorda come la Società Capogruppo si trovi tuttora nella fattispecie di cui all'art. 2446 c.c..

(29) Le Riserve di capitale che, registrando un valore di €/mgl 6, hanno fatto riscontrare un decremento di €/mgl 125.661.

In maggior analisi:

a) la **riserva da sovrapprezzo di conversione delle obbligazioni**, pari a €/mgl 6, ha evidenziato una flessione di €/mgl 1.456, così articolata:

- utilizzo, a parziale copertura delle perdite globalmente consolidate al 31 marzo 2007, di €/mgl 1.487, di cui €/mgl 1.462, deliberati dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2007 in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2006 e €/mgl 25 disposti dalla medesima Assemblea in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007, redatta ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile;
- incremento di €/mgl 31 a seguito della conversione di obbligazioni in azioni intervenuta dal 1° aprile 2007.

b) la **riserva prestito obbligazionario convertibile**, che accoglieva al 31 dicembre 2006 per €/mgl 124.205 la componente di patrimonio netto relativa al valore dell'opzione di conversione al momento dell'erogazione del prestito obbligazionario convertibile, ha evidenziato una diminuzione di pari entità, risultando completamente assorbita per effetto della decisione dell'Assemblea degli Azionisti, il 27 giugno, in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale dell'Alitalia al 31 marzo 2007, predisposta ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile, di coprire parzialmente le perdite complessive risultanti a tal data.

(30) Le riserve di rivalutazione che, esclusivamente composte dalla "Riserva per attività disponibili alla vendita" (che accoglie gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni del *fair value* delle attività disponibili alla vendita fintanto che esse non siano cedute o abbiano subito una perdita di valore), sono risultate pari a €/mgl 44.396, con una flessione di €/mgl 130.055, così determinatasi:

- utilizzo, a parziale copertura delle perdite complessivamente emerse al 31 marzo 2007 per €/mgl 95.594, di cui €/mgl 85.660 deliberati dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2007 in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2006 e €/mgl 9.934 disposti dalla medesima Assemblea in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007, redatta ai sensi dell'art. 2446 del codice civile;
- decremento di €/mgl 34.461 (di cui €/mgl 9.934 come detto formati dal 1° gennaio al 31 marzo 2007 e pertanto contabilmente trasferiti nell'ambito della predetta operazione di copertura delle perdite decisa dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno u.s., alla voce "perdite portate a nuovo" e €/mgl 44.396 configuratisi invece successivamente a tale data e di conseguenza tuttora esistenti nella posta in analisi), riferibile alla variazione del *fair value* della partecipazione in Air France.

Considerando pertanto quanto complessivamente accolto per €/mgl 95.594 all'esito delle delineate statuizioni assembleari nella voce "perdite portate a nuovo", il patrimonio netto include a livello globale al 31 dicembre 2007 una valorizzazione della partecipazione in Air France pari a €/mgl 51.198.

Si fa altresì notare che la cessione dell'indicata partecipazione in Air France, avvenuta alla fine del primo trimestre 2008, ha comportato, nell'esercizio 2008, un decremento complessivo delle riserve di €/mgl 51.198, (neutralizzando in tal modo completamente quanto precedentemente incluso nella voce "perdite portate a nuovo" per €/mgl 95.594), nonché la rilevazione a conto economico del plusvalore emergente pari a €/mgl 24.266.

Si segnala inoltre che l'effetto negativo sulle riserve rappresenta l'ammontare delle perdite coperte nell'esercizio 2007 con riserve da utili all'epoca non ancora realizzati che non hanno trovato capienza negli utili realizzati a seguito della cessione della partecipazione.

(31) La **riserve di hedge accounting**, che accoglie le variazioni del *fair value* degli strumenti derivati che si siano rilevati efficaci per la copertura dei flussi di cassa futuri attesi - *cash flow hedge*, ha registrato un valore negativo di €/mgl 14.615 a fronte di quello di ugual segno per €/mgl 4.020 consuntivato alla chiusura dell'esercizio 2006.

In ordine alle variazioni incidenti su tale voce si fa osservare:

- quanto a €/mgl 16.124, valore della riserva al 31 marzo 2007 (che pertanto esprimeva una differenza positiva rispetto al bilancio al 31 dicembre 2006 pari a €/mgl 20.144), l'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2007, in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007, redatta ai sensi dell'art. 2446 del codice civile, ne ha deliberato l'assorbimento a parziale copertura delle perdite a tale data, trasferendone contabilmente l'importo alla posta "perdite portate a nuovo";
- la valorizzazione al 31 dicembre 2007 del *fair value* degli strumenti derivati i cui sottostanti accordi non sono ancora giunti a conclusione, unitamente all'azzeramento, con contropartita nella riserva in parola, della valutazione degli strumenti derivati invece contrattualmente

conclusi, si è riflessa nella determinazione di una riserva da *hedge accounting* negativa per €/mgl 14.615.

Considerando pertanto quanto incluso, come sopra rappresentato per €/mgl 16.124 nelle perdite portate a nuovo, il patrimonio netto accoglie tuttora nel suo complesso una valorizzazione degli strumenti derivati in parola pari a €/mgl 1.509.

Si fa notare che ulteriori, future operazioni di copertura delle perdite dovranno essere effettuate considerando quanto incluso nella riserva di rivalutazione, nella riserva di *hedge accounting* e, relativamente a quanto collegato alle due voci precedenti, nei risultati portati a nuovo.

Si fa infine rilevare che per le operazioni derivate sul carburante, accolte al 31 dicembre tra le riserve da *hedge accounting*, (al 31 dicembre 2006 invece contabilizzate interamente a conto economico, come già rappresentato nella “parte generale” della presente Relazione, cui si fa qui rinvio) la successiva, intervenuta valutazione di inefficacia ha determinato, in accordo con la normativa IAS/IFRS in vigore, la rilevazione a conto economico delle sole variazioni di *fair value* intervenute nei periodi in cui non è stato possibile applicare le regole *dell'hedge accounting*.

(32) I risultati portati a nuovo che, pari a €/mgl 362.341, hanno evidenziato un aumento di €/mgl 389.546 e sono costituiti da:

a) la riserva *first time adoption* che, accogliendo gli effetti dell'adeguamento agli IAS/IFRS, ha presentato un valore positivo di €/mgl 38.593, manifestando un decremento di €/mgl 54.634 rispetto all'esercizio a confronto interamente riferibile a quanto utilizzato dalla Capogruppo, così come statuito dall'Assemblea degli Azionisti riunitasi il 27 giugno 2007, a parziale copertura delle complessive perdite emergenti al 31 dicembre 2006.

La quota residua risulta essenzialmente attribuibile, oltre a quanto rinveniente dalle società controllate, al differente intervallo temporale preso a riferimento, in piena aderenza con la normativa, per la transizione ai nuovi principi contabili internazionali per il Gruppo (dal 1° gennaio 2004) e per la Controllante (dal 1° gennaio 2005), riflessosi in una diversa considerazione delle rettifiche relative al 2004 per l'adeguamento agli IAS/IFRS, necessariamente considerate nella Controllante quali riserve da *First Time Adoption* e a livello Gruppo invece inserite nella formazione del risultato netto dell'esercizio 2004.

Si fa rilevare altresì che il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nell'esercizio a raffronto un adeguamento della voce “risultati portati a nuovo” pari a €/mgl 19.802 (di cui €/mgl 16.967 di competenza della Capogruppo ed €/mgl 2.835 della controllata Alitalia Express).

Al 31 dicembre 2007 risultavano riserve di patrimonio netto sottoposte a vincolo di non distribuibilità per un ammontare complessivo di €/mln 38,5 circa.

Inoltre si precisa che, a seguito delle delibere di copertura perdite da parte dell'Assemblea del 27 giugno 2007 sono state utilizzate, così come evidenziato nel prospetto di analisi delle movimentazioni del patrimonio netto (vedi pagina 75), la riserva *First time adoption* per €/mln 54,6, quella di copertura e traduzione per €/mln 16,1, quella prestito obbligazionario convertibile per €/mln 124,2 e quella per attività disponibili alla vendita per €/mln 95,6.

Le riserve del Gruppo al 31 Dicembre 2007

Riserve al 31 dicembre 2006	quota disponibile	quota distribuibile	quota utilizzata delibera assembleare 27 giugno 2007	Variazioni gennaio-marzo 2007	quota utilizzata delibera assembleare 27 giugno 2007	Variazioni aprile - dicembre 2007	Bilancio al 31 dicembre 2007
			(bilancio 31 dicembre 2006)		patrimoniale al 31 marzo 2007 ex art. 2446 c.c.)		
Sovrapprezzo conversione obbligazioni	1.461.717	-	(1.461.717)	24.720	(24.720)	6.119	6.119
(1) Prestito obbligazionario convertibile	124.204.999	-	-	-	(124.204.999)	-	0
(2) Attività disponibili per la vendita	85.659.581	-	(85.659.581)	9.934.097	(9.934.097)	(44.395.742)	(44.395.742)
(1) Hedge accounting	(4.020.199)	-	-	20.143.843	(16.123.644)	(14.615.405)	(14.615.405)
(1) First time adoption	108.370.649	108.370.649	(108.370.649)	-	-	-	0
(1) First time adoption	(53.736.228)	-	53.736.228	-	-	-	0
(1) First time adoption Gruppo	38.593.111	-	-	-	-	0	38.593.111
Totale	300.533.630	108.370.649	(141.755.719)	30.102.660	(150.287.460)	(59.005.028)	(20.411.917)

(1) riserve considerate da reintegrare accantonando utili di esercizi successivi così come disposto dalla delibera assembleare del 27 giugno 2007

(2) riserva da ricostituirsi ex D.Lgs. 38/2005

b) le **perdite portate a nuovo** che, pari a €/mgl 400.934, sono risultate così articolate:

Saldi al 31 dicembre 2006	(85.825)
Restated 2006	19.802
Perdita al 31 dicembre 2006	(626.954)
copertura perdite 2006	141.756
copertura perdite da approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007	150.288
Saldi al 31 dicembre 2007	(400.934)

Relativamente agli effetti del cambiamento di principio contabile relativo alle *shop visit* si rinvia a quanto precedentemente rappresentato nella “parte generale” delle presenti note.

(33) La perdita di periodo, pari a €/mgl 494.646.

(34) Le interessenze di minoranza che, positive per €/mgl 62 e rappresentative del risultato di periodo di competenza di terzi azionisti, non hanno presentato variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2006 e sono riferite interamente alla quota del patrimonio netto della società Alinsurance s.r.l. non di pertinenza Alitalia.

(35) L'indebitamento bancario e verso altri finanziatori, inclusivo delle quote correnti e pari a €/mgl 808.851, ha registrato un decremento netto di €/mgl 213.384.

La variazione ha riguardato:

- i rimborsi effettuati nel periodo per €/mgl 154.144;
- la flessione netta correlata alla valorizzazione della componente valutaria e del costo ammortizzato per complessivi €/mgl 29.698;
- il decremento di €/mln 29.542 riferibile principalmente alla minore esposizione debitoria corrente nei confronti di istituti di credito;

Si fa rilevare che i finanziamenti a medio lungo termine sono per €/mln 922 a tasso variabile, esponendo il Gruppo al rischio di *cash flow* del tasso di interesse; la quota residua è invece a tasso fisso, esponendo il Gruppo al rischio di *fair value* del debito.

Isolando le valutazioni scaturenti dall'adozione del criterio del costo ammortizzato, si segnala altresì quanto segue:

- il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine è transitato dal 6,10 dell'esercizio 2006 al 6,47% del 2007, consuntivando un incremento di circa 0,37 punti percentuali;
- il tasso di gestione dell'indebitamento a breve termine ha riflesso un incremento di 0,42 punti percentuali, passando dal 3,56% del 2006 al 3,98% del 2007;
- al 31 dicembre 2007 i finanziamenti bancari a medio/lungo termine assistiti da garanzia reale ammontavano a €/mln 824;
- la distinzione per scadenza a m/l termine è la seguente:

Entro un anno	147.889
Tra il secondo e il quinto anno	538.838
Dopo il quinto	165.081
Totale	851.808

(36) Il prestito obbligazionario convertibile, originariamente riferito a nr. 1.934.710.890 obbligazioni emesse a luglio 2002 al valore nominale di euro 0,37 cadauna, al tasso di interesse del 2,9% e convertibili in azioni entro il 2007.

A decorrere dal 4 agosto 2005, così come deliberato dall'Assemblea degli Obbligazionisti e dall'Assemblea degli Azionisti del 29 luglio 2005, il prestito obbligazionario ha tuttavia subito una ristrutturazione che ha comportato l'incremento del tasso di interesse annuo al 7,5%, nonché il differimento della scadenza al luglio 2010.

A seguito di tale rinegoziazione la Capogruppo nel corso del 2005, come previsto dallo IAS 39, ha eseguito una verifica al fine di valutare l'eventuale estinzione della passività originaria con conseguente necessità di rilevazione di una nuova passività finanziaria. Tale verifica, eseguita in base a quanto previsto dal paragrafo 40 e dall'AG 62 del principio in oggetto, ha evidenziato la non estinzione del debito originario.

L'introito netto incassato attraverso l'emissione del prestito obbligazionario è stato suddiviso per separare la componente di debito rispetto a quella di patrimonio netto, rappresentata dal *fair value* dell'opzione incorporata nel prestito convertibile in azioni Alitalia, come segue:

	€/mgl
Valore nominale del prestito obbligazionario emesso	715.843
Componente di patrimonio netto	(122.800)
Componente di debito alla data di emissione	593.043
Rettifica per valutazione al 1.1.2005	(62.012)
Componente di debito all'1.1.2005	655.054
Ratei al 31.12.2005	13.472
Interessi contabilizzati	53.889
Interessi pagati	(34.216)
Componente di debito all'1.1.2006	688.200
Conversioni	(9)
Interessi contabilizzati	63.528
Interessi pagati	(42.223)
Componente di debito al 31.12.2006	709.496
Conversioni	(34)
Interessi contabilizzati	64.621
Interessi pagati	(53.562)
Componente di debito al 31.12.2007	720.521

La riserva in essere al 31 dicembre 2006 relativa alla componente di patrimonio netto, pari ad €/mgl 124.205, è stata completamente utilizzata a copertura di perdite nell'esercizio in corso come precedentemente descritto nella nota 29.

Gli interessi contabilizzati nel periodo sono stati calcolati sulla base del tasso di interesse effettivo del 9,34% annuo.

Si ricorda altresì che con valuta 2 aprile 2007 è stata messa in pagamento la cedola annuale del prestito che, in seguito alla crescita del tasso di interesse derivante dalla ristrutturazione del debito intervenuta nel 2005, ha comportato un esborso complessivo di circa 54 milioni di euro, con un incremento di circa 12 milioni rispetto a quanto corrisposto nell'esercizio precedente.

Si segnala che, in relazione alla prevista vendita della totalità delle obbligazioni attualmente possedute dall'azionista di maggioranza contestuale all'operazione di privatizzazione in corso, il valore di mercato del prestito potrebbe essere significativamente influenzato dall'esito della procedura di vendita e dall'ingresso di un nuovo azionista di controllo a seguito dell'apporto di significative risorse finanziarie

(37) Le **passività per locazioni finanziarie**, pari a €/mgl 4.809, hanno presentato una diminuzione di €/mgl 347, riconducibile al pagamento delle rate in scadenza nel periodo.

Di tale posta se ne rappresenta di seguito la stratificazione per scadenza:

Entro un anno	378
Tra il secondo e il quinto anno	4.431
Totale	4.809

L'indebitamento finanziario netto del Gruppo, così come già rappresentato nel paragrafo dedicato alla "Situazione del Gruppo Alitalia" inserito nella Relazione sulla gestione, viene rappresentato nel successivo prospetto:

Posizione finanziaria netta

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<u>31.12.2007</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>variazioni vs 31.12.2006</u>
A. Cassa	(8.792)	(8.510)	(282)
B. Altre disponibilità liquide	(318.781)	(647.193)	328.413
C. Titoli detenuti per la negoziazione		(109)	109
D. Liquidità (A+B+C)	(327.572)	(655.812)	328.240
E. Crediti finanziari correnti	(33.855)	(50.311)	16.457
F. Strumenti finanziari derivati	(7.183)	(33.574)	26.391
G. Debiti bancari correnti	143.952	166.234	(22.282)
H. Altri debiti finanziari correnti	6.596	8.316	(1.721)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	143.365	140.976	2.388
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	(218.062)	(565.147)	347.085
K. Debiti bancari non correnti	596.358	763.645	(167.288)
L. Obbligazioni emesse	720.521	709.496	11.025
M. Altri debiti non correnti	64.794	84.490	(19.696)
N. Indebitamento finanziario(K+L+M)	1.381.672	1.557.631	(175.959)
O. Indebitamento finanziario netto (J+N)	1.163.610	992.500	171.110

Relativamente all'indebitamento a medio lungo termine, comprensivo delle quote correnti, si rappresenta la riconciliazione tra la valutazione al costo ammortizzato e il valore nominale:

	valore nominale	valutazione al costo ammortizzato	differenze
Indebitamento verso banche	748.909	742.270	6.639
Indebitamento verso altri finanziatori	38.719	38.617	102
Indebitamento verso società collegate	27.964	27.964	0
Prestito obbligazionario convertibile	714.148	720.521	(6.373)
Passività per locazioni finanziarie	4.809	4.809	0

Si segnala altresì che l'indebitamento bancario esistente è pressoché per intero assistito da garanzie reali (ipoteche su aeromobili) ovvero da garanzie personali (prevalentemente garanzie rilasciate da agenzie per il credito all'esportazione). I relativi contratti di finanziamento prevedono clausole legali standard di risoluzione contrattuale. In nessun contratto è previsto, per il mantenimento del credito erogato, il rispetto di specifici indici patrimoniali/economici/finanziari.

Per quanto concerne in particolare il prestito obbligazionario convertibile, il relativo regolamento non prevede alcuna forma di *covenant* finanziario.

Esso contempla invece l'ipotesi di *negative pledge* in collegamento all'emissione di nuovi strumenti di debito quotati e/o negoziabili (escludendo tuttavia quanto riferibile sia all'indebitamento bancario sia alle garanzie costituite su aeromobili o parti di essi ovvero a specifiche richieste di leggi e regolamenti), che non potranno essere costituiti senza contestualmente o preliminarmente garantire nei medesimi termini ed alle medesime condizioni le obbligazioni dello stesso grado, in misura proporzionale al credito relativo alle obbligazioni stesse.

(38) Il **trattamento di fine rapporto**, pari a €/mgl 140.955, ha fatto riscontrare una crescita di €/mgl 3.591, correlata essenzialmente a quanto previsto dall'introduzione della legge 296/06 in tema di previdenza complementare, che si è riverberata in una variazione del calcolo attuariale sulla consistenza di quanto maturato fino al 31 dicembre 2006.

Tale innovazione, escludendo la valutazione della componente incrementativa delle retribuzioni future e coniugandosi, per effetto di quanto conseguentemente statuitosi dai principi contabili internazionali, con la rilevazione delle perdite attuariali precedentemente non contabilizzate (in linea con il cosiddetto metodo del corridoio), ha comportato un onere aggiuntivo nell'esercizio pari a circa €/mgl 14.021, parzialmente controbilanciato da quanto invece versato all'INPS ed ai fondi di previdenza complementare, nonché da quanto corrisposto per le risoluzioni del rapporto di lavoro intervenute nel periodo.

In maggior dettaglio, la voce in oggetto riflette l'indennità riconosciuta in Italia ai dipendenti nel corso della vita lavorativa e liquidata al momento della cessazione del rapporto di lavoro. In presenza di specifiche condizioni, può essere parzialmente anticipata al dipendente nel corso delle vita lavorativa stessa.

La variazione rispetto al 31 dicembre 2006 è rappresentata nella successiva tabella:

TFR	
Passività al 31.12.2006	137.365
Effetto riforma L. 296/06	9.168
Actuarial Losses (Gain)	4.853
<i>Service Cost</i>	2.309
<i>Interest Cost</i>	6.399
<i>Benefit paid</i>	(19.140)
<i>Transfer</i>	1
Passività al 31.12.2007	140.955

Il TFR è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	4,70%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%

(39) Il **Fondo sconti su biglietti**, pari a €/mgl 13.999, ha evidenziato una flessione di €/mgl 849, così rappresentabile:

Fondo sconto su biglietti	
Passività al 31.12.2006	14.848
<i>Service Cost</i>	140
<i>Interest Cost</i>	610
<i>Benefit paid</i>	(1.428)
<i>Transfer</i>	(172)
Passività al 31.12.2007	13.999

Esso è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	4,75%
Tasso annuo di attualizzazione pensionati	4,75%
Tasso annuo di inflazione	2,00%

(40) Gli **altri benefici definiti**, riferiti ai fondi pensione per i dipendenti di Alitalia nel Regno Unito e negli Stati Uniti, sono risultati pari a €/mgl 2.019 e hanno manifestato un decremento netto di €/mgl 742, principalmente riconducibile alle quote eccedenti la valutazione attuariale dei fondi pensione del Regno Unito, che sono state riclassificate nel “fondo rischi vari” (€/mgl 999), compensate dall’adeguamento attuariale dei fondi pensione USA (€/mgl 258).

Il Fondo pensione USA è stato calcolato secondo le seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	5,50%
Tasso annuo di rendimento atteso	6,50%

Il Fondo pensione U.K. è stato calcolato secondo le seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	4,80%
Tasso annuo di rendimento atteso	4,80%

In relazione al fondo pensione a benefici definiti esistente in Gran Bretagna, si rimanda a quanto rappresentato nel paragrafo delle presenti note dedicato alle “passività potenziali”, che riporta anche ulteriori elementi informativi concernenti l’evoluzione della fattispecie in parola fino alla data di predisposizione delle presenti note esplicative.

(41) Il **fondo per imposte**, è risultato pari a €/mgl 7.265 e ha presentato un decremento di €/mgl 5.464.

Esso include:

- gli stanziamenti a copertura del prevedibile fabbisogno per oneri fiscali per €/mgl 82, evidenziando un aumento di €/mgl 1 rispetto all’esercizio precedente;

- le passività per imposte differite che, pari a €/mgl 7.183, hanno registrato una flessione di €/mgl 5.465 come riportato nella seguente tabella:

(migliaia di euro)	Valore al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Valore al 31.12.2007
	12.647	105	(4.828)	(742)	7.183

Si fa rilevare che il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nell'esercizio a raffronto un adeguamento per maggiori imposte pari a €/mgl 6.520, di cui €/mgl 3.899 di competenza della Capogruppo ed €/mgl 2.621 della controllata Alitalia Express.

Le **Attività per imposte anticipate**, pari a €/mgl 21.475, hanno manifestato una riduzione di €/mgl 3.269, correlata alla "caduta" di quota parte del credito degli anni pregressi, in seguito principalmente alla svalutazione operata su alcuni aeromobili in flotta.

Si informa altresì che, il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato un adeguamento pari a €/mgl 3.168 nel bilancio al 31 dicembre 2006.

In dettaglio:

(migliaia di euro)	Valore al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Valore al 31.12.2007
	24.744	6.710	(7.455)	(2.524)	21.475

La natura delle più significative differenze temporanee generatrici di attività nette per imposte anticipate viene posta in evidenza nel prospetto di seguito prodotto:

(migliaia di euro)	Valore al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Valore al 31.12.2007
Imposte sul reddito differite:					
- Maggiori valori flotta	3.520		-	(516)	3.004
- Adeguamento fondo area tecnica	-		-		-
- Adeguamento per shop visit	6.519	105	(4.828)	(224)	1.572
- altre	2.608		-	(2)	2.606
	12.647	105	(4.828)	(742)	7.183
Imposte sul reddito anticipate:					
- Fondi per rischi ed oneri	(7.166)	(3.125)	2.326	(1.786)	(9.751)
- Oneri pluriennali per adeguamento Ias	(2.564)	(140)	816	338	(1.550)
- Rimanenze di magazzino	(219)	(47)	42	36	(188)
- Altre	(14.794)	(3.398)	4.270	3.936	(9.986)
	(24.744)	(6.710)	7.455	2.524	(21.475)
Attività nette per imposte anticipate	(12.097)	(6.605)	2.627	1.782	(14.292)

Le passività per imposte differite si analizzano come segue:

	31.12.2007	31.12.2006
Imposte sul reddito differite	7.183	12.647
Imposte sul reddito anticipate compensabili		-
	7.183	12.647
Imposte sul reddito anticipate non compensabili	(21.475)	(24.744)
	(14.292)	(12.097)

Il valore complessivo delle imposte differite relative a voci accreditate a patrimonio netto al 31 dicembre 2007 risultava pari a €/mgl 7.183.

Le perdite fiscali della Capogruppo ammontano ad €/mgl 569.448 e sono utilizzabili entro il 2008.

Le perdite fiscali da Consolidato Fiscale assommano a €/mgl 1.492.721 e sono utilizzabili entro i seguenti esercizi:

Scadenza		Effetto Fiscale
2009	593.293	163.156
2010	353.650	97.254
2011	367.178	100.974
2012	178.600	49.115
	1.492.721	410.498

LA POSIZIONE FISCALE DEL GRUPPO

Nel periodo di imposta 2007, sulla base degli accordi contrattuali già sottoscritti per il precedente triennio 2004 - 2006, è stata confermata dalla Compagnia, tramite il rinnovo dell'opzione congiunta con Alitalia Express S.p.A., Aviofin S.p.A., Sisam S.p.A. in liquidazione ed Alinsurance S.r.l. in liquidazione, l'adesione all'istituto del Consolidato fiscale disciplinato dagli art. 117 e seguenti del TUIR.

Tale rinnovo ha consentito di registrare nel conto economico di Gruppo, per quanto riguarda l'Ires, un beneficio fiscale pari a €/mgl 4.710. Tale beneficio rappresenta il risparmio d'imposta, conseguito a livello di Gruppo e corrispondente all'aliquota della tassazione del reddito d'impresa vigente nel nostro Paese, maturato in seguito alla completa neutralizzazione degli imponibili fiscali delle società del Gruppo con le perdite imputabili alla controllante.

Al 31 dicembre 2007 il Gruppo evidenzia a conto economico un'imposta complessiva pari a €/mgl 27.666 determinata tenendo conto anche dei riflessi generati dalla caduta e dall'incremento delle imposte anticipate e differite.

L'incremento delle imposte anticipate, sia Ires che Irap, al 31 dicembre 2007 pari a 6.710 €/mgl tiene conto degli eventuali benefici di carattere fiscale che si riverseranno negli esercizi successivi legati a fondi e altre poste con effetti fiscali differiti e delle aliquote Ires ed Irap modificate dalla Legge Finanziaria del 2008.

Per quanto riguarda l'I.R.E.S., si registra un saldo negativo di Euro/mgl 599 determinato dalla somma algebrica del beneficio fiscale conseguito dalla capogruppo per l'attribuzione delle proprie perdite fiscali alle società rientranti nel regime di consolidato fiscale e le imposte determinate singolarmente dalle società rientranti nel perimetro di consolidato civilistico.

L'IRAP, pari a euro/mgl 29.263, rappresenta la somma algebrica del carico fiscale di ogni singola società del gruppo, calcolato sul valore della produzione riclassificato, così come disposto dall'art. 12 del D.Lgs 28 febbraio 2005 n. 38, che ha recepito il regolamento comunitario n. 1606/2002/CE in materia di principi contabili internazionali.

Il contenzioso fiscale del Gruppo Alitalia

Con riferimento ai procedimenti instaurati innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma al fine di ottenere il rimborso dell'IRAP assolta nelle annualità 2000 -2004, le società del Gruppo Alitalia a seguito della sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, emessa il 3 ottobre 2006 all'esito del procedimento C-475/2003, con la quale è stata sancita la compatibilità dell'IRAP con la normativa comunitaria, e al fine di ridurre le spese processuali, hanno presentato istanza di riunificazione dei ricorsi, promossi da ciascuna società, nelle more del procedimento comunitario, per ogni annualità interessata.

Inoltre, nell'intento di evitare l'addebito delle spese di giudizio in base al principio di soccombenza virtuale, le società del Gruppo Alitalia hanno concordato con l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 6, resistente, la compensazione di tali spese, con accordo propedeutico al fine della presentazione, da parte di ciascun ricorrente, di formale rinuncia al ricorso ai sensi dell'art. 44, D. Lgs. 546/1992, come riconosciuto dalla stessa Agenzia delle Entrate con la circolare n. 9 del 14 febbraio 2007. In proposito si sottolinea che la Commissione Tributaria Provinciale di Roma per gli anni 2001, 2002, 2003 e 2004 ha notificato a tutte le società del Gruppo compresa la stessa Capogruppo l'estinzione del processo per rinuncia al ricorso e la compensazione delle spese processuali.

Si ricorda inoltre come in data 2 Aprile 2008 la Capogruppo abbia ricevuto, per gli anni 1998, 1999, 2000, 2001 e 2002, il rimborso delle eccedenze di credito Irpeg dei periodi d'imposta sopra indicati maggiorati degli interessi legali per un valore complessivo pari ad €/mln 69.

(42) Gli accantonamenti, pari a €/mgl 258.048, hanno fatto consuntivare una crescita complessiva di €/mgl 54.885.

In maggior dettaglio:

a) Il **fondo concorsi ed operazioni a premi**, pari a €/mgl 94.359, ha espresso rispetto all'esercizio 2006 un incremento di €/mgl 18.978, riferito interamente all'esposizione corrente per l'operazione a premi.

Si precisa che al 31 dicembre 2007 è scaduta la manifestazione per il quinquennio 2003 – 2007 che consentirà agli aventi diritto, entro il 30 giugno 2008, di conseguire i relativi premi; il primo gennaio 2008 è iniziato il nuovo concorso per il triennio 2008-2010.

Tale incremento è risultato così articolato:

Assorbimento per biglietti aerei	(35.103)
Assorbimento per oggetti premio	(1.779)
Accantonamento dell'esercizio	55.860
Totale variazione	(18.978)

Si precisa che al 31 dicembre 2007 è scaduta la manifestazione per il quinquennio 2003 – 2007 che consentirà agli aventi diritto, entro il 30 giugno 2008, di conseguire i relativi premi; da segnalare che il fondo in parola accoglie anche i riflessi derivanti dall'insorgere in capo ad Alitalia di un'obbligazione implicita al 31 dicembre 2007 collegata al lancio della promozione Premio Fedeltà, che consentirà ai passeggeri iscritti al Programma, nel caso utilizzino due voli con Alitalia nei primi 6 mesi del 2008, di vedersi riconosciute a determinate condizioni contemplate dal Regolamento, da luglio 2008 e se non utilizzate entro il 30 giugno 2008, un ammontare di miglia corrispondenti a quelle del 31 dicembre 2007.

Il primo gennaio 2008 è iniziato il nuovo concorso per il triennio 2008-2010.

b) Il **fondo per rischi vari**, pari a €/mgl 113.786, ha evidenziato una crescita netta di €/mgl 24.819, principalmente a seguito:

degli stanziamenti effettuati nel periodo per complessivi €/mgl 43.687, in massima parte (€/mgl 42.380) a fronte di controversie avviate sia con alcuni fornitori per servizi vari e

con il personale, sia a fronte di azioni revocatorie in corso, nonché di quanto appostato per fronteggiare rischi di carattere fiscale insorti in Paesi esteri. Ulteriori accantonamenti sono risultati afferenti l'aumento dei rischi connessi a giacenze monetarie in paesi esteri soggette a processi restrittivi di trasferimento valute e in misura inferiore a rischi di natura previdenziale (€/mgl 1.307);

- degli assorbimenti, nel complesso pari a €/mgl 19.687, afferenti il venir meno dell'alea correlata a contenziosi con fornitori per servizi vari e con il personale (€/mgl 14.687), nonché il già citato (precedente nota nr. 2 "Altri ricavi operativi", cui si rinvia) abbandono della controversia insorta avverso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, (€/mgl 5.000).

Al 31 dicembre 2007, il fondo in parola accoglieva pertanto stanziamenti collegati alle seguenti fattispecie:

1. per €/mgl 69.424 quanto appostato per contenziosi (civile, giuslavoristico, dei trasporti, previdenziale), richieste di risarcimenti, procedimenti e spese legali in corso sia in Italia sia all'estero.
 2. per €/mgl 31.011 quanto stanziato per controversie con fornitori, nell'ambito delle quali si segnala quanto ivi accolto (€/mgl 8.793) onde tener conto della interpretazione resa dall'Enac sulle c.d. "royalties" sul carburante (sovrapprezzi non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del servizio di fornitura), la cui eliminazione è stata disposta dal D.L. 203/2005, (poi convertito definitivamente nella legge 248 del 2/12/2005), quanto allo stato valutato necessario in ordine ai fondi pensione per i dipendenti di Alitalia negli Stati Uniti e nel Regno Unito (€/mgl 8.499);
 3. per €/mgl 3.604 quanto afferente alcuni vincoli esistenti in Paesi esteri sul trasferimento in Italia di consistenze monetarie;
 4. per €/mgl 8.399 quanto accantonato per fronteggiare rischi di carattere fiscale insorti in Paesi esteri.
- c) Il **fondo adeguamento area tecnica**, che accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate, è risultato pari a €/mgl 41.142 e ha fatto registrare un incremento netto di €/mgl 7.982, correlato principalmente a quanto stanziato nell'esercizio (€/mgl 9.983), essenzialmente per effetto della proroga di alcuni contratti di locazione operativa per aeromobili MD80, parzialmente controbilanciato dagli utilizzi del periodo (€/mgl 2.001).
- d) Gli **altri fondi**, pari a €/mgl 8.760 e riferiti ad oneri e rischi specifici di alcune società del Gruppo, hanno evidenziato un incremento pari a €/mgl 3.106, principalmente connesso agli stanziamenti

effettuati dalla controllata Volare, in seguito ai probabili oneri da sostenere per danni conseguenti l'avaria di un motore avvenuta nel corso del mese di dicembre 2007, nonché ai rischi di revocatoria fallimentare appostati dalla società Alitalia Express, riferibili al fallimento di Minerva.

(43) Altre passività correnti

I **debiti commerciali**, pari a €/mgl 631.070, hanno fatto riscontrare una crescita di €/mgl 107.391.

Essi risultano così composti:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Debiti commerciali			
Debiti verso fornitori	487.846	464.350	23.496
Debiti verso imprese collegate	143.072	59.181	83.891
Acconti	152	148	4
	631.070	523.679	107.391

L'incremento sopra rappresentato è riferibile principalmente:

- alla maggiore esposizione verso le società collegate del Gruppo Alitalia Servizi, per €/mgl 83.891 in relazione:
 - ✓ alle fatturazioni da essa pervenute per lavori di manutenzione su aeromobili, per servizi informatici e per l'assistenza di scalo, al 31 dicembre ancora non liquidate da Alitalia a seguito sia di contestazioni insorte (è stata in tal caso avanzata formale richiesta di emissione di note di credito), sia di verifiche in corso (che hanno in questo caso, alla data di predisposizione della presente situazione contabile, comportato la semplice sospensione del pagamento). Si segnala che per le contestazioni inerenti alcune clausole contrattuali per i servizi di manutenzione ed *handling*, in data 28 dicembre 2007, è stato sottoscritto con il Gruppo Servizi un accordo transattivo a conclusiva definizione delle partite sospese, la cui manifestazione finanziaria si è riflessa nei primi mesi del 2008; si specifica che per entrambe tali causali, sono state ovviamente attivate le corrispondenti scritture a conto economico, nella forma di costi per servizi;
 - ✓ ai minori pagamenti effettuati in nome e per conto dalla Capogruppo, quale effetto della voltura di alcuni contratti con fornitori per servomezzi e servizi vari;
 - ✓ all'incremento, a partire dai primi mesi del 2007, delle prestazioni ricevute, tra le quali l'"*outstation*" (accentramento di tutte le attività amministrative e contabili, che in precedenza venivano espletate direttamente dagli uffici periferici, su due centri contabili a Manila e a Budapest);
- ai più elevati debiti verso fornitori per €/mgl 23.496, primariamente ascrivibili alla maggiore esposizione verso i gestori aeroportuali, per diritti di imbarco da riversare.

I **debiti vari e le altre passività**, pari a €/mgl 552.803, hanno evidenziato una flessione di €/mgl 64.854 rispetto al 31 dicembre 2006.

In maggior dettaglio essi sono costituiti da:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Debiti vari e altre passività			
Debiti verso istituti di previdenza	37.192	24.604	12.588
Biglietti prepagati	244.846	284.654	(39.808)
Compagnie di navigazione aerea	35.381	77.413	(42.032)
Agenti di viaggio	86.466	74.665	11.801
Depositi cauzionali di terzi	1.363	1.240	123
Creditori diversi	147.554	155.081	(7.527)
	552.803	617.657	(64.854)

In particolare, la crescita rispetto all'esercizio a confronto è essenzialmente riferita:

- al decremento della voce "biglietti prepagati" (€/mgl 39.808), che riflette sia la maggiore velocità di utilizzo dei tagliandi sia il minor volume di vendite di biglietti di volo;
- alla riduzione del debito verso compagnie di navigazione aerea (€/mgl 42.032), principalmente collegata alle minori prestazioni di servizio fornite al Gruppo, alle quali si è associata la diversa rendicontazione delle compensazioni tra vettori, liquidabile settimanalmente anziché mensilmente;
- alla minor esposizione verso creditori diversi (€/mgl 7.527), principalmente per minori debiti verso compagnie di assicurazione e verso la Deutsche Bank, questi ultimi collegati al pagamento delle opzioni sul carburante di competenza, nonché, quale conseguenza dell'introduzione della legge 296/06, per la contabilizzazione delle quote di competenza al 31 dicembre del TFR da versare all'INPS ed ai fondi di previdenza complementare, alla voce "Debiti verso istituti di previdenza" allocate invece in detta voce nel bilancio al 31 dicembre 2006;
- ai maggiori debiti verso istituti di previdenza (€/mgl 12.588), correlati essenzialmente, come già menzionato nel precedente commento, alle quote di competenza del TFR da versare all'INPS ed ai Fondi di previdenza complementare, nonché a quelle invece relative al fondo pensione del personale navigante, appostate nei creditori diversi nell'esercizio a confronto;
- all'incremento dei depositi cauzionali versati da terzi, per €/mgl 123.

(44) I **debiti per imposte correnti**, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono risultati pari a €/mgl 25.412 e hanno presentato un incremento netto di €/mgl 7.347, principalmente riferito all'IRAP di competenza.

(45) Gli **strumenti finanziari derivati**, valutati al *fair value*, hanno presentato un valore netto positivo di €/mgl 7.183 e sono rappresentati come segue:

Strumenti finanziari derivati passivi:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Operazioni derivate su cambi	2.121	16.224	(14.103)
CCS	44.501	16.299	28.202
IRS su indebitamento a m/l termine	21	185	(164)
Totale	46.643	32.708	13.935

Strumenti finanziari derivati attivi:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Operazioni derivate su cambi	1.014	13.785	(12.771)
IRS su indebitamento a m/l termine	0	24	(24)
Operazioni derivate su carburante	52.812	52.474	338
Totale	53.826	66.283	(12.457)

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto già rappresentato nella precedente nota IFRS 7.

(46) Contratti di locazione operativa

(€/mgl)	2007	2006
Importi dei canoni corrisposti durante l'esercizio	309.814	341.464

Tali contratti di locazione operativa riguardano essenzialmente le locazioni di flotta e gli affitti di immobili.

In particolare relativamente a tali contratti, alla data di bilancio, l'ammontare dei canoni ancora dovuti dal Gruppo è il seguente:

	31.12.2007	31.12.2006
Contratti di locazione operativa		
Canoni da corrispondere entro un anno	180.210	184.144
Tra il secondo ed il quinto anno	588.094	515.512
Dopo il quinto anno	243.937	300.521
Totale	1.012.241	1.000.177

I contratti di locazione operativa non presentano clausole di estensione ad eccezione del contratto relativo ad aeromobili B777. Esclusivamente i canoni per *maintenance reserve* presentano contrattualmente un'indicizzazione delle tariffe.

(47) Operazioni con entità correlate

Il Gruppo è controllato direttamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che alla data della presente nota detiene il 49,9% del capitale sociale di Alitalia –Linee Aeree Italiane- S.p.A.

Le operazioni tra la Capogruppo e le sue controllate, che sono entità correlate della Società stessa, sono state eliminate nel bilancio consolidato e non sono evidenziate in queste note.

Le operazioni, facenti tutte parte della gestione ordinaria, effettuate con le altre entità correlate, (società collegate e altre società controllate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze), riguardano principalmente prestazioni di manutenzione, assistenza aeroportuale, servizi informatici e amministrativi, fornitura di carburante per gli aeromobili; esse sono tutte regolate da contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato, cioè alle condizioni che si sarebbero applicate fra due parti indipendenti e sono state compiute nell'interesse del Gruppo.

Gli importi a credito non sono garantiti e saranno liquidati per contanti. Per i rapporti commerciali e diversi non è stata data o ricevuta alcuna garanzia, e non sono stati effettuati accantonamenti per perdite su crediti sugli importi a credito verso le entità correlate.

Si riportano di seguito gli ammontari dei rapporti di natura commerciale e diversa e di natura finanziaria posti in essere con le altre entità correlate del Gruppo.

Rapporti commerciali e diversi, posti in essere nell'esercizio 2007

€/mgl	31.12.2007		Costi 2007		Ricavi 2007	
	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Beni	Servizi	Beni	Servizi
Impresa controllante						
Ministero dell'Economia e delle Finanze	8.964		-	-	-	-
	8.964	-	-	-	-	-
Imprese collegate						
Alitalia Servizi S.p.a		94.432	31	577.956	234	6.504
Alitalia Airport S.p.a		41.480		136.103	388	576
Atitech S.p.a.	345				2	4
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.		483			13	32
Alicos S.p.a.		6.677		14.175		
Ales S.p.a.	14					14
Sasco	2.772					
	3.131	143.072	31	728.234	637	7.129
Imprese possedute o controllate dal Ministero dell'Economia e Finanze						
Enel	-	28	-	282		
Eni	189	- 1.148	344.644			702
Enav	4.835					1.288
	5.024	- 1.120	344.644	282	-	1.990
Totali al 31.12.2007	17.119	141.952	344.675	728.516	637	9.119

Rapporti commerciali e diversi, posti in essere nell'esercizio 2006

€ / mgl.	31.12.2006		Costi 2006		Ricavi 2006	
	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Beni	Servizi	Beni	Servizi
Impresa controllante						
Ministero dell'Economia e delle Finanze	8.964		-	-	-	-
	8.964	-	-	-	-	-
Imprese collegate						
Alitalia Servizi S.p.a		36.329	-	536.758	110	38.392
Alitalia Airport S.p.a		19.767	-	121.409	469	1.702
Atitech S.p.a.	899		-	277	1	311
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.	296				12	20
Alicos S.p.a.		3.085		12.691		
Ales S.p.a.						
Sasco	6.245					
	7.440	59.181	-	671.135	592	40.425
Imprese possedute o controllate dal Ministero dell'Economia e Finanze						
Enel	8		-	231		
Eni	7.417		339.504			443
Enav	5.063					1.307
	12.488	-	339.504	231	-	1.750
Totali al 31.12.2006	28.892	59.181	339.504	671.366	592	42.175

Rapporti finanziari posti in essere nell'esercizio 2007

€ / mgl.	31.12.2007		2007	
	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Oneri fin	Proventi fin
Imprese collegate				
Alitalia Airport S.p.a (a medio/lungo term)		27.251	2.095	386
Alitalia Airport S.p.a (quote a breve term)		713		
Alitalia Servizi S.p.a				224
Atitech S.p.a.				324
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.				173
Totali al 31.12.2007	-	27.964	2.095	1.107

Rapporti finanziari posti in essere nell'esercizio 2006

€ / mgl.	31.12.2006		2006	
	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Oneri fin	Proventi fin
Imprese collegate				
Alitalia Airport S.p.a (a medio/lungo term)		32.296	1.942	514
Alitalia Airport S.p.a (quote a breve term)		998		
Alitalia Servizi S.p.a				354
Atitech S.p.a.				469
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.				173
	-	33.294	1.942	1.510
Imprese possedute o controllate dal Ministero Economia e Finanze				
Fintecna S.p.a.		1.065	159	
	-	1.065	159	-
Totali al 31.12.2006	-	34.359	2.101	1.510

Garanzie

Le fidejussioni prestate nell'interesse di alcune società collegate pari ad un valore di €/mgl , riguardano esclusivamente le garanzie rilasciate a favore dell'Amministrazione Finanziaria nell'ambito della procedura dell'IVA di gruppo.

Esse possono sintetizzarsi come segue:

€/mgl					
Imprese collegate	Importo fidejussione	Scadenza	Importo fidejussione	Scadenza	Totali fidejussioni
Alitalia Airport S.p.a	23.153	31.12.2007	9.030	31.12.2008	32.183
Atitech S.p.a	20.315	31.12.2007	6.645	31.12.2008	26.960
Az Maintenance Systems Spa	3.207	31.12.2007	11.203	31.12.2008	14.410
	46.675	-	26.878	-	73.553

€/mgl		
Imprese collegate	31.12.2007	31.12.2006
	Fidejussioni	Fidejussioni
Alitalia Airport S.p.a	32.183	42.845
Atitech S.p.a.	26.960	37.713
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.	14.410	14.410
	73.553	94.968

Incidenza delle operazioni o posizioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale, sul risultato economico e sui flussi finanziari

a) L'incidenza delle operazioni effettuate con società correlate sulle voci dello stato patrimoniale è indicata nella seguente tabella riepilogativa:

Descrizione (euro migliaia)		Parti correlate al 31.12.2007		Totale	Parti correlate al 31.12.2006	
		Importi	%		Importi	%
Crediti commerciali	126.293	14.347	11,4	147.835	22.646	15,3
Crediti vari e altre attività correnti	540.642	2.772	0,5	552.900	6.246	1,1
Debiti commerciali	631.070	141.952	22,5	523.679	59.181	11,3
Passività a medio/lungo termine	656.720	27.964	4,3	838.797	32.296	3,9
Passività a breve termine	152.130	713	0,5	183.438	2.063	1,1

- b) L'incidenza delle operazioni effettuate con società correlate sulle voci del conto economico è indicata nella seguente tabella riepilogativa:

Descrizione (euro migliaia)	Totale	Parti correlate al 31.12.2007		Totale	Parti correlate al 31.12.2006	
		Importi	%		Importi	%
Ricavi operativi	4.847.075	9.756	0,2	4.724.353	42.767	0,9
Spese per acquisto, per servizi e per altre spese operative	(3.918.247)	(967.981)	24,7	(3.994.733)	(1.010.870)	25,3
Proventi finanziari	64.405	1.107	1,7	69.822	1.510	2,2
Oneri finanziari	(186.514)	(2.095)	1,1	(180.009)	(2.101)	1,2

- c) I principali flussi finanziari effettuati con parti correlate e l'incidenza degli stessi sono sintetizzati nella seguente tabella riepilogativa:

(euro migliaia)	31.12.2007	31.12.2006
Ricavi e proventi	9.756	42.767
Costi e oneri	(862.771)	(1.010.870)
Variazione crediti e debiti commerciali diversi	94.544	(18.295)
Dividendi e interessi	(988)	(591)
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	(759.459)	(986.989)
Investimenti in immobilizzazioni mat e imm	(105.210)	(46.551)
Investimenti in partecipazioni		
Variazione dei debiti relativi all'attività di investimento		
Variazione dei crediti finanziari	0	0
Flusso di cassa netto da attività di investimento	(105.210)	(46.551)
Variazione dei debiti/crediti a breve	(1.350)	(200)
Variazione dei debiti finanziari a m/l	(5.045)	(8.381)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento	(6.395)	(8.581)
Totale flussi finanziari verso entità correlate	(871.064)	(1.042.121)

Descrizione (euro migliaia)	Totale	Parti correlate al 31.12.2007		Totale	Parti correlate al 31.12.2006	
		Importi	%		Importi	%
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	5.395	(759.459)	N.S.	(288.761)	(986.989)	341,8
Flusso di cassa netto da attività di investimento	(136.761)	(105.210)	76,9	17.851	(46.551)	(260,8)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento	(211.670)	(6.395)	3,0	(180.877)	(8.581)	4,7

Compensi corrisposti ai componenti degli organi di amministrazione e di controllo e ai dirigenti con responsabilità strategica

I compensi corrisposti nel corso dell'esercizio agli Amministratori e Sindaci sono i seguenti:

€/mgl	2007	2006
Amministratori e sindaci	690	2.026
Presidenti	342	
	1.032	2.026

Gli Amministratori ed i Sindaci non hanno dichiarato di detenere, nel periodo di permanenza della carica, partecipazioni nel capitale sociale dell'Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. e delle società dalla stessa controllate.

Relativamente ai dirigenti con responsabilità strategica i benefici corrisposti durante l'esercizio 2007 sono stati i seguenti:

€/mgl	2007	2006
compensi per la carica	2.880	1.978
benefici non monetari	82	50
bonus e altri incentivi	77	1.255
altri compensi	1.296	1.715
totale	4.335	4.998

I dirigenti con responsabilità strategica hanno dichiarato di detenere al 31 dicembre 2007 n. 6.294 azioni del capitale sociale dell'Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. (al 31 dicembre 2006: 15.669).

(48) Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2007 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione resi dalla stessa Società di revisione e da entità appartenenti alla sua rete

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Compensi (in migliaia di euro)
Revisione contabile	Deloitte & Touche S.p.A.	Capogruppo - Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.	538
	Deloitte & Touche S.p.A.	Società controllate	62
Altri servizi (1)	Rete Deloitte	Capogruppo - Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.	150
Totale			750

(1):attività di verifica a seguito dell'entrata in produzione del nuovo software gestionale denominato Sistema Unico Integrato (SUI)

(49) Approvazione del bilancio

Il Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 27 maggio 2008.

(50) Numero medio dipendenti a libro matricola

Il Personale medio a libro matricola impiegato nel Gruppo nel corso degli esercizi 2007 e 2006 è risultato il seguente:

Gruppo Alitalia	31/12/2007	31/12/2006	delta	delta %
<u>Forza media a libro matricola</u>				
Dirigenti	115	118	-3	-2,9%
Quadri	528	524	4	0,7%
Impiegati	3.309	3.463		
Operai	232	263	-31	-11,7%
<i>totale TERRA</i>	<i>4.184</i>	<i>4.368</i>	<i>-184</i>	<i>(4,2%)</i>
Piloti	2.215	2.253	-38	-1,7%
Assistenti di Volo	4.830	4.844	-14	-0,3%
<i>totale VOLO</i>	<i>7.045</i>	<i>7.097</i>	<i>-53</i>	<i>-0,7%</i>
TOTALE	11.229	11.466	-237	-2,1%

(51) Note esplicative al Rendiconto Finanziario del Gruppo Alitalia

Nel corso dell'anno 2007 è stata osservata una riduzione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti pari a €/mgl 344.695 (da €/mgl 706.123 a €/mgl 361.427).

Vengono considerate nelle disponibilità liquide e mezzi equivalenti la cassa, i depositi bancari e postali, i crediti finanziari a breve, i titoli e gli scoperti di conto corrente. Si ricorda che nella cassa sono altresì inclusi i "fondi in viaggio" che rappresentano disponibilità liquide in corso di trasferimento, alla data di chiusura del periodo, dagli uffici periferici alla sede centrale della Capogruppo.

A detta evoluzione hanno concorso:

Per €/mgl 5.395 il positivo flusso di cassa netto riveniente da attività di esercizio originato:

- dal flusso di cassa operativo per €/mgl 115.432, alla determinazione del quale hanno contribuito essenzialmente la variazione del capitale di esercizio (€/mgl 74.015), gli ammortamenti (€/mgl 277.877), la ripresa delle variazioni rappresentate dalle plusvalenze nette e dalle svalutazioni nette di immobilizzazioni (€/mgl 106.979), nonché lo scorporo di interessi, dividendi, imposte di competenza dell'esercizio e della componente valutativa dei cambi (complessivamente pari a €/mgl 149.212) cui si è contrapposta principalmente la perdita di esercizio (€/mgl 494.650).
- dalle poste monetarie relative agli interessi pagati, inclusivi degli interessi remunerati sul prestito obbligazionario, (€/mgl 110.115) ed alle imposte liquidate (€/mgl, 20.603), in parte compensati dal favorevole apporto derivante dagli interessi e dai dividendi incassati nel periodo (€/mgl 20.681)

Per €/mgl 136.761, gli impieghi netti in attività d'investimento, che hanno riguardato:

- per €/mgl 132.201 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, ascrivibili alla flotta per €/mgl 126.495 e che sono risultati in maggior dettaglio riferiti alla capitalizzazione delle revisioni cicliche (c.d. shop visit) su motori di proprietà ed in leasing (€/mgl 56.802), alle revisioni ed alle heavy maintenance su aeromobili (€/mgl 23.431), all'acquisto di un motore di scorta per B777 (€/mgl 16.065), alle modifiche su velivoli e motori (€/mgl 28.295), nonché alle acquisizioni di materiale di rotazione aeronautico (€/mgl 1.903). Ulteriori investimenti hanno riguardato i terreni e i fabbricati per €/mgl 3.316, correlati alle miglie per la realizzazione dei nuovi layout di alcuni aeroporti italiani (€/mgl 2.321) e ai lavori di ristrutturazione eseguiti presso un hangar nell'area aeroportuale di Fiumicino in uso ad Alitalia Express (€/mgl 995). Si segnalano, altresì, incrementi per €/mgl 2.390 relativi ad altri impianti, nuove attrezzature, mobili e arredi, nonché a immobilizzazioni in corso.
- per €/mgl 4.972 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, essenzialmente afferenti progetti informatici tesi ad apportare benefici economici futuri, sia in termini di maggiori ricavi sia in termini di risparmio di costi;
- per €/mgl 15.925 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, riferite principalmente alle cauzioni versate per nuovi contratti di locazione di aeromobili (€/mgl 14.081) e all'attivazione

di un deposito bancario vincolato fruttifero della controllata Volare a garanzia di prestazioni future di servizi (€/mgl 1.200);

- per €/mgl 16.337 quanto classificato nelle attività correnti, in massima parte inerente crediti esigibili entro l'esercizio successivo, nonché quanto ritenuto non più in linea con i requisiti richiesti dai principi contabili internazionali che ne avevano invece sorretto l'iniziale capitalizzazione (progetto Asset);
- per €/mgl 211.670 l'attività netta di finanziamento, principalmente afferente per €/mgl 154.144 i rimborsi nominali di prestiti a medio lungo termine inclusivi delle quote correnti, per €/mgl 23.203 la flessione netta correlata alla valorizzazione della componente valutaria, del costo ammortizzato, per €/mgl 22.266 la variazione negativa dell'indebitamento a breve termine al netto delle già citate quote correnti nonché, per €/mgl 11.743 degli interessi passivi non monetari.
- per €/mgl 12.413 l'effetto negativo delle variazioni dei cambi sulle disponibilità monetarie;
- per €/mgl 10.754 gli interessi attivi non monetari.

(52) Passività potenziali:

Alitalia è parte in procedimenti civili e amministrativi ed in azioni legali collegati al normale svolgimento delle sue attività. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, e tenuto conto dei fondi rischi esistenti, si ritiene che tali procedimenti e azioni non determineranno effetti negativi rilevanti sul bilancio consolidato. Di seguito è indicata una sintesi dei procedimenti più significativi; salva diversa indicazione non è stato effettuato alcuno stanziamento a fronte dei contenziosi di seguito descritti in quanto si ritiene improbabile che dall'esito dei procedimenti possano derivare danni o oneri significativi, ovvero perché l'ammontare dello stanziamento non è stimabile in modo attendibile.

Fondo pensione per il personale locale di Alitalia ed Alitalia Servizi nel Regno Unito

Per quanto riguarda l'evoluzione della situazione concernente il fondo pensione privato a favore dei propri dipendenti acceso dall'Alitalia nel Regno Unito (in ordine alla quale si è fornita ampia informativa in sede di Bilancio al 31 dicembre 2006 e di Relazione semestrale 2007), si segnala che la fase di "*consultation*" avviata a valle della precedente richiesta avanzata dai *Trustees* per un importo di 19,4 milioni di sterline (valutato secondo il criterio cosiddetto del *buy-out*), si è conclusa il 2 novembre 2007, data in cui i *Trustees* stessi hanno formalmente richiesto alla Compagnia un pagamento di 14,5 milioni di sterline.

Alitalia ha contestato tale richiesta ed i *Trustees* hanno deciso di non avviare alcuna azione legale volta ad ottenerne il pagamento, in attesa della sentenza della High Court of Justice, prevista per l'inizio del 2008 e diretta a dirimere la controversia insorta tra Alitalia ed i *Trustees* in relazione ad una precedente richiesta di questi ultimi volta ad ottenere il pagamento in un'unica soluzione di 27,5 milioni di sterline, importo valutato corrispondente all'acquisto sul mercato di un fondo analogo.

Detta sentenza, notificata il 25 febbraio 2008, ha sostanzialmente respinto le specifiche richieste dei *Trustees*, confermando, per altro verso, la possibilità per questi ultimi di scegliere la modalità di calcolo ritenuta più appropriata per la salvaguardia degli interessi dei Membri, una volta acquisito il parere degli Attuari e completata la "*consultation*" con la Compagnia.

In data 19 marzo 2008 i *Trustees* hanno ufficialmente aperto una nuova fase di "*consultation*" senza però ritirare formalmente la richiesta di 14,5 milioni di sterline formulata il 2 novembre 2007.

Alla chiusura di tale ulteriore fase, in data 4 aprile, la richiesta è stata reiterata per un importo pari a 14,1 milioni di sterline.

Va segnalato che Alitalia ha avviato un confronto con i sindacati per modificare il corrente *pension scheme*, da uno schema a beneficio definito - *Defined Benefit* - ad uno a contribuzione definita - *Defined Contribution*. Il completo passaggio allo schema a contributi definiti svincolerà tuttavia Alitalia dalla complessa e rischiosa gestione attuale solo per il futuro, mantenendola obbligata pro – quota in relazione ai membri già aderenti al precedente schema.

La Compagnia sta altresì considerando la possibilità di chiudere il fondo con relativa cessione dello stesso (previa richiesta ed accordo con i *Trustees*) ad una società assicuratrice (c.d. *wind up*), svincolandosi da qualsiasi responsabilità di carattere giuridico ed economico.

Indagini antitrust in ordine all'attività Cargo Alitalia

Si ricorda, rinviando per maggiori dettagli alla Relazione al Bilancio 2006, come siano in corso, sia negli U.S.A., sia in ambito comunitario, indagini antitrust volte all'accertamento di eventuali intese restrittive della concorrenza in materia di fissazione di prezzi nell'ambito del mercato internazionale del trasporto aereo di merci.

Per quanto concerne l'indagine statunitense, la Compagnia, con l'ausilio di legali locali all'uopo incaricati, si è attivata per reperire tutti i documenti e le informazioni richiesti dal *U. S. Department of Justice – Antitrust Division - National Criminal Enforcement Section* di Washington DC (DOJ), nell'ambito di procedure di volta in volta concordate con tale Autorità.

Nel mese di febbraio 2007, è stato riferito dai nostri citati legali che Alitalia è stata anche coinvolta, come parte convenuta, nella controversia civile collettiva promossa dalla clientela, parallelamente all'avvio dell'indagine del DOJ, davanti all'*US District Court of New York*, per il risarcimento dei danni asseritamente patiti per effetto della presunta intesa cartellistica di che trattasi nei confronti dei soggetti privati interessati.

Per quanto riguarda l'indagine comunitaria, si informa, altresì, che, in data 24 aprile 2007, l'Alitalia ha ricevuto dagli Uffici della Commissione Europea una richiesta di informazioni, che replicava un'analogha richiesta del dicembre 2006, volta ad acquisire elementi conoscitivi in ordine ai servizi di trasporto aereo di merci operati dalla Compagnia all'interno ed all'esterno dell'Unione Europea / Spazio Economico Europeo (UE / SEE), a decorrere dal 1995, alla quale è stato fornito adeguato riscontro.

In data 12 giugno 2007, l'Alitalia ha, poi, ricevuto una seconda richiesta di informazioni concernente i dati del giro di affari relativo ai servizi di trasporto aereo di merci su determinate rotte, anch'essa puntualmente soddisfatta.

In data 21 dicembre 2007, è stato, quindi, notificato ad Alitalia e ad altri vettori comunitari, da parte dei predetti Uffici della DG Concorrenza della Commissione Europea, uno *Statement of Objections* (o Comunicazione degli Addebiti - "CdA"), con cui la Commissione stessa ha dato formalmente avvio, ai sensi dell'art. 2 del reg. 773/2004, ad un procedimento per l'adozione di una decisione volta a constatare l'esistenza di un'infrazione delle norme in materia di concorrenza realizzata dalle imprese destinatarie del predetto provvedimento.

A tale atto la Compagnia ha puntualmente replicato, in data 21 aprile 2008, presentando delle osservazioni nell'ambito della memoria difensiva, predisposta ai sensi dell'art. 10 del Reg. CE n. 773/2004 e dell'art. 27 (1) del Reg. CE n. 1/2003, orientate a dimostrare la non riconducibilità ad Alitalia delle intese anticoncorrenziali ipotizzate dalla Commissione e delle molteplici carenze dell'istruttoria effettuata dalla Commissione medesima.

La Commissione Europea ha recentemente invitato i vettori interessati ad un'audizione in materia – che si terrà nei giorni dal 30 giugno al 4 luglio pp.vv. – alla quale Alitalia si sta accuratamente preparando.

In ordine al possibile rischio economico derivante dall'esito delle indagini di che trattasi, i legali incaricati della difesa della Compagnia, evidenziano come, attualmente, non vi siano elementi di conoscenza sufficienti per un concreto apprezzamento di tale rischio, sia sotto il profilo del procedimento del DOJ, sia sotto quello della controversia civile collettiva promossa negli U.S.A., e sia, infine, per quanto riguarda il procedimento avviato dalla Commissione Europea.

Quanto ai primi due procedimenti, Alitalia, infatti, non ha ricevuto alcun atto formale di contestazione o addebito dal DOJ, né una quantificata pretesa da parte dei *plaintiffs* (attori) nell'ambito della *class action*, e, anche relativamente al procedimento comunitario, all'esito dell'analisi effettuata pure alla luce dell'articolata richiamata memoria difensiva, il *quantum* di un'eventuale sanzione irrogabile alla Società appare, allo stato, di incerta determinazione, dovendosi attendere il prosieguo del procedimento stesso.

Contenzioso instaurato con la società di gestione dell'aeroporto di Malpensa – SEA

Con atto notificato in data 7 febbraio 2008, 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 euro 1.250 milioni.

La pretesa attorea si fonda sulla decisione di Alitalia consistente nella rinuncia a continuare ad operare quale Hub Carrier sullo scalo di Malpensa.

In data 30 aprile 2008, 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.

La prima udienza di trattazione si è tenuta in data 28 maggio 2008 e la successiva si terrà in data 9 luglio.

Indagine Antitrust sulle rotte UE - Giappone

In data 11 marzo 2008 è stata effettuata presso gli uffici della Compagnia un'ispezione da parte di alcuni funzionari della Commissione Europea con l'assistenza di dipendenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ed il supporto di appartenenti al nucleo della Guardia di Finanza in forza presso la predetta AGCM, a seguito della decisione del 29 febbraio 2008, con cui la Commissione

Europea ha disposto nei confronti di Alitalia e delle sue controllate dirette ed indirette di sottoporsi ad un accertamento in applicazione dell'art. 20, par. 4, del Reg. (CE) n. 1/2003.

La predetta decisione ha disposto tale accertamento nel quadro di un'indagine volta a verificare l'eventuale violazione da parte di Alitalia e di altre compagnie aeree comunitarie di norme antitrust, nella presupposizione che i vettori interessati avrebbero costituito un'intesa (o avrebbero, quantomeno, posto in essere delle pratiche concordate) per la fissazione delle tariffe per il trasporto passeggeri per quanto concerne i collegamenti fra l'Unione Europea ed il Giappone.

Contenziosi instaurati dalle società di gestione aeroportuale italiane in materia di corrispettivi aeroportuali

Facendo seguito alle informative in precedenza rappresentate in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007, tutti i ricorsi presentati dagli enti gestori aeroportuali sono stati respinti dai TAR aditi (Lombardia e Lazio). Gli enti gestori aeroportuali hanno conseguentemente promosso - innanzi al Consiglio di Stato in sede giurisdizionale - gli appelli avverso i provvedimenti in primo grado che rigettavano i ricorsi medesimi. Alitalia si è conseguentemente costituita nel corso del mese di gennaio 2008 nei predetti giudizi di secondo grado, proponendo a sua volta appello incidentale ai fini di una riforma in senso ad essa ancor più favorevole delle decisioni impugnate.

SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE N. 51/08

Con sentenza n. 51/08, in data 27 febbraio 2008, la Corte Costituzionale si è pronunciata sulla questione di legittimità costituzionale degli artt. 11-*nonies*, 11-*decies*, 11-*undecies*, 11-*duodecies* e 11-*terdecies* del d.l. 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla L. 2 dicembre 2005, n. 248 (meglio nota col nome di legge sui "requisiti di sistema"), a suo tempo sollevata nel 2006 dalle Regioni Toscana, Piemonte, Campania ed Emilia-Romagna, nonché dalla Regione Siciliana.

All'esito del procedimento in esame, la Corte ha emesso una sentenza di natura cosiddetta "additiva", con la quale pur confermando la legittimità costituzionale della Legge in oggetto, ha, comunque, ritenuto, in applicazione del principio di leale collaborazione fra lo Stato e le Regioni, l'illegittimità costituzionale degli artt. 11-*nonies* ed 11-*undecies*, comma 2, *nella [sola] parte in cui* il Legislatore ha ommesso la previsione dell'obbligo di (i) acquisire il parere della Conferenza unificata prima dell'adozione della relativa delibera CIPE in materia, e di (ii) acquisire il parere della Regione interessata con riferimento ai piani di intervento infrastrutturale. Al di fuori di tali previsioni, la costituzionalità della portata e del complessivo impianto della Legge sono stati tuttavia sostanzialmente confermati dalla Consulta.

Safari Air Service

E' tuttora pendente una controversia con Safari Air Service inerente la pretesa di compenso a favore di quest'ultima per attività d'intermediazione prestata in occasione della sottoscrizione di un contratto di manutenzione con Zambia Airways mai regolato finanziariamente, pur avendo Alitalia reso la prestazione, stante il fallimento della compagnia africana.

Terreni Località Pianabella

In data 24 maggio 2007 il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, accogliendo il ricorso proposto da Aeroporti di Roma, ha dichiarato illegittima la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 162 del 31 marzo 2006 di approvazione delle delibere del Consiglio Comunale di Fiumicino n. 137/1999 e 159/1999, con cui veniva adottato il Piano Regolatore Generale, limitatamente all'attribuzione, alle aree di proprietà Alitalia (terreni siti in località "Pianabella"), della destinazione a "F3b", ossia Servizi Privati con Funzione di Polarità Urbana.

Alitalia ha da tempo manifestato l'intenzione di procedere alla vendita dei suddetti terreni, avviando procedure per la selezione di potenziali acquirenti. La sfavorevole pronuncia in primo grado, potrebbe riflettersi in un'attenuazione del profilo di redditività della programmata operazione di dismissione immobiliare.

Contenzioso Minerva

a) Fallimento Minerva S.p.A. / Alitalia S.p.A. (Tribunale di Roma) Provvigioni

Facendo rinvio anche in questo caso alla Relazione al Bilancio 2006 e rammentando come il fallimento della Minerva SpA abbia chiesto la condanna di Alitalia al pagamento di €/mln 5,8 a titolo di restituzione di provvigioni, asserite come non dovute e trattenute in costanza di rapporto, oltre €/mln 5 a titoli di risarcimento del danno, si fa rilevare che all'esito della discussione sull'ammissione dei mezzi istruttori tenutasi il 29 aprile 2008, il Giudice ha respinto la richiesta di CTU avversaria e ha rinviato la causa al 9 dicembre 2009 per la precisazione delle conclusioni.

b) Fallimento Minerva / Alitalia Express ed Alitalia. Revocatoria Fallimentare

In aggiornamento rispetto a quanto rappresentato nella relazione al Bilancio 2006 in ordine all'azione revocatoria fallimentare promossa dal Fallimento Minerva verso Alitalia ed Alitalia Express per €/mln 0,6, si evidenzia come le due società si siano costituite con comparsa del 27/4/2007, abbiano chiesto il rigetto delle domande del Fallimento Minerva ed eccepite, inoltre, l'incompetenza parziale del Tribunale di Catanzaro in favore di quello di Roma. Nell'udienza del 15 aprile 2008, ravvisando la possibile competenza collegiale della causa, il giudice si è riservato.

Contenzioso Amministrativo - Volare S.p.A.

Per quanto in particolare attiene il contenzioso insorto con Air One relativamente all'aggiudicazione ad Alitalia, nell'aprile 2006, del Complesso Aziendale del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria, si segnala, rinviando a quanto già rappresentato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007 e 2008, che il ricorso per ottemperanza promosso da Air One ai fini dell'esecuzione, previa misura cautelare, della sentenza n. 4956 del 25 settembre 2007, con la quale il

Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi alla procedura indetta dal Commissario Straordinario del predetto Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è stato accolto dal Consiglio di Stato, in data 26 febbraio / 3 marzo 2008, con conseguente obbligo per il Commissario Straordinario stesso di rinnovare la gara mediante l'invito ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura, a presentare nuove offerte.

La rinnovazione della gara è stata ordinata anche se il contratto di compravendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare, stipulato da Alitalia per il tramite di Volare S.p.A., deve ritenersi ancora valido e vincolante e pende davanti al Tribunale Ordinario di Roma il giudizio, proposto da Air One, per la declaratoria di inefficacia dello stesso (si segnala che la prima udienza è prevista per il 2 ottobre 2008). Avverso la predetta decisione del 26 febbraio / 3 marzo u.s., l'Alitalia ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per revocazione che è stato respinto in data 29 / 30 aprile u.s. dal medesimo Organo giurisdizionale. Il 12 maggio u.s. Alitalia ha, pertanto, presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione a quest'ultimo provvedimento.

Contestualmente, il Commissario Straordinario di Volare Group ha, a sua volta, presentato un'istanza al Consiglio di Stato affinché venissero impartite opportune direttive onde consentire che il disposto della Decisione di ottemperanza potesse essere concretamente eseguito. Su tale istanza, il Consiglio di Stato, con decisione in data 27 maggio u.s., si è pronunciato ordinando la rinnovazione della gara entro quindici giorni dalla notificazione del proprio provvedimento, ed attribuendo – altresì - il compito di porre in essere gli atti necessari al Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*.

Si segnala che in data 11 giugno 2008 è pervenuta da parte dello stesso Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*, comunicazione indirizzata ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura con la quale “ *si invitano codeste Società a formalizzare, ora per allora, un'offerta vincolante ed irrevocabile per 120 giorni per l'acquisto del complesso aziendale Gruppo Volare . . . Tali offerte dovranno pervenire . . . entro le ore 12 del giorno 14 luglio 2008*”

Si ricorda come al 31 dicembre 2007 il patrimonio netto della società controllata Volare S.p.A., incluso nel consolidamento, ammontasse ad €/mln 17.

Il 22 maggio 2008 Alitalia ha effettuato un versamento infruttifero in conto operazioni sul capitale di €/mln 20, tratto dalla riduzione di pari entità dei crediti finanziari a tale data di Alitalia stessa nei confronti di detta partecipata totalitaria.

Il contenzioso fiscale del Gruppo Alitalia

In data 21 marzo 2007 è stato notificato alla società Alitalia Airport S.p.A. ed alla società Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A., da parte dell'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Roma 3, in qualità di parti contraenti responsabili in solido per il versamento dell'imposta di registro ai sensi dell'art. 57 D.P.R. 131/1986, un avviso di rettifica e liquidazione afferente all'atto di compravendita di azienda tra le suddette parti, rogato dal

notaio Paolo Silvestro in data 16 marzo 2005, oltre interessi e sanzioni ad essa relativi per un importo complessivo di Euro/mgl 0,214.

Avverso tale avviso, in data 5 giugno 2007 la società Alitalia Airport ha presentato ricorso dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

Inoltre, sempre nei confronti della società Alitalia Airport S.p.A., in data 17 aprile 2007 si è conclusa l'attività ispettiva condotta dall'Agenzia delle Entrate, Direzione Regionale del Lazio, Settore Accertamento, Ufficio Controlli Fiscali, avente ad oggetto l'espletamento di controlli formali e sostanziali ai fini delle Imposte sui Redditi, dell'IRAP e dell'IVA con riferimento all'esercizio 2004.

Al termine della verifica l'Autorità ispettiva ha redatto Processo Verbale di constatazione evidenziando rilievi per un ammontare complessivo di Euro/mgl 2.133.

La società è in attesa di ricevere dall'Ufficio competente l'atto di accertamento dei summenzionati rilievi anche al fine di avvalersi dell'istituto dell'accertamento con adesione ai sensi dell'articolo 6, del D. Lgs n. 218/1997, con riduzione ad un quarto del minimo edittale previsto per le sanzioni comminate a seguito delle violazioni contestate.

La società in questione, nell'anno oggetto del controllo, aveva aderito al consolidato nazionale fiscale del gruppo Alitalia.

In data 16 aprile 2008 è stato notificato alla società Volare S.p.A, dall'Ufficio delle Entrate di Milano 6, un avviso di liquidazione e di rettifica relativo all'imposta di registro assolta per la compravendita del complesso aziendale di Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A. in amministrazione straordinaria. Tale compravendita è stata disposta tramite bando di gara del 12 ottobre 2005 dal Ministero delle Attività Produttive. Il suddetto Avviso di liquidazione e rettifica, che vale circa Euro/ mln 19, si rileva del tutto infondato, in quanto l'Ufficio ha rettificato il valore del complesso aziendale non considerando:

- 1)- che l'effettivo valore venale del complesso ceduto, individuato nell'atto di cessione, è supportato da una perizia giurata;
- 2)- che le scritture contabili della Società Volare riportano fedelmente il valore dei beni e delle passività acquisite per un importo di gran lunga inferiore ed in misura assolutamente oggettiva;
- 3)- che la stessa prassi dell'Amministrazione Finanziaria e la Massima Giurisprudenza pronunciandosi in fattispecie analoghe a quella occorsa, hanno affermato il principio secondo cui la procedura di Asta pubblica garantisce l'obiettività e la certezza del prezzo pagato per i trasferimenti dei beni, nonché la congruità del prezzo pagato rispetto al valore venale dei beni trasferiti

La società Volare S.p.A., stante la manifesta infondatezza della suddetta pretesa, si è attivata prima incontrando l'Ufficio di Milano 6 e successivamente presentando una istanza in autotutela al fine di contrastare l'azione accertatrice dell' Agenzia delle Entrate ed avviare eventualmente il contenzioso tributario.

(53) Attività potenziali:

a) Fallimento Minerva / Alitalia S.p.A. (Tribunale di Catanzaro) Insinuazione al passivo e successiva opposizione allo stato passivo

Con atto dell'8/4/2004 Alitalia S.p.A. ha domandato di essere ammessa al passivo dell'amministrazione straordinaria di Minerva S.p.A. per € 8.851.548,54 a fronte dei danni

subiti in ragione dell'interruzione, da parte di questa società, dell'attività di volo svolta in esecuzione dell'accordo di "code sharing free flow" del 24/5/2002.

Con provvedimento del 22/7/2004 il Tribunale di Catanzaro ha dichiarato la conversione dell'amministrazione straordinaria in fallimento; la domanda di ammissione al passivo non è stata accolta.

Alitalia S.p.A. ha pertanto proposto opposizione allo stato passivo con atto del 14/5/2007. Il Fallimento si è costituito con comparsa del 18/10/2007 chiedendo il rigetto della domanda di Alitalia. Nell'udienza del 13 marzo 2008, per l'ammissione dei mezzi istruttori, il giudice si è riservato. In data 28 aprile 2008, il Giudice, sciogliendo la riserva istruttoria, ha rinviato il giudizio al 23 settembre 2008, per l'escussione di due testi per parte.

(54) Informazioni per settori di attività e aeree geografiche

Ai fini della reportistica direzionale il Gruppo è organizzato in due diversi settori:

- misti;
- *all cargo*;

Tale suddivisione costituisce la base su cui il Gruppo riporta le informazioni di settore secondo lo schema primario.

In particolare nel settore “misti” confluiscono le partite economiche e patrimoniali relative al trasporto passeggeri e al trasporto merci effettuato con aeromobili “*all pax*” e “combi”. Nel settore “*all cargo*” confluiscono invece le partite economiche e patrimoniali relative al trasporto effettuato su aeromobili adibiti esclusivamente al trasporto delle merci.

Le componenti reddituali e gli elementi patrimoniali riconducibili ad attività accessorie, non rappresentando settori di attività strategici, sono allocati interamente ai due settori di attività in base alle logiche di imputazione utilizzate nella produzione della reportistica interna.

Di seguito sono esposti gli schemi di presentazione primaria adottati dal Gruppo Alitalia:

2007	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Conto economico			
Ricavi del traffico	4.057.684	296.464	4.354.148
Altri ricavi operativi	370.609	21.445	392.054
Risultato di settore	53.392	(43.594)	9.798
Altri ricavi non allocati			100.873
Costi comuni non allocati			(421.053)
Risultato operativo			(310.382)
Quota di risultato di soc. valutate a p.n.			(5.175)
Proventi (oneri) finanziari operativi	(55.472)		(55.472)
Proventi (oneri) finanziari non allocati			(98.040)
Risultato ante imposte			(469.068)
Imposte sul reddito dell'esercizio			(27.666)
Risultato dell'esercizio da attività di funzionamento			(496.734)
Risultato delle attività cessate			2.085
Risultato netto			(494.650)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza di terzi			(4)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza del Gruppo			(494.646)

2007	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Altre informazioni			
Incrementi in immobilizzazioni materiali e immateriali	113.490	13.717	127.207
Incrementi in immobilizzazioni materiali e immateriali non allocati			9.966
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali	(253.680)	(15.457)	(269.137)
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali non allocati			(8.741)
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento	(197.774)	(6.782)	(204.556)
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento non allocati			(55.545)
Perdite di valore rilevate a conto economico	(102.709)		(102.709)
Recuperi di valore rilevate a conto economico	5.269		5.269

2007

	Misti	All Cargo	GRUPPO ALITALIA
Stato Patrimoniale			
Attività di settore	2.674.390	70.235	2.744.626
Investimenti in soc. valutate a p.n.			83.011
Attività corporate non allocate			766.127
Totale attività			3.593.764
Passività di settore	2.094.245	60.235	2.154.480
Passività corporate non allocate			1.439.284
Totale passività			3.593.764

2006 Restated	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Conto economico			
Ricavi del traffico	4.104.818	268.487	4.373.305
Altri ricavi operativi	279.235	18.965	298.199
Risultato di settore	(47.153)	(59.025)	(106.178)
Altri ricavi non allocati			52.849
Costi comuni non allocati			(413.193)
Risultato operativo			(466.523)
Quota di risultato di soc. valutate a p.n.			(1.614)
Proventi (oneri) finanziari operativi	(50.111)		(50.111)
Proventi (oneri) finanziari non allocati			(87.687)
Risultato ante imposte			(605.935)
Imposte sul reddito dell'esercizio			(21.035)
Risultato netto			(626.970)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza di terzi			(16)
Utile (perdita) d'esercizio di competenza del Gruppo			(626.954)

2006 Restated	MISTI	ALL CARGO	GRUPPO ALITALIA
Altre informazioni			
Incrementi in immobilizzazioni materiali e immateriali	108.569	23.303	131.873
Incrementi in immobilizzazioni materiali e immateriali non allocati			20.831
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali	(276.985)	(13.777)	(290.761)
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali non allocati			(10.031)
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento	(53.669)	(1.792)	(55.461)
Altri costi non monetari diversi dall'ammortamento non allocati			(21.147)
Perdite di valore rilevate a conto economico	(197.266)		(197.266)

2006
Restated

	Misti	All Cargo	GRUPPO ALITALIA
Stato Patrimoniale			
Attività di settore	2.934.336	64.533	2.998.869
Investimenti in soc. valutate a p.n.			88.050
Attività corporate non allocate			1.122.392
Totale attività			4.209.311
Passività di settore	1.928.882	49.868	1.978.750
Passività corporate non allocate			2.230.561
Totale passività			4.209.311

Settori geografici

Il Gruppo ha definito come segmento secondario una rappresentazione geografica distinta per mercato, (*point of sale*).

I principali mercati in cui si svolge l'attività del Gruppo Alitalia sono i seguenti:

- Domestico;
- Europa;
- Nord America;
- Altro.

Di seguito viene esposto lo schema di presentazione secondaria adottato:

2007	Domestico	Europa	Nord America	Altro	GRUPPO ALITALIA
Ricavi del traffico	2.106.224	701.029	487.427	1.059.467	4.354.147
Altri ricavi operativi	477.230	4.168	4.354	7.174	492.927
Investimenti di segmento	137.173				137.173
Attività di segmento	3.362.077	54.341	56.475	120.872	3.593.764

2006 restated	Domestico	Europa	Nord America	Altro	GRUPPO ALITALIA
Ricavi del traffico	2.094.456	779.450	498.241	1.001.159	4.373.305
Altri ricavi operativi	351.048				351.048
Investimenti di segmento	152.704				152.704
Attività di segmento	4.010.707	71.301	39.340	87.963	4.209.311

I settori sono rappresentati al netto delle elisioni relative ai rapporti infra-settore. Non sono presenti elisioni tra diversi settori in quanto non sono rilevabili rapporti inter-settoriali.

(55) Eventi Successivi

Nel fare rinvio a quanto già illustrato nelle precedenti note in ordine ai più significativi eventi intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, si informa che Alitalia ha aggiornato il Documento Programmatico sulla Sicurezza previsto dall'art. 34 del D. Lgs. 196/2003 ("Codice in materia di protezione dei dati personali"), nella versione già predisposta e formalizzata nel 2007, entro la prevista scadenza del 31 marzo 2008, in osservanza del punto 19 dell'allegato B) al predetto D. Lgs. 196/2003.

Attestazione del bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Reg. Consob n. 11971/99 e s.m.i.

Attestazione del bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Aristide Police e Vittorio Mazza della Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione, delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato, nel corso dell'esercizio 2007.

2. La società ha nominato il Preposto alla redazione dei documenti contabili nel corso del secondo semestre 2007. Al riguardo si segnala che la società ha avviato un'attività di razionalizzazione e formalizzazione delle procedure e delle consolidate prassi amministrativo contabili che compongono il complesso dei processi inerenti la formazione del bilancio sulla base delle metodologie generalmente riconosciute a livello internazionale facendo riferimento in particolare ai modelli "Internal Control – Integrated Framework" emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (cd. "CoSO report") e "Control Objectives for Information and related Technology (cd. Cobit)".

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio consolidato:

a) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

b) redatto in conformità agli IAS/IFRS adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art.9 del D.Lgs. 38/2005, a quanto consta, è idoneo/a a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

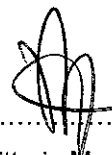
Roma, 12 giugno 2008



.....

Aristide Police

Presidente



.....

Vittorio Mazza

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Relazione della società di revisione

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 156 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58

Agli Azionisti di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. e sue controllate (il “Gruppo Alitalia”) chiuso al 31 dicembre 2007. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli Amministratori di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. (“Alitalia” o la “Capogruppo”). E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta a fini comparativi i dati corrispondenti del bilancio consolidato precedente. Come indicato nelle note esplicative, gli Amministratori hanno modificato i dati comparativi relativi al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, da noi assoggettato a revisione contabile e sul quale abbiamo emesso la nostra relazione di revisione in data 11 giugno 2007. Tali modifiche si sono rese necessarie al fine di esporre, anche per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, gli effetti del cambiamento di principio contabile adottato dal Gruppo a partire dall'esercizio 2007 riguardante il trattamento di alcune manutenzioni sui motori (c.d. “shop visit”). Le motivazioni e gli effetti economici e patrimoniali del suindicato cambiamento di principio contabile sono descritti dagli Amministratori nelle note esplicative (nota 1, sezione “Cambiamento di Principi Contabili”). Le modalità di rideterminazione dei dati corrispondenti del bilancio consolidato dell'esercizio precedente e l'informativa presentata nelle note esplicative, per quanto riguarda le modifiche apportate ai suddetti dati, sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2007.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. e sue controllate al 31 dicembre 2007 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall’Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs n. 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni del patrimonio netto ed i flussi di cassa del Gruppo Alitalia per l’esercizio chiuso a tale data.
4. Si ritiene opportuno richiamare l’attenzione su alcuni significativi elementi di incertezza nonché su alcuni ulteriori aspetti di rilievo descritti dagli Amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato.
 - a) Gli Amministratori indicano nella nota n. 1 (sezione “Principi Contabili”) che la Capogruppo si trova da tempo in una situazione di squilibrio economico strutturale che ha comportato la rilevazione di significative perdite nel bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2007 e nei bilanci degli esercizi precedenti, nonché il realizzarsi di ingenti assorbimenti di liquidità. Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori indicano di aver rappresentato al mercato, già in sede di *budget* 2008, che il mantenimento della liquidità su livelli di sostenibilità operativa si prospettava sempre più correlato con l’operazione di ricapitalizzazione prevista, nello stesso *budget* a metà 2008 e nell’ordine di 750 milioni di euro. I risultati del primo trimestre 2008 evidenziano, un ulteriore peggioramento della situazione economico – finanziaria conseguente alla situazione di incertezza aziendale, segnata dalla continua erosione della credibilità commerciale della Compagnia con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite, dalle conseguenti criticità nell’implementazione delle azioni previste dal *budget* e dal deterioramento dello scenario di mercato, caratterizzato da un costante e sempre più significativo incremento del costo del carburante, fattori tutti questi che richiedono un’adeguata capitalizzazione in grado di sostenere l’operatività prospettica della Società.

Gli Amministratori ricordano inoltre che il primo trimestre 2008 è risultato principalmente caratterizzato dalla conclusione senza esiti positivi della trattativa in esclusiva avviata dalla metà circa del mese di gennaio 2008 con il Gruppo Air France – KLM e 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*, gli Amministratori ricordano 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 dell’Economia e delle Finanze il successivo 28 dicembre 2007. Al termine del conseguente periodo di trattativa in esclusiva (dal 18 gennaio al 14 marzo 2008), Air France – KLM aveva formulato una proposta vincolante d’integrazione tra i due Gruppi, accettata all’unanimità dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 15 marzo 2008 e concretizzatasi nella conclusione, alla medesima data, di un contratto tra le parti, soggetto ad una serie di condizioni di efficacia. Nella stessa data il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo aveva approvato, sulla base di un aggiornamento

delle ipotesi su cui era stato predisposto il precedente Piano di “sopravvivenza e transizione” approvato il 7 settembre 2007 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 era stato condiviso con Air France – KLM e la sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo costituiva una delle condizioni di efficacia del contratto concluso con il gruppo franco-olandese. Su tale Piano Industriale 2008 – 2010 si sarebbero dovute successivamente innestare le sinergie derivanti dall’integrazione di Alitalia nel gruppo Air France – KLM. Nel previsto termine del 2 aprile 2008 non si sono peraltro avverate alcune delle condizioni di efficacia contemplate dal citato contratto concluso con Air France – KLM, ed in particolare quelle relative al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali di Alitalia e Alitalia Servizi in merito alla prospettata operazione tra Alitalia ed Air France – KLM ed al relativo Piano Industriale 2008 – 2010. Conseguentemente, la stessa Air France – KLM il successivo 21 aprile 2008 ha comunicato, a termini di contratto, la risoluzione dello stesso, facendo venire meno anche l’attualità del Piano industriale da ultimo approvato.

Con riferimento a quanto sopra indicato, gli Amministratori segnalano che l’estendersi e l’articolarsi, lungo l’intero corso del 2007 ed anche nei mesi seguenti, delle diverse fasi delle descritte procedure trovano riflesso in una sostanziale indeterminatezza ed incertezza circa i definitivi assetti del Gruppo che ha di fatto negativamente condizionato, e tuttora condiziona, la gestione operativa aziendale, oltre ad ostacolare la tempestività e la completezza dei forti interventi di discontinuità strategica ed operativa necessari al riequilibrio della struttura industriale, dei costi e del disegno di rete del vettore di bandiera. Tale situazione, venendosi ad innestare su uno scenario di estrema delicatezza e complessità, in quanto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi di ingenti assorbimenti di liquidità (entro un orizzonte temporale di non lungo respiro che vede approssimarsi il limite dell’insostenibilità operativa), non poteva non riverberarsi sul complessivo andamento gestionale del Gruppo Alitalia riproponendo in piena evidenza il problema inerente l’esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Stante quanto sopra, gli Amministratori affermano che la continuità aziendale di Alitalia dipende in prima istanza dagli esiti, ad oggi non prevedibili, delle iniziative del Governo italiano finalizzate alla individuazione delle possibili soluzioni alternative per il risanamento del Gruppo Alitalia.

A seguito degli eventi in precedenza descritti, il Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, ha emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, 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 ...è 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 2008.

Gli Amministratori segnalano altresì che, successivamente, il Consiglio dei Ministri ha approvato in data 27 maggio 2008 il Decreto Legge n. 93 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) che, in particolare, contiene, all'art. 4, modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto Legge n. 80 del 23 aprile 2008. La relazione illustrativa che accompagna detto articolo (di seguito “Relazione Illustrativa”) conferma esplicitamente la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale di Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa. In particolare, la Relazione Illustrativa precisa che la norma viene emanata considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al Decreto Legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società. Ciò in quanto, sempre secondo quanto indicato nella Relazione Illustrativa, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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. Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la Relazione Illustrativa precisa che la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di Euro 300 milioni di cui al Decreto Legge n. 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento.

Gli Amministratori fanno inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato Decreto Legge n. 93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art. 4, che: *“la presente norma d'urgenza ed il decreto-legge n. 80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell'Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali”*.

Gli Amministratori segnalano che in data 11 giugno 2008 la Camera dei Deputati ha approvato il summenzionato D.L. 80/2008, recependo le modifiche già apportate dal citato D.L. n. 93 del 27 maggio 2008 e dal D.L. n. 97 del 3 giugno 2008 (quest'ultimo concernente le modalità per la privatizzazione di Alitalia), nonché variando ulteriormente l'articolo 1, comma 2, come segue: *“ la somma erogata ad Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA . . . è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell'Economia e delle Finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero, e il 31 dicembre 2008”*.

Gli Amministratori rilevano infine che in data 11 giugno 2008 la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano l'avvio di un'inchiesta approfondita sul prestito di Euro 300 milioni concesso ad Alitalia. La Commissione europea ha deciso di aprire un'inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato. In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la Compagnia ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L'inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni. Gli Amministratori segnalano di essere confidenti che lo Stato italiano potrà dimostrare la compatibilità di detto prestito con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Per questi motivi, il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra evidenziato e tenuto conto dell'interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la realizzazione di un piano di risanamento della Compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2007 come lo stesso, pur in presenza degli elementi di incertezza in precedenza descritti, relativi a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale dell'impresa e, di conseguenza, sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e far fronte alle proprie passività durante il normale corso della sua attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività di Alitalia.

- b) Nella nota n. 1 (sezione “Principali fattori di incertezza nell'effettuazione delle stime”) gli Amministratori segnalano che, ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2007, avendo essi ritenuto impossibile procedere all'*impairment test* sulla base del valore in uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le “*Cash Generating Units*”), per via della già menzionata assenza di un piano aziendale pluriennale e del *fair value* delle stesse “*Cash Generating Units*”, ha assoggettato ad *impairment test* direttamente i singoli aeromobili che compongono la flotta.

Ad avviso degli Amministratori, gli aeromobili, pur costituendo attività che non producono flussi di cassa fra loro indipendenti in una prospettiva d'uso, si caratterizzano, pur tenendo conto di quanto di seguito indicato, per la possibilità di essere sottoposti ad una valutazione affidabile in termini di valore di mercato, ottenibile dalla vendita separata in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. A tal fine, la Società ha incaricato, analogamente a quanto avvenuto per il bilancio al 31 dicembre 2006, un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguata nello specifico settore (IBA – International Bureau of Aviation) per vedersi forniti idonei elementi probativi atti ad effettuare una stima del valore recuperabile dei 110 aeromobili di proprietà del Gruppo Alitalia sulla base del loro *fair value*, dedotti i costi di vendita.

Sulla base del lavoro dell'esperto, inerente la stima della flotta espressa in dollari, valuta di riferimento per il mercato degli aeromobili, e contro valutata in euro, applicando il cambio corrente alla chiusura dell'esercizio 2007 (pari a 1,4721 dollari per un euro), è stato confrontato il valore recuperabile determinato dall'esperto per ciascun aeromobile con il rispettivo valore di libro, ritraendo l'ammontare delle relative perdite ed appostando, con riferimento ai 67 aeromobili per i quali l'analisi dell'esperto ha evidenziato che il *fair value* degli stessi, dedotti i costi di vendita, è inferiore al loro valore contabile, perdite per riduzione durevole di valore da *impairment test* per complessivi Euro 97 milioni. Tali perdite sono state determinate allineando il valore di iscrizione di questi aeromobili al loro valore recuperabile, al netto di riprese di valore per Euro 5 milioni su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale impone, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore. A tal proposito, gli Amministratori richiamano le previsioni del principio contabile IAS 36 secondo le quali, qualora l'ammontare minore fra la valutazione al *fair value* e il valore d'uso delle "Cash Generating Units" risulti inferiore ai valori di iscrizione in bilancio del gruppo di attività attribuibili a tali "Cash Generating Units", tale differenza deve essere portata a riduzione del valore di libro delle singole attività fino a concorrenza del loro rispettivo valore di mercato ("*fair value less cost to sell*"), con la conseguenza che eventuali residui di detta differenza negativa debbono quindi essere considerati perdite di competenza di esercizi futuri. Gli Amministratori affermano quindi che, avendo verificato che la stima del valore d'uso (prodotto dall'attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal Piano Industriale 2008 – 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 che, per quanto decaduto, fornisce l'unico elemento di raffronto disponibile) ha evidenziato valori inferiori a quelli scaturenti dal valore di mercato delle singole attività, è a loro avviso ragionevole concludere che la valutazione al *fair value less cost to sell* dei singoli aerei nella sostanza rifletta i risultati che l'*impairment test* avrebbe comportato qualora i valori di mercato o il valore d'uso delle "Cash Generating Units" fossero stati determinabili secondo quanto richiesto dagli IAS.

Con riferimento alla stima condotta dall'esperto indipendente, gli Amministratori segnalano che questa ha riguardato la determinazione del valore di mercato degli aeromobili al netto dei costi di vendita, così come definito dal principio contabile internazionale IAS 36, nell'ipotesi di cessione dei singoli aeromobili fra parti consapevoli e disponibili. Al riguardo, gli Amministratori precisano che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa:

- della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili;
- delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili;
- dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo;
- dell'eventualità che il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo;
- della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite;
- del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo;
- del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Inoltre, gli Amministratori segnalano che, successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, si sono realizzate le seguenti dinamiche che potrebbero determinare in futuro una variazione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007 (pari ad Euro 1.982 milioni):

- l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro/Dollaro, passato da 1,4721 al 31 dicembre 2007 a 1,576 al 27 maggio 2008, data di approvazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 del Gruppo Alitalia da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo;
- l'incremento dei costi del carburante, cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aeromobili usati sul mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi;
- la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile nel mercato che, in congiunzione all'incremento dei costi del carburante, se prolungata, può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato; viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

Gli Amministratori indicano infine che il monitoraggio della situazione consentirà comunque di rilevare eventuali rettifiche che dovessero rendersi necessarie nel corso degli esercizi futuri.

- c) Gli Amministratori descrivono nella nota n. 52 – “Passività Potenziali” i seguenti contenziosi sui quali riteniamo opportuno richiamare l’attenzione:
- (i) gli Amministratori informano che sono in corso, sia negli U.S.A., sia in ambito comunitario, indagini antitrust volte all’accertamento di eventuali intese restrittive della concorrenza in materia di fissazione di prezzi nell’ambito del mercato internazionale del trasporto aereo di merci.

Per quanto concerne l’indagine statunitense, gli Amministratori affermano che la Compagnia, con l’ausilio di legali locali all’uopo incaricati, si è attivata per reperire tutti i documenti e le informazioni richiesti dal *U. S. Department of Justice – Antitrust Division - National Criminal Enforcement Section* di Washington, DC (DOJ), nell’ambito di procedure di volta in volta concordate con tale Autorità. Gli Amministratori indicano poi che, nel mese di febbraio 2007, è stato riferito dai citati legali che Alitalia è stata anche coinvolta, come parte convenuta, nella controversia civile collettiva promossa dalla clientela, parallelamente all’avvio dell’indagine del DOJ, davanti all’*US District Court of New York*, per il risarcimento dei danni asseritamente patiti per effetto della presunta intesa cartellistica di che trattasi nei confronti dei soggetti privati interessati.

Per quanto riguarda l’indagine comunitaria, gli Amministratori informano che, in data 24 aprile 2007, l’Alitalia ha ricevuto dagli Uffici della Commissione Europea una richiesta di informazioni, volta ad acquisire elementi conoscitivi in ordine ai servizi di trasporto aereo di merci operati dalla Compagnia all’interno ed all’esterno dell’Unione Europea / Spazio Economico Europeo (UE / SEE), a decorrere dal 1995, alla quale gli Amministratori affermano essere stato fornito adeguato riscontro. In data 12 giugno 2007, l’Alitalia ha, poi, ricevuto una seconda richiesta di informazioni concernente i dati del giro di affari relativo ai servizi di trasporto aereo di merci su determinate rotte, anch’essa, ad avviso degli Amministratori, puntualmente soddisfatta. In data 21 dicembre 2007, è stato, quindi, notificato ad Alitalia e ad altri vettori comunitari, da parte dei predetti Uffici della Commissione Europea, uno *Statement of Objections* (o Comunicazione degli Addebiti - “CdA”), con cui la Commissione stessa ha dato formalmente avvio, ai sensi dell’art. 2 del reg. 773/2004, ad un procedimento per l’adozione di una decisione volta a constatare l’esistenza di un’infrazione delle norme in materia di concorrenza realizzata dalle imprese destinatarie del predetto provvedimento. A tale atto la Compagnia ha replicato, in data 21 aprile 2008, presentando delle osservazioni nell’ambito della memoria difensiva, predisposta ai sensi dell’art. 10 del Reg. CE n. 773/2004 e dell’art. 27 (1) del Reg. CE n. 1/2003, orientate a dimostrare la non riconducibilità ad Alitalia delle intese anticoncorrenziali ipotizzate dalla Commissione e delle molteplici carenze dell’istruttoria effettuata dalla Commissione medesima.

La Commissione Europea ha recentemente invitato i vettori interessati ad un'audizione in materia – che si terrà nei giorni dal 30 giugno al 4 luglio 2008 – alla quale gli Amministratori dichiarano che Alitalia si sta accuratamente preparando.

In ordine al possibile rischio economico derivante dall'esito delle indagini di che trattasi, gli Amministratori segnalano, con il supporto dei legali incaricati della difesa della Compagnia, che attualmente non vi sono elementi di conoscenza sufficienti per un concreto apprezzamento di tale rischio, sia sotto il profilo del procedimento del DOJ, sia sotto quello della controversia civile collettiva promossa negli U.S.A., e sia, infine, per quanto riguarda il procedimento avviato dalla Commissione Europea.

Gli Amministratori informano che, quanto ai primi due procedimenti, Alitalia non ha ricevuto alcun atto formale di contestazione o addebito dal DOJ, né una quantificata pretesa da parte dei *plaintiffs* (attori) nell'ambito della *class action*, e che, anche relativamente al procedimento comunitario, all'esito dell'analisi effettuata pure alla luce dell'articolata richiamata memoria difensiva, il *quantum* di un'eventuale sanzione irrogabile alla Società appare, allo stato, di incerta determinazione, dovendosi attendere il prosieguo del procedimento stesso.

Gli Amministratori segnalano inoltre che, in data 11 marzo 2008, è stata effettuata presso gli uffici della Compagnia un'ispezione da parte di alcuni funzionari della Commissione Europea con l'assistenza di dipendenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ed il supporto di appartenenti al nucleo della Guardia di Finanza in forza presso la predetta AGCM, a seguito della decisione del 29 febbraio 2008, con cui la Commissione Europea ha disposto nei confronti di Alitalia e delle sue controllate dirette ed indirette di sottoporsi ad un accertamento in applicazione dell'art. 20, par. 4, del Reg. (CE) n. 1/2003. La predetta decisione ha disposto tale accertamento nel quadro di un'indagine volta a verificare l'eventuale violazione da parte di Alitalia e di altre compagnie aeree comunitarie di norme antitrust, nella presupposizione che i vettori interessati avrebbero costituito un'intesa (o avrebbero, quantomeno, posto in essere delle pratiche concordate) per la fissazione delle tariffe per il trasporto passeggeri per quanto concerne i collegamenti fra l'Unione Europea ed il Giappone;

- (ii) con riferimento alla controllata Volare S.p.A., gli Amministratori segnalano che, per quanto in particolare attiene al contenzioso insorto con Air One S.p.A. (di seguito "Air One") relativamente all'aggiudicazione ad Alitalia, nell'aprile 2006, del complesso aziendale del Gruppo Volare riveniente dall'Amministrazione Straordinaria, il ricorso per ottemperanza promosso da Air One ai fini dell'esecuzione, previa misura cautelare, della sentenza n. 4956 del 25 settembre 2007, con la quale il Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi alla procedura indetta dal Commissario Straordinario del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è stato accolto dal Consiglio di Stato, in data 26 febbraio e 3 marzo 2008, con conseguente obbligo per il Commissario Straordinario di rinnovare la gara mediante l'invito ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura a presentare nuove offerte.

La rinnovazione della gara è stata ordinata anche se il contratto di compravendita del complesso aziendale del Gruppo Volare, stipulato da Alitalia per il tramite di Volare S.p.A., deve ritenersi ancora valido e vincolante e pende davanti al Tribunale Ordinario di Roma il giudizio, proposto da Air One, per la declaratoria di inefficacia dello stesso. La prima udienza è prevista per il 2 ottobre 2008.

Avverso la predetta decisione del 26 febbraio e 3 marzo 2008, Alitalia ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per revocazione, respinto in data 29 e 30 aprile 2008 dal medesimo organo giurisdizionale. Il 12 maggio 2008 Alitalia ha, pertanto, presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione a quest'ultimo provvedimento. Contestualmente, il Commissario Straordinario del Gruppo Volare ha, a sua volta, presentato un'istanza al Consiglio di Stato affinché venissero impartite opportune direttive onde consentire che il disposto della decisione di ottemperanza potesse essere concretamente eseguito. Su tale istanza, il Consiglio di Stato, con decisione in data 27 maggio 2008, si è pronunciato ordinando la rinnovazione della gara entro quindici giorni dalla notificazione del proprio provvedimento ed attribuendo – altresì – il compito di porre in essere gli atti necessari al Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*.

Gli Amministratori segnalano che in data 11 giugno 2008 è pervenuta da parte dello stesso Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*, comunicazione indirizzata ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura con la quale “ *si invitano codeste Società a formalizzare, ora per allora, un'offerta vincolante ed irrevocabile per 120 giorni per l'acquisto del complesso aziendale Gruppo Volare . . . Tali offerte dovranno pervenire . . . entro le ore 12 del giorno 14 luglio 2008*”

Gli Amministratori indicano che il patrimonio netto della società controllante Volare S.p.A., incluso nel consolidamento, ammonta ad Euro 17 milioni. Inoltre, come evidenziato dagli Amministratori nella nota esplicativa n. 17, il bilancio consolidato espone attività immateriali relative alla acquisizione del complesso aziendale del Gruppo Volare per un totale di Euro 27 milioni, di cui Euro 20 milioni riferibili ad avviamento. Gli Amministratori segnalano inoltre che il 22 maggio 2008 Alitalia ha rinunciato a crediti finanziari di un ammontare pari a Euro 20 milioni vantati nei confronti della società controllata totalitaria in conto future operazioni sul capitale;

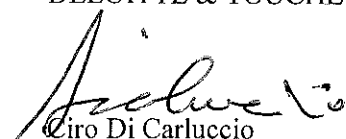
- (iii) gli Amministratori rappresentano che, con atto notificato in data 7 febbraio 2008, SEA – Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. e la controllata SEA Handling S.p.A. hanno citato in giudizio Alitalia davanti al Tribunale Civile di Busto Arsizio affinché la stessa sia condannata nei confronti delle società attrici al risarcimento di presunti danni subiti, in misura da determinarsi in corso di causa e, comunque, non inferiore ad Euro 1.250 milioni. La pretesa attorea si fonda sulla decisione di Alitalia consistente nella rinuncia a continuare ad operare quale *hub carrier* sullo scalo di Malpensa.

In data 30 aprile 2008 Alitalia si è costituita nel giudizio avanti al Tribunale di Busto Arsizio con comparsa di risposta che, oltre a contenere la replica agli assunti di SEA, contempla domande riconvenzionali nei confronti di quest'ultima, per vari titoli e per importi non lontani da quanto richiesto dalla stessa SEA.

Gli Amministratori rappresentano che, a fronte dei suddetti contenziosi, non è stato effettuato alcuno stanziamento in quanto essi ritengono improbabile che dall'esito dei procedimenti possano derivare al Gruppo Alitalia danni od oneri significativi.

Roma, 12 giugno 2008

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Ciro Di Carluccio
Socio

Relazione sull'andamento della gestione

La situazione dell'Alitalia

La decelerazione complessivamente consuntivata dall'economia mondiale, non ha nel 2007 generato ripercussioni sul settore del trasporto aereo mondiale.

A livello IATA è stato infatti osservato un incremento rispetto al precedente esercizio in termini di capacità pari al 6,2%, pienamente corrisposto dall'andamento del traffico (+7,4%).

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

Secondo le più recenti informazioni disponibili, le principali compagnie statunitensi ed europee risulterebbero aver chiuso l'esercizio 2007 in utile, in molti casi con *performance* di traffico in crescita rispetto al precedente esercizio.

Tali risultati sono stati spesso ottenuti mediante interventi di ristrutturazione del *network* o attraverso operazioni di concentrazione sui rispettivi mercati nazionali, che hanno consentito di sfruttare al meglio la robusta crescita della domanda.

Le stime di crescita economica per l'anno appena trascorso risultano pari, a livello di profitti netti, a 5,6 miliardi di dollari, mentre sono state riviste decisamente al ribasso le previsioni per il 2008 (circa 4,5 miliardi di dollari), quale effetto dei continui rincari petroliferi e di un previsto ridimensionamento del traffico conseguente alla turbolenza finanziaria americana, a fronte tuttavia di complessive immissioni incrementali di capacità da parte dei vettori, comunque implementate razionalizzando l'offerta sui collegamenti di breve e medio raggio.

Sul comparto europeo, a livello AEA è stata introdotta capacità aggiuntiva rispetto all'esercizio a raffronto pari al 4,2%, cui ha corrisposto un aumento del traffico del 5,1%.

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

Con riferimento al comparto merci, è stato osservato nel 2007 a livello IATA, un aumento di traffico limitato al +4,3%, con sviluppi più consistenti su Medio ed Estremo Oriente.

Per quanto concerne i vettori aderenti all'AEA, l'incremento del trasportato, più contenuto e pari al +2,7%, ha concentrato la propria crescita essenzialmente sul Sud America.

Per quanto concerne Alitalia, l'esercizio 2007 è risultato principalmente caratterizzato da due eventi straordinari:

- il socio di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze ha avviato nel dicembre 2006 una procedura finalizzata alla privatizzazione di Alitalia tramite la cessione della quota di controllo nel possesso del Ministero stesso, procedura conclusasi senza esito positivo nel luglio 2007;

- successivamente e separatamente da tale prima procedura, la Società ha avviato nel settembre 2007 una propria autonoma ricerca per individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari impegnati a promuoverne il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio e disponibili ad acquisirne il controllo stesso. Anche questa seconda iniziativa si è conclusa nell'aprile del 2008 senza esiti positivi.

In ordine alla prima procedura (di cui si è fornita ampia informativa in sede di Relazione degli Amministratori al Bilancio 2006 e Relazione Semestrale 2007) si ricorda qui solamente come questa, avviata il 29 dicembre 2006 dal Ministero tramite la pubblicazione di un avviso nel quale veniva avanzata richiesta di manifestare interesse all'acquisto della partecipazione di controllo di Alitalia, si sia chiusa (dopo varie fasi che avevano visto il ricevimento di 11 manifestazioni di interesse, la verifica circa la corrispondenza di dette manifestazioni ai requisiti richiesti, la formalizzazione ai cinque soggetti ammessi allo stadio successivo di una lettera di procedura nella quale venivano individuati contenuti e modalità di presentazione delle offerte non vincolanti, il cui termine veniva fissato per il 16 aprile 2007, l'ammissione dei tre soggetti che avevano poi in effetti presentato offerte preliminari alla ulteriore fase della procedura di privatizzazione ed infine, il 22 maggio 2007, la comunicazione ai potenziali acquirenti di contenuto e modalità delle offerte vincolanti) il 18 luglio 2007 una volta accertata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze l'assenza d'intenzioni di presentare offerte vincolanti da parte dei soggetti interessati entro i termini assegnati.

Si ricorda altresì come successivamente, in data 31 luglio, il Ministero abbia riconfermato la decisione del Governo di cedere il controllo di Alitalia.

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

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

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

Sulla base di quanto auspicato dal Ministero, inoltre, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha approvato, nella riunione del 30 agosto, le Linee Guida di un Piano di *“sopravvivenza e transizione”* finalizzato al perseguimento di condizioni di sostenibilità e continuità dell'attività aziendale nel breve-medio termine, nell'attesa di decisioni definitive in ordine al futuro assetto proprietario di Alitalia ed al conseguente assetto industriale definitivo. Il Piano, esaminato nella sua interezza ed approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del successivo 7 settembre, risultava, sulla base degli assunti ricordati, caratterizzato da un'esigenza prioritaria di ridurre sensibilmente e rapidamente le perdite e l'erosione dei mezzi propri e conteneva scelte strategiche di forte discontinuità, prendendo altresì atto dell'estrema difficoltà di recuperare il *gap* accumulato nei confronti dei principali *competitors* attraverso un nuovo tentativo di *“posizionamento autonomo”* di Alitalia a livello dei principali *hub carrier* europei, che avrebbe avuto quale unica conseguenza la conferma dell'attuale ruolo marginale e *“regionale”* della Società.

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

Il Consiglio, anche in successive riunioni, si è nel contempo riservato di valutare entità, tempi e modalità di tale aumento sulla base del monitoraggio e dell'apprezzamento dell'andamento gestionale dei successivi mesi, avuto riguardo anche agli esiti delle prime azioni conseguenti all'operatività del nuovo Piano ed alle ricadute derivanti dall'insorgere di eventuali criticità attuative, che potrebbero altrimenti determinare le condizioni per procedere con tempistiche maggiormente accelerate al suddetto aumento di capitale.

Nella seduta del 30 agosto è stato attribuito al nuovo presidente dott. Maurizio Prato (nel frattempo subentrato al Prof. Bernardino Libonati) il mandato diretto alla rapida individuazione di potenziali investitori e dei relativi progetti industriali e finanziari e da completarsi nei tempi più brevi possibili.

Con riferimento ad essa (e come già riportato nel Rendiconto Intermedio di Gestione del primo trimestre 2008), si ricorda che in data 21 dicembre 2007 il Consiglio di Amministrazione della Compagnia, sulla base della valutazione delle proposte non vincolanti pervenute e tenuto conto delle raccomandazioni finali da parte degli *advisor*, integrate alla luce degli ulteriori chiarimenti ed informazioni pervenuti dai soggetti offerenti, si era espresso favorevolmente ed all'unanimità sulla proposta non vincolante presentata da Air France-KLM, 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 conseguente periodo di trattativa in esclusiva (dal 18 gennaio al 14 marzo), Air France-KLM ha formulato una proposta vincolante d'integrazione tra i due Gruppi, accettata all'unanimità dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 e concretizzatasi nella conclusione, alla medesima data, di un contratto tra le parti, soggetto ad una serie di condizioni di efficacia.

Lo stesso 15 marzo, il Consiglio di Amministrazione ha approvato, sulla base di un aggiornamento delle ipotesi su cui era stato predisposto il precedente Piano di "*sopravvivenza e transizione*" approvato il 7 settembre 2007 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 era stato condiviso con Air France-KLM e la sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società costituiva una delle condizioni di efficacia del contratto concluso con il gruppo franco-olandese. Su tale Piano Industriale 2008-2010 si sarebbero dovute successivamente innestare le sinergie derivanti dall'integrazione di Alitalia nel gruppo Air France-KLM.

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, in particolare quelle relative al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali e associazioni professionali di Alitalia e Alitalia Servizi in merito alla prospettata operazione tra Alitalia ed Air France-KLM ed al relativo Piano Industriale 2008-2010. Conseguentemente, la stessa Air France-KLM, 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..

L'estendersi ed articolarsi, lungo l'intero corso del 2007 ed anche nei mesi seguenti, delle diverse fasi delle descritte procedure trovano riflesso in una sostanziale indeterminatezza/incertezza circa i definitivi assetti del Gruppo che ha di fatto negativamente condizionato, e tuttora condiziona, la gestione operativa aziendale, oltre ad ostacolare la tempestività e la completezza dei forti interventi di discontinuità strategica ed operativa necessari al riequilibrio della struttura industriale, dei costi e del disegno di rete del vettore di bandiera.

Tale situazione, venendosi ad innestare su uno scenario di estrema delicatezza e complessità, in quanto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi d'ingenti assorbimenti di liquidità,(entro un orizzonte temporale di non lungo respiro che vede approssimarsi il limite dell'insostenibilità operativa) non poteva non riverberarsi sul complessivo andamento gestionale di Alitalia riproponendo in piena evidenza il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Stante quanto sopra, la continuità aziendale di Alitalia dipende in prima istanza dagli esiti, ad oggi non prevedibili, delle iniziative del Governo Italiano finalizzate alla individuazione delle possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società.

A tale ultimo riguardo il Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, 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 2008.

Si segnala altresì che successivamente, il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legge n.93 del 27 maggio 2008 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) in particolare contenente, all'art.4, modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto n.80 del 23 aprile 2008.

La Relazione Illustrativa che accompagna detto articolo *“conferma la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale dell'Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa.*

In particolare, la norma in esame viene emanata considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al decreto legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.

Ciò in quanto, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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.

Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di 300 milioni di cui al DL 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento”.

Si fa inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato D.L. n.93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art.4, che: *“la presente norma d'urgenza ed il decreto-legge n.80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di voler salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell'Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali”.*

Si segnala che in data 11 giugno 2008 la Camera dei Deputati ha approvato il summenzionato D.L. 80/2008, recependo le modifiche già apportate dal citato D.L. n. 93 del 27 maggio 2008 e dal D.L. n. 97 del 3 giugno 2008 (quest'ultimo concernente le modalità per la privatizzazione di Alitalia), nonché variando ulteriormente l'articolo 1, comma 2, come segue: *“ la somma erogata ad Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA . . . è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell'Economia e delle Finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero, e il 31 dicembre 2008”.*

Si segnala altresì che in pari data 11 giugno 2008 la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano l'avvio di un'inchiesta approfondita sul suddetto prestito di 300 milioni di euro concesso ad Alitalia

La Commissione europea ha deciso di aprire un'inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la compagnia aerea italiana ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L'inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni.

La Compagnia è confidente che lo Stato italiano potrà dimostrare la compatibilità di detto prestito con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Per questi motivi, il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra evidenziato e tenuto conto dell'interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la realizzazione di un piano di risanamento della compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dalla normativa contenuta nei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di approvazione del presente Bilancio come lo stesso, pur in presenza degli elementi di incertezza in precedenza descritti relativi a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale dell'impresa e, di conseguenza, sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e far fronte alle proprie passività durante il normale corso della sua attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività di Alitalia.

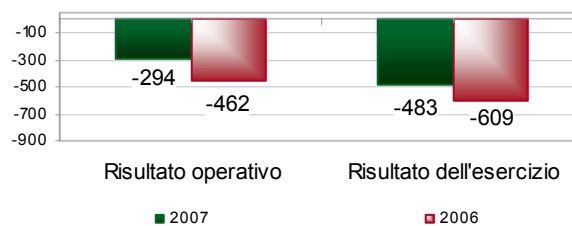
Quanto sopra, ovviamente, in attesa delle ulteriori, indispensabili indicazioni di contesto da parte del Governo e, segnatamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista di riferimento.

Sotto l'aspetto invece delle misure introdotte da Alitalia a contrasto del progressivo deterioramento del profilo economico e finanziario del Gruppo, si fa rilevare come nel difficile contesto sopra illustrato, tra gli interventi di maggior respiro necessari ad invertire il *trend* di perdite, sia stato comunque avviato con la stagione estiva 2008 il ridisegno della rete dei collegamenti, sia cancellando con effetto già dai primi giorni del 2008 i servizi effettuati su rotte con maggiori perdite, sia individuando Fiumicino, a partire dal 30 marzo, quale *hub* di riferimento ed adottando Milano quale importante *gateway* per il traffico punto-punto verso destinazioni internazionali ed intercontinentali.

Venendo al profilo gestionale, è stata consuntivata nella cornice sopra delineata una perdita a livello di risultato operativo di €/mln 294, inferiore di €/mln 168 a quella del precedente periodo in comparazione.

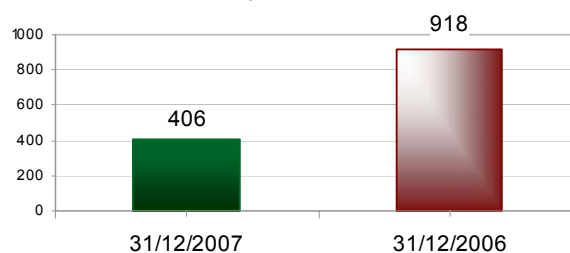
A livello di risultato netto, la perdita si è attestata invece a €/mln 483, a fronte di quella egualmente negativa per €/mln 609 registrata al 31 dicembre 2006.

SINTESI RISULTATI ECONOMICI
di ALITALIA



Il patrimonio netto di Alitalia risultava pari alla chiusura dell'esercizio 2007 a €/mln 406 (€/mln 918 al 31 dicembre 2006) avendo accolto, oltre alla perdita netta del 2007, anche quanto rinveniente dall'aggiornamento al *fair value* delle riserve per attività disponibili alla vendita e da *hedge accounting*. Alla medesima data del 31 dicembre 2007 è stato invece consuntivato in €/mln 354 il complessivo assorbimento dei mezzi finanziari liquidi della Compagnia.

PATRIMONIO NETTO
di ALITALIA



Prima di procedere nell'esame dei principali accadimenti dell'esercizio 2007, occorre premettere che al fine di adeguarsi alla prassi internazionale di riferimento seguita dalle società che operano nel settore, nonché di una migliore rappresentazione in bilancio dei fatti di gestione e dei conseguenti riflessi in termini di competenza economica, gli amministratori hanno deciso un cambiamento del principio contabile adottato nei precedenti bilanci nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), che presentano caratteristiche di ciclicità. In particolare, i costi sostenuti per tali manutenzioni, che fino all'esercizio 2006 erano contabilizzati direttamente nel conto economico, vengono ora capitalizzati ed ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due interventi.

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

In conformità con quanto previsto dal paragrafo 22 dello IAS 8, la Società ha applicato il principio in maniera retrospettiva e ha rettificato le voci di bilancio interessate per ogni periodo comparativo interessato ed il patrimonio netto di apertura al 1° gennaio 2006 per gli effetti maturati a tale data, come se il nuovo principio contabile fosse stato sempre applicato.

Quanto sopra rappresentato si è riflesso in una rettifica negativa del risultato dell'esercizio a raffronto pari a circa €/mln 2 e in una variazione positiva del patrimonio netto al 31.12.2006 di €/mln 15.

Si segnala che, difformemente da quanto rappresentato nella Relazione Semestrale 2007, i valori “*restated*” 2006 sono stati esposti al netto dell’effetto fiscale determinando, anche alla luce di una più puntuale definizione di quanto da includere nella voce “Flotta”, una riduzione di €/mln 0,05, del patrimonio netto “*restated*”.

Per quanto concerne l’accertamento della corretta iscrizione in Bilancio del valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali e segnatamente della flotta, il Consiglio di Amministrazione, avendo ritenuto impossibile procedere all’impairment test sulla base del valore in uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le “*Cash Generating Units*”), per via della già menzionata assenza di un piano aziendale pluriennale e del fair value delle stesse “*Cash Generating Units*”, ha assoggettato ad impairment test direttamente i singoli aeromobili che compongono la flotta.

Gli aeromobili, pur costituendo attività che non producono flussi di cassa fra loro indipendenti in una prospettiva d’uso, si caratterizzano pur tenendo conto di quanto di seguito indicato, per la possibilità di essere sottoposti ad una valutazione affidabile in termini di valore di mercato, ottenibile dalla vendita separata in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. A tal fine, la Capogruppo ha incaricato, analogamente a quanto fatto per il bilancio al 31 dicembre 2006, un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguata nello specifico settore (IBA – International Bureau of Aviation) per vedersi forniti idonei elementi probativi atti ad effettuare una stima del valore recuperabile dei 109 aeromobili di proprietà di Alitalia sulla base del loro *fair value*, dedotti i costi di vendita.

Sulla base del lavoro dell’esperto, inerente la stima della flotta espressa in dollari, valuta di riferimento per il mercato degli aeromobili, e contro valutata in euro, applicando il cambio corrente alla chiusura dell’esercizio 2007 pari a 1,4721, è stato confrontato il valore recuperabile determinato dall’esperto per ciascun aeromobile con il rispettivo valore di libro, ritraendo l’ammontare delle relative perdite ed appostando, con riferimento ai 67 aeromobili per i quali l’analisi dell’esperto ha evidenziato che il fair value degli stessi, dedotti i costi di vendita, è inferiore al loro valore contabile, perdite per riduzione durevole di valore da impairment test per complessivi Euro 92 milioni, determinate allineando il valore di iscrizione di questi aeromobili al loro valore recuperabile, al netto di riprese di valore per Euro 5 milioni su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale impone, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore. Infatti, lo IAS 36 prevede che, qualora la valutazione al fair value o il valore d’uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le “*Cash Generating Units*”) risulti inferiore ai valori di iscrizione di bilancio del gruppo di attività attribuibili a tali “*Cash Generating Units*”, tali differenze di valore debbano essere portate a riduzione del valore di libro delle singole attività fino a concorrenza del valore di mercato (*fair value less cost to sell*) di tali singole attività e che eventuali ulteriori differenze negative debbano essere considerate perdite di competenza di esercizi futuri. Avendo verificato che la valorizzazione del valore d’uso (prodotto dall’attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal Piano 2008 – 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 che, per quanto decaduto, fornisce l’unico elemento di raffronto disponibile) ha evidenziato valori inferiori a quelli scaturenti dal valore di mercato delle singole attività, è ragionevole concludere che la valutazione al fair value (*less cost to sell*) dei singoli aerei nella sostanza rifletta i risultati che l’impairment test avrebbe

comportato qualora i valori di mercato o il valore d'uso delle "Cash Generating Units" fossero stati determinabili secondo quanto richiesto dagli IAS.

Quanto sopra in presenza comunque di una valutazione complessiva di mercato riferita all'intera flotta sostanzialmente in linea al valore emergente dalle risultanze dei libri contabili.

Con riferimento alla stima condotta dall'esperto indipendente, questa ha riguardato la determinazione del valore di mercato degli aeromobili al netto dei costi di vendita, così come definito dal principio contabile internazionale IAS 36 ("*fair value less cost to sell*"), nell'ipotesi di cessione dei singoli aeromobili fra parti consapevoli e disponibili.

Al riguardo, si precisa che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa:

- della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili;
- delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili;
- dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo;
- dell'eventualità che il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo;
- della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite;
- del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo;
- del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Si segnala che, successivamente al 31 dicembre 2007, data di valutazione del bilancio chiuso a tale data, Alitalia ha provveduto alla messa a terra di n. 9 aeromobili a fronte della quale sono previsti oneri di "long storage" o comunque correlati alla loro esclusione operativa dalla flotta stimabili in Euro 0,5 milioni che, in accordo con la prassi contabile prevalente del settore, così come desumibile dall'Exposure Draft emesso per i bilanci delle compagnie aeree dall'Accounting Standards Executive Committee American Institute of Certified Public Accountants il 12 settembre 2007, saranno contabilizzati per competenza nell'esercizio 2008.

Si ricorda, infine, peraltro, che al ripristinarsi nel futuro di condizioni in grado di consentire ad Alitalia di disporre di un piano industriale sul quale fondare una stima attendibile di valore d'uso (ai sensi dello IAS 36) ed al verificarsi, per gli aeromobili assoggettati ad *impairment*, del ripristino di condizioni tali per cui il valore d'uso risulti superiore anche se di poco al *carrying amount*, il principio contabile IAS 36 fa obbligo di procedere al ripristino, con immediata rilevazione a conto economico, del valore contabile stesso, nel limite massimo del costo dell'attività al netto dell'ammortamento maturato (sul costo ante *impairment*).

Peraltro successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, sono da segnalare le seguenti dinamiche che potrebbero determinare una ulteriore variazione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007 (pari ad €/mln 1.941):

- l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro/Dollaro, passato da 1,4721 al 31 dicembre 2007 a 1,576 al 27 maggio 2008, data di approvazione della presente Relazione al Bilancio 2007 da parte del Consiglio di Amministrazione di Alitalia;
- l'incremento dei costi del carburante cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aereomobili usati nel mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi;
- la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile sul mercato che, in congiunzione all'incremento del carburante, se prolungata può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato. Viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

Il monitoraggio della situazione consentirà comunque di rilevare eventuali rettifiche che dovessero rendersi necessarie nel corso degli esercizi futuri.

Per ciò che concerne la valutazione della partecipazione nella controllata Volare si rappresenta come a seguito delle verifiche condotte onde accertarne la recuperabilità dai valori contabili si sia proceduto ad una svalutazione della stessa, pari ad €/Mgl 21.041, portandone il valore ad €/mgl 33.959.

Per ciò che riguarda invece Alitalia Express, le medesime valutazioni hanno condotto ad un esito favorevole.

Per quanto riguarda le altre immobilizzazioni immateriali, l'accertamento di recuperabilità è stato effettuato sulla base di quanto statuito dallo IAS 38.

I principali elementi (schematizzati nella tabella sotto rappresentata) che nel periodo hanno contribuito a comporre il quadro d'insieme sopra rappresentato vengono di seguito delineati, dando distinta evidenza, nella trattazione, alle componenti di carattere considerato non ricorrente, che pur singolarmente anche di rilevante entità hanno tuttavia prodotto un impatto sostanzialmente neutrale (+ €/mln 4,5) sulla gestione economica.

Si fa comunque rinvio, per ulteriori dettagli, a quanto in maggior analisi trattato nei successivi paragrafi della Relazione ovvero illustrato nelle note esplicative al Bilancio.

importi in milioni di euro	31.12.2007	31.12.2006 restated	variazioni
Ricavi	4.762	4.677	85
Costi operativi	(5.056)	(5.139)	83
Risultato operativo	(294)	(462)	168
Proventi (oneri) finanziari	(152)	(138)	(14)
Risultato prima delle imposte	(467)	(599)	133
Imposte sul reddito di periodo	(18)	(9)	(9)
Risultato delle attività cessate	2	-	2
Risultato di periodo	(483)	(609)	125

Si ricorda che l'attività della controllata Volare ha avuto inizio dall'Aprile 2006

Quanto all'andamento operativo

Nel corso dell'esercizio l'indice di regolarità, rappresentato dal totale delle tratte volate rispetto a quelle programmate, è risultato pari al 98,2% (-0,1 p.p. rispetto al 2006); le cancellazioni del periodo sono risultate riconducibili a cause tecniche, a sfavorevoli fattori climatici ed agitazioni sindacali.

Gli indici di puntualità in arrivo ed in partenza (a 15 minuti) si sono attestati rispettivamente al 72,1% (-4,3 p.p. nei confronti del 2006) ed al 75,4% (-1,6 p.p. verso il precedente esercizio).

Le *performance* descritte sono risultate essenzialmente ascrivibili a condizioni meteorologiche avverse, saturazione degli *slot* nei principali scali di Alitalia, agitazioni del personale delle società di gestione aeroportuale, conflittualità sindacale del personale navigante, nonché problematiche di tipo tecnico su entrambe le basi manutentive della Compagnia.

Le ore di volo esercite da Alitalia nel 2007 sono state pari a circa 487 mila (delle quali 344 mila concentrate sul breve e medio raggio) con un incremento di circa +1% (nel 2006 circa 480 mila ore).

Quanto al profilo del traffico passeggeri

Ad una sostanziale stabilità dell'offerta passeggeri (+0,3%), ha corrisposto un incremento del traffico passeggeri pari al +1,2%, con conseguente attestazione del coefficiente di riempimento al 74,6% (+0,7 p.p.).

Affiancandosi a tale *performance* del traffico il perdurante fenomeno dell'erosione dello *yield* (-3%), è stata riscontrata una flessione del *RATK* pari al 2,1%, con conseguente perdita dei proventi pari al -1,9%.

A livello complessivo i ricavi del traffico passeggeri, pari ad €/mln 3.499, hanno presentato un decremento del -2 % (-€/mln 73) rispetto al precedente anno.

Quanto al profilo del traffico merci

E' stata immessa dall'Alitalia capacità incrementale pari a circa il +3%, cui ha corrisposto una crescita del traffico di circa il +10% con conseguente aumento del coefficiente di riempimento, di circa il +4 p.p.

Il descritto andamento del trasportato, coniugandosi ad una flessione dello *yield* di circa il 4%, ha determinato un incremento dei ricavi del +5,1%.

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

Relativamente al complesso degli altri ricavi

E' stato osservato un incremento degli altri ricavi operativi pari ad €/mln 136 essenzialmente ascrivibile a partite di carattere non ricorrente, quali l'operazione di scambio con altri vettori di tre coppie di *slot* su Londra e la definizione di un contenzioso con un operatore aeroportuale (pari nel complesso ad €/mln 99 e meglio dettagliate nel prosieguo), a proventi da *charter* passeggeri (+€/mln 15, riferibili sostanzialmente ai voli operati per il Ministero della Difesa), nonché alle positive variazioni inerenti le quote realizzate e non realizzate dei derivati di copertura sul carburante (€/mln 57) in parte controbilanciati da riduzioni in altre poste, primariamente plusvalenze (-€/mln 18) e *charters merci* (-€/mln 11).

Quanto ai costi operativi

Escludendo le spese per il personale, è stata riscontrata una flessione degli oneri operativi pari ad €/mln 182, essenzialmente riferibile:

- alla minore svalutazione effettuata su alcuni aeromobili in flotta per €/mln 105 (€/mln 197 nel 2006 a fronte di €/mln 92 nel 2007);
- al ridotto ammontare di ammortamenti connessi alla richiamata svalutazione operata al 31 dicembre 2006 per €/mln 25;
- alla complessiva diminuzione delle rimanenti spese operative (escluso il carburante) per €/mln 48, in massima parte riconducibili al decremento degli oneri commerciali e dei costi sostenuti per noleggi e locazioni (primariamente per attività cargo);
- quale controbilanciamento, all'ascesa delle spese per carburanti per €/mln 4, quale effetto dell'aumento dei corsi del greggio, che hanno trovato solo limitata compensazione nella favorevole parità cambiaria euro/dollaro.

Quanto alle spese per il personale

E' stato riscontrato nel periodo un incremento dei costi del il personale, attestatisi ad €/mln 779, di €/mln 99. Detta variazione, per la cui analisi si fa rinvio alle note esplicative, è risultata in massima parte attribuibile agli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi implementate dal Gruppo, all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa del personale di volo ed ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il personale di terra, oltre ai riflessi scaturenti dall'introduzione della Legge 296/06 sul calcolo attuariale della valutazione IAS/IFRS del Trattamento di Fine Rapporto fino al 31 dicembre 2006 e dall'assorbimento, nel precedente esercizio, della quota residua del fondo di ristrutturazione per il personale appostato nel 2005, quale conseguenza della dichiarata inattuabilità del Piano 2005-2008.

Complessivamente la forza media retribuita è aumentata rispetto al precedente esercizio di 11 risorse,(da 9.211 nel 2006 a 9.223 nel 2007) quale effetto di un aumento di 66 risorse tra il personale di volo parzialmente compensato da una riduzione di 55 unità del personale di terra.

In termini di forza puntuale al 31 dicembre 2007 gli organici del Gruppo Alitalia risultavano pari a 9.957 unità (-176 rispetto alle 10.133 unità del 2006).

Quanto alla gestione finanziaria

La complessiva variazione negativa, pari ad €/mln 14, è risultata principalmente ascrivibile ai minori interessi attivi sui depositi bancari, in relazione ai ridotti volumi di liquidità disponibile, ed ai maggiori oneri netti sostenuti sia per operazioni finanziarie derivate sia per cambi.

Venendo all'esame delle principali poste non ricorrenti, ovvero inusuali od atipiche, nel ricordare come nel loro complesso esse abbiano comunque sostanzialmente prodotto un effetto neutro sulle risultanze economiche del Gruppo, si fa rilevare come siano risultate primariamente riferite:

- alla già citata svalutazione condotta su alcuni velivoli in flotta, la cui stima del valore recuperabile tramite il "*fair value less cost to sell*" ha determinato in €/mln 92 l'importo complessivo dell'ulteriore riduzione di valore di detti *assets* (dopo quanto per €/mln 197 analogamente effettuato al 31 dicembre 2006), al netto delle rivalutazioni operate su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale imponeva, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore, ancorché parziale;
- alle iniziative commerciali lanciate a favore dei clienti aderenti all'iniziativa Mille miglia 2003-2007, che hanno previsto tramite il lancio della promozione "Premio Fedeltà" la possibilità per i passeggeri iscritti, nel caso in cui utilizzino due voli con Alitalia nei primi 6 mesi del 2008, di vedersi riconosciute a determinate condizioni contemplate dal Regolamento, da luglio 2008 e se non utilizzate entro il 30 giugno 2008, un ammontare di miglia corrispondenti a quelle del 31 dicembre 2007, che ha comportato l'insorgere in capo alla Compagnia di una obbligazione implicita, connessa alla predetta fattispecie, valutata in €/mln 45;
- agli importi netti accantonati a fondi rischi a fronte di paventate pretese di terzi o azioni revocatorie in corso, complessivamente pari a €/mln 23;
- all'appesantimento del conto economico per €/mln 13, derivante dalla differenza risultante dalla nuova metodologia di valutazione del TFR summenzionata, comprensiva delle perdite attuariali precedentemente non contabilizzate in applicazione del metodo del corridoio, trattata secondo quanto definito dai paragrafi 109-115 dello IAS 19 (*curtailment*);
- ai maggiori oneri relativi a progetti informatici ritenuti non più capitalizzabili ai sensi dello IAS 38, pari ad €/mln 8 (di cui €/mln 5 relativi alla "caduta" di quanto capitalizzato in esercizi precedenti);
- alla positiva definizione, tramite transazione tra le parti, del contenzioso insorto con un gestore aeroportuale i cui relativi importi erano stati prudenzialmente in precedenza accantonati, che ha originato la rilevazione di minori oneri connessi a spese aeroportuali pari ad €/mln 44;

- alla definizione degli accordi relativi allo scambio di tre coppie di slot sul sistema aeroportuale di Londra ritenuti non strategici da Alitalia, avendo quest'ultima in titolarità altre dieci coppie di slot su Heathrow, che ha generato, con riferimento al perfezionamento della prima fase di scambio, proventi pari ad €/mln 55.

La compensazione a completamento della seconda fase sarà a valere sull'esercizio 2008 e pari a 48,1 milioni di dollari e 4 milioni di sterline.

- al positivo apporto derivante da differenze emergenti nette da accantonamenti di esercizi precedenti pari €/mln 18;
- al favorevole contributo derivante dalle quote realizzate e non realizzate dei derivati di copertura sul carburante pari ad €/mln 71;

Il progressivo *trend* di perdite sopra rappresentato ha trovato riflesso in una connessa, ulteriore e progressiva erosione della liquidità e dei crediti finanziari correnti, attestatesi al 31 dicembre 2007 a €/mln 375, con una riduzione di €/mln 365 rispetto al corrispondente esercizio 2006.

In maggior dettaglio, al 31 dicembre 2007, l'indebitamento netto di Alitalia è risultato pari a €/mln 1.150 rispetto a €/mln 969 al 31 dicembre 2006.

Posizione finanziaria netta

importi in euro milioni

	<u>31.12.2007</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>Delta</u>
A. Cassa	(9)	(8)	(0)
B. Altre disponibilità liquide	(307)	(644)	337
C. Titoli		(0)	
D. Liquidità (A+B+C)	(315)	(652)	337
E. Crediti finanziari correnti	(60)	(89)	29
F. Strumenti finanziari derivati	(7)	(34)	26
G. Debiti bancari correnti	144	166	(22)
H. Altri debiti finanziari correnti	7	20	(13)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	143	152	(9)
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	(232)	(588)	356
K. Debiti bancari non correnti	596	764	(167)
L. Obbligazioni emesse	721	709	11
M. Altri debiti non correnti	65	84	(20)
N. Indebitamento finanziario (K+L+M)	1382	1558	(176)
O. Indebitamento finanziario netto (J+N)	1150	969	180

Hanno concorso a determinare la variazione negativa pari a €/mln 180 i seguenti fenomeni:

- l'assorbimento della liquidità per €/mln 337;
- la flessione dei crediti finanziari per €/mln 28;
- il decremento di quanto relativo alla valutazione delle operazioni finanziarie derivate attive nette in essere, per complessivi €/mln 26;
- la flessione dell'indebitamento corrente per €/mln 35;
- la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine, pari a €/mln 176.

Con riferimento alla sopra rappresentata riduzione, per €/mln 337, delle disponibilità liquide si evidenzia che tale variazione è risultata essenzialmente ascrivibile al finanziamento della gestione corrente, al rimborso delle quote correnti e degli interessi sui finanziamenti a lungo termine, al pagamento della cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile (che ha risentito dal maggior impatto finanziario, nel 2007 rispetto al 2006, della ristrutturazione del debito intervenuto alla metà circa del 2005), nonché all'acquisto di un motore di scorta B777 ed alla corresponsione di quanto pattuito in seguito alla definizione di una controversia con un fornitore di servizi aeroportuali. Parziale compensazione è intervenuta per gli incassi derivanti dalla rappresentata operazione di scambio di tre coppie di *slot* su Londra dalla dismissione della proprietà immobiliare denominata Casale Somaini, dalla vendita di un aeromobile ATR72 e dai dividendi azionari relativi alla partecipazione in Air France – KLM.

Si segnala inoltre come la liquidità si sia attestata al 31 marzo 2008 ad €/mln 177, con una riduzione di €/mln 139 nei confronti della situazione chiusa al 31 dicembre 2007, non includendo né 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, né l'incasso, avvenuto il 2 aprile, del credito per IRPEG di esercizi trascorsi vantato da Alitalia verso l'Erario, pari a circa 69 milioni di euro comprensivo di interessi.

La liquidità al 31 marzo ha invece incluso quanto ritratto, per €/mln 78,8 dall'intervenuta dismissione della totalità della partecipazione detenuta in Air France-KLM, intervenuta al valore di borsa del giorno 27 marzo 2008.

Si segnalano inoltre gli ulteriori principali fatti di rilievo di carattere legale intervenuti nel corso dell'esercizio e successivamente:

SEA

In data 7 febbraio 2008, è stato notificato ad Alitalia l'atto con il quale la SEA ha promosso un'azione legale contro la Compagnia ai fini del risarcimento dei presunti danni, complessivamente ritenuti pari ad euro 1.250 milioni derivanti dalle decisioni assunte da Alitalia sul proprio nuovo assetto di rete.

La pretesa SEA si fonda sulla circostanza che la decisione Alitalia consistente nella rinuncia a continuare ad operare quale *Hub Carrier* sullo scalo di Malpensa comporterebbe la violazione di impegni congiunti delle due società, ratificati al riguardo sin dal 2002 e dalle successive intese contrattuali di attuazione di detti accordi, così vanificando i rilevanti sforzi finanziari ed organizzativi profusi dalla SEA per lo sviluppo infrastrutturale di Malpensa quale principale aeroporto di snodo della *catchment area* del nord Italia nell'ambito del completamento del progetto Malpensa 2000, a suo tempo ricompreso nella lista dei 14

progetti prioritari inseriti nel programma denominato “*Trans European Transport Networks*”, approvato dal Consiglio Europeo ad Essen, il 9 dicembre 1994.

Tale decisione di Alitalia avrebbe, quindi, determinato l’insorgere di una responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in capo alla stessa nei confronti del gruppo SEA, con l’obbligo di risarcire i danni conseguenti al mancato sviluppo di Malpensa quale *hub* intercontinentale di Alitalia, sotto il profilo sia del danno emergente sia del lucro cessante; danni più specificamente derivanti dall’impossibilità di riallocare gli investimenti sostenuti per lo sviluppo del sistema aeroportuale milanese tenuto conto della contrazione dei proventi, quale conseguenza del riposizionamento di Alitalia sullo scalo e della connessa riduzione di traffico per quanto concerne sia l’attività *aviation* sia quella *non aviation*.

La comparsa di risposta di Alitalia, oltre a replicare puntualmente agli assunti di SEA, contiene, altresì, domande riconvenzionali nei confronti dell’ente gestore degli aeroporti milanesi, in considerazione dei danni subiti da Alitalia a seguito dell’inadempimento della SEA agli obblighi di sviluppo dello scalo di Malpensa, nonché dei danni reputazionali relativi al perturbamento del 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 ed è potenzialmente ancora in grado di arrecare.

L’udienza indicata nell’atto di citazione, come fissata per il 22 maggio p.v., si è tenuta in data 28 maggio 2008 e la successiva si terrà in data 9 luglio.

VOLARE S.P.A.

Contenzioso in sede amministrativa

Per quanto in particolare attiene il contenzioso insorto con Air One relativamente all’aggiudicazione ad Alitalia, nell’aprile 2006, del Complesso Aziendale del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria, si segnala, rinviando a quanto già rappresentato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007 e 2008, che il ricorso per ottemperanza promosso da Air One ai fini dell’esecuzione, previa misura cautelare, della sentenza n. 4956 del 25 settembre 2007, con la quale il Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi alla procedura indetta dal Commissario Straordinario del predetto Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è stato accolto dal Consiglio di Stato, in data 26 febbraio / 3 marzo 2008, con conseguente obbligo per il Commissario Straordinario stesso di rinnovare la gara mediante l’invito ai soggetti che avevano preso parte all’iniziale procedura, a presentare nuove offerte.

La rinnovazione della gara è stata ordinata anche se il contratto di compravendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare, stipulato da Alitalia per il tramite di Volare S.p.A., deve ritenersi ancora valido e vincolante e pende davanti al Tribunale Ordinario di Roma il giudizio, proposto da Air One, per la declaratoria di inefficacia dello stesso (si segnala che la prima udienza è prevista per il 2 ottobre 2008). Avverso la predetta decisione del 26 febbraio / 3 marzo u.s., l’Alitalia ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per revocazione che è stato respinto in data 29 / 30 aprile u.s. dal medesimo Organo giurisdizionale.

Il 12 maggio u.s. Alitalia ha, pertanto, presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione a quest'ultimo provvedimento.

Contestualmente, il Commissario Straordinario di Volare Group ha, a sua volta, presentato un'istanza al Consiglio di Stato affinché venissero impartite opportune direttive onde consentire che il disposto della Decisione di ottemperanza potesse essere concretamente eseguito. Su tale istanza, il Consiglio di Stato, con decisione in data 27 maggio u.s., si è pronunziato ordinando la rinnovazione della gara entro quindici giorni dalla notificazione del proprio provvedimento, ed attribuendo – altresì - il compito di porre in essere gli atti necessari al Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*.

Si segnala che in data 11 giugno 2008 è pervenuta da parte dello stesso Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*, comunicazione indirizzata ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura con la quale “ *si invitano codeste Società a formalizzare, ora per allora, un'offerta vincolante ed irrevocabile per 120 giorni per l'acquisto del complesso aziendale Gruppo Volare . . . Tali offerte dovranno pervenire . . . entro le ore 12 del giorno 14 luglio 2008*”

Si ricorda come al 31 dicembre 2007 il valore di libro della partecipazione ammontasse ad €/mln 34 al netto della svalutazione rilevata nel conto economico dell'esercizio di €/mln 21. Il 22 maggio 2008 Alitalia ha effettuato un versamento infruttifero in conto operazioni sul capitale di €/mln 20, tratto dalla riduzione di pari entità dei crediti finanziari a tale data di Alitalia stessa nei confronti di detta partecipata totalitaria.

PROCEDIMENTO AGCM C7667b

Sempre relativamente al Complesso Aziendale del Gruppo Volare si segnala che il procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) in ordine all'acquisizione del complesso aziendale del Gruppo Volare, nell'ambito del quale l'AGCM ha imposto ad Alitalia il rilascio di 4 coppie di slot sull'aeroporto di Linate, è proseguito, con proroghe successive del termine finale dello stesso, sino al 20 marzo 2008, data alla quale la stessa Autorità, vista la perdurante incertezza in merito alla effettiva titolarità del Complesso Aziendale del Gruppo Volare connessa al contenzioso amministrativo e civile a tale data ancora in corso, ha deliberato un ulteriore differimento, al 16 giugno 2008, del termine di conclusione del procedimento.

Esercizio delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico (OSP) per la Sardegna

Rinviando a quanto già rappresentato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007, tenuto conto della necessità di applicare i contenuti della Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2007, in data 3 luglio 2007 e 1° agosto 2007 il Ministero dei Trasporti ha adottato due distinti decreti, i quali, pur confermando il disposto del D.M. 35-T del 29 dicembre 2005, prevedevano – rispettivamente – la necessità di non onerare gli interi sistemi aeroportuali di Roma e Milano, ma i soli scali di Fiumicino e Linate nei collegamenti con Cagliari, Olbia ed Alghero, nonché la cessazione

del regime degli OSP al termine della stagione Summer '08 anziché all'inizio della stagione Summer '08, nel presupposto che si sarebbe proceduto all'imposizione di nuovi oneri, più coerenti con i dettami comunitari.

Nel frattempo, in data 10 luglio 2007, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello di Alitalia avverso la sentenza del TAR Lazio n. 11612/2006 (all'esito della vicenda che, nell'aprile 2006, aveva determinato l'esclusione di Alitalia dal novero delle compagnie ammesse ad espletare collegamenti onerati da e per la Sardegna, in quanto Alitalia non aveva manifestato interesse ad operare le rotte anzidette nei termini di cui alla comunicazione formale dell'Italia pubblicata nella G.U.U.E.), ritenendo il termine in discussione come "perentorio", in quanto la previsione di un termine per la comunicazione dell'accettazione degli OSP si sarebbe resa necessaria ad avviso del Consiglio di Stato ai fini di una più ordinata regolazione e operatività del sistema.

Avverso i decreti 3 luglio 2007 e 1° agosto 2007 Air One ha proposto ricorso amministrativo ai fini del loro annullamento.

In particolare, con ordinanza in data 23 ottobre 2007 il Consiglio di Stato, in sede cautelare, ha respinto – anche in accoglimento delle ragioni che il Gruppo Alitalia, costituitosi nel giudizio in persona della Volare S.p.A. -l'appello proposto da Air One avverso la pronuncia del TAR Lazio che ha confermato la validità del predetto d.m. 3 luglio 2007, imponendo alla appellante di non utilizzare gli aeroporti di Roma-Ciampino, Milano-Malpensa e Bergamo Orio al Serio, ritenendo, purtuttavia, che *"il provvedimento assunto in conformità con la decisione comunitaria incide sull'organizzazione d'impresa dell'appellante e che di tali conseguenze l'Enac è tenuta a farsi carico entro trenta giorni attraverso la revisione della convenzione in atto"* (2).

Per quanto concerne il d.m. 1° agosto 2007, non avendo Air One richiesto alcun provvedimento d'urgenza – e, pertanto, non sussistendo fase cautelare – l'udienza è stata rinviata *sine die*.

Pertanto, tenuto conto che i provvedimenti giurisdizionali sin qui citati confermavano tutti la validità della Decisione comunitaria del 23 aprile 2007 ed al riguardo anche l'avvocatura dello Stato aveva espresso parere conforme a tali assunti, Alitalia ha ritenuto di comunicare con lettera del 28 dicembre 2007 all'ENAC la propria intenzione di avviare collegamenti sulle rotte da e per la Sardegna a partire dalla stagione Summer '08.

² Successivamente Air One proponeva ricorso per ottemperanza, al fine di ottenere la revisione della convenzione sempre in relazione al d.m. 3 luglio 2007.

Il Consiglio di Stato, nella camera di consiglio del 6 maggio 2008, ha pronunciato un'ordinanza mediante la quale ha ritenuto che sussistono i presupposti per procedere alla nomina di un Commissario ad acta, che si individua nel Direttore Generale del trasporto aereo del Ministero dei Trasporti, perché convochi l'appellante Air One s.p.a. e l'appellata Enac, e medi, ove ne ricorrano i presupposti, per la ricerca di una soluzione accettabile per entrambe le parti, e, in mancanza, stili un verbale con l'indicazione dei punti di accordo e quelli di disaccordo tra le parti. Lo stesso Consiglio di Stato ha ritenuto, perciò, di accogliere l'istanza nominando il Commissario ad acta sopra individuato, a tal fine assegnando il termine di giorni 40 per il deposito degli atti conseguenti agli adempimenti anzidetti. Il Consiglio di Stato ha altresì fissato – per il prosieguo - la camera di consiglio del 15/07/2008.

Tale comunicazione è stata tuttavia oggetto dapprima di una lettera di contenuto negativo dell'ENAC e, successivamente, di una formale comunicazione di pari tenore da parte dello stesso Ente. In relazione a questi provvedimenti, la Commissione ha emesso un comunicato stampa che stigmatizza l'operato delle Autorità italiane.

Alitalia, dal canto suo, preso atto di quanto sopra, ha deciso di operare il collegamento Fiumicino-Cagliari sulla base di un code-sharing con Meridiana.

Da ultimo, è da segnalare la tenuta di una Conferenza di Servizi in data 20 marzo 2008, convocata sulla base dell'art. 36 della Legge 144/99, fra il Ministero dei Trasporti, la Regione Autonoma della Sardegna e l'ENAC, per la definizione di nuovi oneri di servizio pubblico sui servizi aerei fra gli scali della Sardegna e gli scali di Fiumicino e Linate. Si è in attesa delle ulteriori determinazioni del Ministero al riguardo.

GANDALF

Rinviando anche in questo caso a quanto illustrato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni Semestrali e trimestrali del 2007, si rileva che nell'ambito del procedimento avviato dall'AGCM in relazione alla mancata notifica dell'acquisto, avvenuto a marzo 2004, di un insieme di beni appartenenti alla compagnia aerea Gandalf in fallimento, per presunta violazione dell'obbligo di comunicazione preventiva in caso di operazioni di concentrazione, dopo due successive proroghe, l'AGCM medesima - considerando che una compiuta valutazione dell'operazione di acquisizione di Gandalf non possa prescindere dagli esiti del procedimento di riesame del caso Volare, in data 20 marzo 2008 ha deliberato di rinviare il termine di conclusione del procedimento al 30 giugno 2008.

Prevedibile evoluzione della gestione

Relativamente alla prevedibile evoluzione della gestione, la mancata conclusione dell'iniziativa di integrazione con un primario gruppo vettore ha determinato la riproposizione di una significativa situazione di incertezza aziendale.

Dal punto di vista strettamente finanziario e patrimoniale il Decreto Legge n.80 del 23 aprile 2008 unitamente al Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri del 21 maggio u.s. hanno, al momento, consentito di disporre di un'importante consistenza di liquidità e, dal punto di vista della continuità operativa hanno determinato un potenziale, necessario apporto patrimoniale e manifestata la fiducia, anche del Legislatore, sulla possibilità di completamento del processo di privatizzazione e di risanamento della Compagnia, come emerge dalle relazioni di accompagnamento ai citati provvedimenti di legge.

Si conferma, tuttavia, l'esigenza di una ricapitalizzazione da effettuarsi in tempi strettissimi.

In effetti, gli impatti fortemente negativi della situazione di incertezza aziendale, segnata dalla continua erosione della credibilità commerciale della compagnia con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite, 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, richiedono un'adeguata capitalizzazione in grado di sostenere l'operatività prospettica della Società.

Il Consiglio di Amministrazione sta, pertanto, ricercando le eventuali opportunità di soluzione alle necessità menzionate e, a tal fine, attende le indicazioni di contesto che l'azionista di riferimento vorrà formulare nel cui ambito dette eventuali opportunità dovranno inquadrarsi.

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di convocare l'Assemblea ordinaria degli Azionisti – con all'ordine del giorno, tra l'altro, l'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007 – per il 27 giugno 2008 (prima convocazione) e, occorrendo, per il 28 giugno 2008 (seconda convocazione).

Il Consiglio, infine, ha preso atto che il *Cross Shareholding Agreement* sottoscritto con Air France il 18 novembre 2002, successivamente al venir meno della presenza incrociata dei CEO nei rispettivi consigli e della vendita da parte di Alitalia della partecipazione al capitale di Air France-KLM, è ritenuto dalle parti risolto.

Il personale

Alitalia S.p.A. <u>Forza Media Retribuita</u>	2007	2006	delta	delta %
Dirigenti	108,6	113,0	(4,4)	-3,9%
Quadri e Impiegati	3.255,1	3.290,1	(35,0)	-1,1%
Operai	182,0	197,6	(15,6)	-7,9%
totale TERRA	3.545,7	3.600,7	(55,0)	(1,5%)
Piloti	1.819,7	1.748,1	71,6	4,1%
Assistenti di Volo	3.857,4	3.862,6	(5,2)	-0,1%
totale VOLO	5.677,1	5.610,7	66,5	1,2%
TOTALE	9.222,9	9.211,4	11,5	0,1%

Come sopra rappresentato, la forza media retribuita è aumentata rispetto al precedente esercizio di 11,5 unità quale effetto di un incremento del personale di volo (+66,4 risorse), compensato da una flessione consuntivata sul personale di terra pari a 55 unità.

Tale incremento è riconducibile essenzialmente al venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per quello di terra.

In termini di forza puntuale, come rappresentato nella seguente tabella, al 31 dicembre 2007 le risorse del Gruppo Alitalia risultano pari a 9.957 unità, con una diminuzione rispetto al 31 dicembre 2006 di 176 organici (di cui 155 a tempo determinato e 21 a tempo indeterminato).

Alitalia S.p.A. <u>Forza Puntuale</u>	31/12/2007	31/12/2006	delta	delta %
Dirigenti	102	118	-16	-13,6%
Quadri e Impiegati	3.504	3.622	-118	-3,3%
Operai	196	212	-16	-7,5%
totale TERRA	3.802	3.952	-150	(3,8%)
Piloti	1.817	1.857	-40	-2,2%
Assistenti di Volo	4.338	4.324	14	0,3%
totale VOLO	6.155	6.181	-26	-0,4%
TOTALE	9.957	10.133	-176	-1,7%

Tale variazione è essenzialmente ascrivibile alle dimissioni spontanee registrate nell'esercizio nonché alle uscite per mobilità ed esodi consuntivate nel periodo.

Partecipazioni rilevanti

La Società non possiede - né direttamente né per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona - azioni proprie.

Si informa, altresì, che, nel corso dell'esercizio, non sono state effettuate - né direttamente né per il tramite di società fiduciaria - operazioni su dette azioni.

In conformità a quanto disposto dall'art. 120 del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell'art. 126 del relativo Regolamento di attuazione adottato con deliberazione della Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modificazioni ("*Regolamento*"), si riportano, nella tabella di cui in appresso, le partecipazioni rilevanti detenute, al 31 dicembre 2007, in società con azioni non quotate ed in società a responsabilità limitata.

Società Partecipata	Partecipazione Diretta (%)	Partecipazione Indiretta (%)
Alitalia Express S.p.A.	100	
Aviofin S.p.A.	100	
SISAM - Società Italiana Servizi Aerei Mediterranei S.p.A. in liquidazione	100	
Volare S.p.A.	100	
Alinsurance S.r.l. in liquidazione	6	88 ⁽¹⁾
ALITALIA Servizi S.p.A.	51 ⁽²⁾	
Alicos S.p.A.	40	
Verona Cargo Center S.p.A.		40 ⁽¹⁾
SASCO - Sea Air Shipping Company - Air Consolidator - Società per Azioni		25 ⁽¹⁾
Italiatour S.p.A. in fallimento	20	

(1) Partecipazione detenuta per il tramite della controllata Aviofin S.p.A.

(2) Percentuale di partecipazione computata secondo il criterio di calcolo cui all'articolo 123, comma 1, lettera a), del Regolamento con riferimento al capitale sociale rappresentato dalle azioni ordinarie. In proposito, si evidenzia che la partecipata ha emesso anche azioni privilegiate con diritto di voto limitato, complessivamente pari al 38,49% del capitale sociale, tutte in titolarità di altro Azionista della stessa.

Per quanto concerne il Governo Societario si rinvia all'Appendice 1 presente al termine del fascicolo.

Andamento della gestione delle società del Gruppo

Alitalia Express S.p.A. - Roma

Capitale Sociale:	€ 23.400.000 interamente versato.
Azionista:	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%
Principale attività:	Esercizio di aeromobili, di linee aeree e di servizi, direttamente e per conto di terzi, per il trasporto di persone in Italia e fra Italia e paesi esteri.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

importi in migliaia di euro

	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Ricavi operativi	246.996	253.370	(6.374)	(2,5)
Risultato operativo	5.152	10.189	(5.037)	(49,4)
Risultato prima delle imposte	4.025	9.220	(5.195)	(56,3)
Risultato netto	(4.763)	2.274	(7.037)	n.s.
	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Immobilizzazioni	42.230	48.799	(6.569)	(13,5)
Altre attività	5.557	6.371	(814)	(12,8)
Patrimonio netto	21.409	26.172	(4.763)	(18,2)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(13.898)	(21.608)	7.710	(35,7)
Investimenti	9.066	7.693	1.373	17,8

Il bilancio al 31 dicembre 2007 ha posto in evidenza un Risultato Operativo positivo pari ad €/mln 5,1, (in peggioramento rispetto allo scorso esercizio per quanto concerne l'attività di *wet lease* alla Capogruppo ed in sostanziale stabilità per quanto riguarda le linee esercite in proprio), con un decremento di €/mln 5 rispetto al 2006.

Tale risultato ha tratto origine dalla combinazione dei seguenti fattori:

- un complessivo decremento dei proventi del traffico scaturente da una contrazione dei passeggeri trasportati sulle linee esercite in proprio, abbinatosi ad una diminuzione dei proventi medi unitari, parzialmente compensato dal miglioramento dell'attività effettuata in *wet lease* alla controllante, quest'ultima prevalentemente riconducibile ad un adeguamento delle tariffe negoziate con Alitalia e ad un incremento delle ore volate;
- una flessione dei costi sostenuti per l'acquisto di carburante, sostanzialmente in nesso alla riduzione dell'attività in proprio;
- una complessiva riduzione delle spese per servizi, composta essenzialmente da decrementi dei servizi sulle linee esercite in proprio in nesso alla menzionata riduzione di attività parzialmente compensati da maggiori costi per manutenzione sostenuti principalmente per sopperire ad avarie sugli ATR72;
- un incremento dei costi per il personale, in nesso all'entrata in pieno regime dei contratti di lavoro rinnovati nel corso del 2006;
- un aumento degli ammortamenti principalmente riferibili alla modifica del principio contabile relativo al trattamento delle *shop visit*;

Il Risultato ante imposte si è pertanto attestato ad €/mln 4, contro €/mln 9,2 consuntivati nel 2006.

Le imposte dell'esercizio, pari ad €/mln 8,8 (in decremento di €/mln 3 rispetto al precedente esercizio) hanno portato ad un Risultato Netto in perdita per €/mln 4,8 (€/mln 2,3 nel 2006).

Per ciò che concerne invece l'aspetto finanziario, l'indebitamento netto del periodo è risultato pari ad €/mln 14, con una riduzione di €/mln 8 rispetto all'esercizio 2006 sostanzialmente determinato dai flussi finanziari generati dalla vendita dell'ultimo aeromobile ATR42 e dalla parziale restituzione del deposito cauzionale a garanzia del noleggio di alcuni aeromobili.

Al 31 dicembre 2007 la flotta operativa si componeva di 30 aeromobili, in linea con quanto osservato al termine del precedente esercizio.

Volare S.p.A. – Ferno (Varese)

Capitale Sociale:	€ 40.000.000 interamente versato.
Azionista:	Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. 100%
Principale attività:	Erogazione di servizi di trasporto aereo di linea e charter verso destinazioni nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

importi in migliaia di euro

	31.12.2007	31.12.2006 *	Variazione	Variazione %
Ricavi operativi	127.752	75.624	52.128	n.s.
Risultato operativo	(21.140)	(14.538)	(6.602)	45,4
Risultato prima delle imposte	(22.523)	(14.831)	(7.692)	n.s.
Risultato netto	(22.659)	(14.860)	(7.799)	n.s.
	31.12.2007	31.12.2006 *	Variazione	Variazione %
Immobilizzazioni	38.278	38.915	(637)	(1,6)
Altre attività	36.287	34.857	1.430	4,1
Patrimonio netto	17.481	25.140	(7.659)	(30,5)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	13.580	14.546	(966)	(6,6)
Investimenti	233	39.771	(39.538)	(99,4)

Nel corso del 2007 la Società, tuttora in una delicata fase di transizione dalla situazione indubbiamente critica di amministrazione straordinaria a quella di operatore concorrenziale, ha tuttavia visto l'implementarsi di un nuovo piano strategico mirante ad un complessivo efficientamento della gestione.

A tal fine è stata parzialmente trasferita l'attività sull'aeroporto di Malpensa dalla stagione invernale 2007, ed è entrato in vigore, nella prima parte dell'esercizio, un accordo di *code-sharing* con Alitalia per l'utilizzo di alcuni *slot* su Linate.

Per quanto concerne la gestione operativa, si segnala come i ricavi del traffico passeggeri, pari ad €/mln 123, siano ascrivibili per il 53,5% ai voli di linea, per il 40,5% a voli *charter* e per il 6% ai voli operati in *code share* con Alitalia.

Complessivamente, i ricavi operativi si sono attestati ad €/mln 128.

I costi per il consumo di materiali sono risultati pari ad €/mln 38,9, dei quali €/mln 37,9 riferibili al carburante.

Le spese per servizi, attestatesi complessivamente ad €/mln 79,8, sono riferite essenzialmente a costi di traffico e scalo (€/mln 28,8), noleggi locazioni e fitti (€/mln 28,2 di cui €/mln 16,2 per *wet lease* e €/mln 11,2 per *dry lease*), manutenzione e revisione flotta (€/mln 10,5) e oneri sostenuti per servizi di varia natura, tra cui i finanziari, per prestazioni professionali, nonché spese connesse a prestazioni del personale (€/mln 10,0).

Il costo del lavoro è ammontato complessivamente a €/mln 19,1.

Conseguentemente è stata registrata una perdita operativa per ad €/mln 21,2.

A livello di Risultato Netto è stata invece evidenziata una perdita pari ad €/mln 22,7, superiore al valore di un terzo del Capitale Sociale, ricorrendo pertanto gli estremi previsti ex art. 2446 c.c. ai sensi del quale l'Assemblea assumerà le conseguenti delibere, in ottica tuttavia, anche alla luce di quanto emerso in ordine alla Capogruppo, di continuità aziendale.

Al 31 dicembre 2007 il capitale investito netto risultava pari ad €/mln 31 (€/mln 40 nel 2006) a fronte di un Patrimonio Netto di €/mln 17 (€/mln 25 nel 2006) e di un indebitamento finanziario netto di €/mln 13,6 (€/mln 14,5 nel 2006), pari alla differenza fra i debiti finanziari a breve verso l'Azionista Unico di €/mln 14 e le disponibilità di casse ed i crediti finanziari a breve di €/mln 0,8.

Si ricorda come al 31 dicembre 2007 il valore di libro della partecipazione ammontasse ad €/mln 34, al netto della svalutazione rilevata nel conto economico dell'esercizio di €/mln 21, cui il 22 maggio 2008 è andato ad aggiungersi un versamento infruttifero in conto operazioni sul capitale di €/mln 20, tratto dalla riduzione di pari entità dei crediti finanziari a tale data di Alitalia nei confronti di detta partecipata totalitaria.

La flotta di base della Compagnia è composta da aeromobili assunti in locazione da terzi in forma *dry* (in particolare due contratti di tipologia *wet* sono stati tramutati in *dry* nel corso dell'esercizio), tra cui 4 A320 per il breve e medio raggio ed un B767 per il lungo raggio. Durante l'anno inoltre, in funzione delle esigenze dell'operativo, sono stati conclusi contratti di noleggio nelle forme *wet* e *dry* per aeromobili di tipologia B767, B757 ed MD80.

Tra gli eventi successivi al 31 dicembre 2007 si ricorda 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.

Aviofin S.p.A. - Roma

Capitale Sociale	Euro 516.460 interamente versato.
Azionista	Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. 100%
Principale attività	Acquisizione, gestione e coordinamento di partecipazioni ed interessenze in società, consorzi ed altri enti operanti nelle attività di trasporto aereo, aeroportuale e merci.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

importi in migliaia di euro

	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Risultato operativo	(120)	(148)	28	(18,9)
Risultato prima delle imposte	228	234	(6)	(2,6)
Risultato netto	177	228	(51)	(22,4)
	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Immobilizzazioni (Partecipazioni)	160	160	0	0,1
Altre attività	8.544	8.340	204	2,4
Patrimonio netto	8.558	8.381	177	2,1
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(8.337)	(8.066)	(271)	3,4

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2007 ha evidenziato un utile di €/Mgl. 177, che si confronta con quello di €/Mgl. 228 invece consuntivato al termine dell'esercizio 2006.

Detto risultato è scaturito dalla rilevazione di interessi attivi (€/Mgl. 248), essenzialmente afferenti quanto maturato sui depositi presso la Banca Intesa, e dall'acquisizione dei dividendi deliberati dalla collegata Sasco (€/Mgl. 100), compensati dalla registrazione di costi per prestazioni professionali, per servizi di supporto resi dall'Alitalia, per compensi corrisposti per cariche societarie (complessivamente pari ad €/Mgl. 120), e dalle imposte a carico dell'esercizio (€/Mgl. 51).

Per quanto in particolare attiene l'andamento delle società controllate e collegate si segnala quanto segue:

- la controllata Alinsurance s.r.l. in Liquidazione ha registrato nel 2007 un risultato netto negativo di €/Mgl. 70.
- per quanto attiene la procedura liquidatoria della controllata Odino Valperga si fa presente che nel mese di febbraio 2007 è stato presentato, presso il Registro delle Imprese di Firenze, il "Bilancio finale di liquidazione" corredato dalla "Relazione del Collegio Sindacale"; la società è stata cancellata dal Registro delle Imprese in data 21 giugno 2007;
- sulla base dell'informativa disponibile al momento della redazione della presente Relazione, risultano invece ancora favorevoli le *performance* della collegata Sasco, ancorché in flessione rispetto al periodo a raffronto, (il risultato ante imposte passa da €/Mgl. 914 a €/Mgl. 767), mentre per quanto riguarda la collegata Verona Cargo Center, si è consuntivata una perdita di €/Mgl. 83 (risultato analogamente negativo per €/Mgl. 134 nel 2006);

Sotto il profilo finanziario, il flusso monetario del periodo, esclusivamente riferibile all'attività operativa della società, si è palesato positivo per €/Mgl. 271, determinando in €/mgl. 8.337 le disponibilità liquide e mezzi

equivalenti al termine dell'esercizio.

Per quanto concerne il procedimento instaurato nei confronti della Tegel VIII, di cui è stata fornita ampia informativa nelle precedenti Relazioni, si comunica che la causa, inizialmente rinviata all'udienza del 3 luglio 2007 per la precisazione delle conclusioni, è stata ulteriormente rinviata (d'ufficio) al 28 aprile 2009 per eccessivo carico di ruolo.

Sisam S.p.A. in liquidazione - Roma

Capitale Sociale: Euro 1.548.000 interamente versato.

Azionista: Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. 100%

Principale attività: La SISAM Società Italiana Servizi Aerei Mediterranei S.p.A., che aveva per oggetto l'esercizio, con mezzi propri e/o di terzi, di servizi di lavoro aereo non di linea e di attività di scuola di volo è stata posta in stato di liquidazione in data 15/11/99.

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

importi in migliaia di euro

	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Risultato operativo	(24)	(24)	0	0,0
Risultato prima delle imposte	91	70	21	30,0
Risultato netto	61	47	14	29,8
	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Immobilizzazioni	14	14	0	0,0
Altre attività	3.637	3.576	61	1,7
Patrimonio netto	2.952	2.890	62	2,1
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(3.429)	(3.340)	(89)	2,7

La Società, anche nel corso del 2007, ha proseguito il processo di liquidazione iniziato nel 1999 ed ormai al termine.

In merito all'appello proposto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile avverso quanto deciso in data 21.06.2004 dal Tribunale Civile di Roma, motivo dirimente per la chiusura della liquidazione, l'udienza inizialmente fissata per il 16.02.2007 è risultata esser spostata al 16.11.2007; alla predetta udienza sono state precisate le conclusioni e successivamente, nei termini di legge, si è provveduto al deposito della comparsa conclusionale; l'Avvocatura dello Stato non ha depositato la propria comparsa e si è quindi in attesa di sentenza.

Il bilancio al 31.12.2007 presenta un utile di €/Mgl. 61, che si confronta con quello di €/Mgl 47 del 31 dicembre 2006.

Alinsurance S.r.l. in liquidazione - Roma

Capitale Sociale	Euro 104.000 interamente versato
Azionista	Aviofin S.p.A. 88% Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. 6% Aeroporti di Roma S.p.A. 6%
Principale attività assicurativa.	Agente plurimandatario operante nel settore dell'intermediazione

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari*importi in migliaia di euro*

	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Risultato operativo	(35)	(75)	40	(53)
Risultato prima delle imposte	1	(57)	58	n.s.
Risultato netto	(70)	(266)	196	(74)
	31.12.2007	31.12.2006	Variazione	Variazione %
Immobilizzazioni	1	2	(1)	(32)
Altre attività	2.016	2.020	(4)	(0)
Patrimonio netto	1.039	1.109	(70)	(6)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità)	(1.664)	1.543	(3.207)	n.s.

La società, posta in liquidazione in data 12 luglio 2005, ha presentato al 31 dicembre 2007 una perdita netta di €/mln 70 essenzialmente riferibile alle imposte del periodo.

Rapporti con Società del Gruppo

I saldi esposti nel bilancio al 31 dicembre 2007 nei confronti delle società controllate, direttamente o indirettamente, e società collegate sono i seguenti:

Rapporti commerciali e diversi:

<i>(euro migliaia)</i>	al 31.12.2007		al 31.12.2006	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Società				
Società controllate direttamente				
Alitalia Express	2.100			7.398
Volare		1.210	1.231	
Aviofin		166		257
Sisam	26			6
Totali	2.126	1.376	1.231	7.661
Società controllate indirettamente				
Alinsurance	657		706	
Totali	657	0	706	0
Società collegate				
Alitalia Servizi		94.432		36.329
Alicos		6.677		3.085
Atitech	344		899	
Alitalia Airport		41.480		19.767
Alitalia Maintenance Systems		483	296	
Ales	14			
Totali	358	143.072	1.195	59.181

Rapporti finanziari:

<i>(euro migliaia)</i>	al 31.12.2007		al 31.12.2006	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Società				
Società controllate direttamente				
Alitalia Express	14.891		23.209	
Volare	14.357		15.093	
Aviofin				8.058
Sisam				3.334
Totali	29.248	0	38.302	11.392
Società collegate				
Alitalia Airport		27.964		33.294
Alicos				
Totali	0	27.964	0	33.294

Le principali transazioni intercorse nel 2007 con le Società del Gruppo, avvenute come di consueto a valore di mercato, sono sintetizzate come segue:

Alitalia Express S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Noleggi attivi aeromobili	101.225	112.255
Provvigioni attive del traffico	15.744	18.611
Personale distaccato	1.069	1.184
Affitti immobili	596	617
Altre prestazioni	1.761	1.731
Vendita altri materiali	438	735
Proventi finanziari	1.429	1.662
Totale	122.262	136.795
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Noleggi passivi di aeromobili	149.025	141.389
Prestazioni di servizi	64	796
Oneri vari	4.915	
Totale	154.004	142.185

Volare S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Noleggi attivi aeromobili e motori	6.842	1.340
Altre prestazioni	715	77
Recupero oneri per "Maintenance Reserves"	1.009	
Proventi finanziari	781	323
Totale	9.347	1.740
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Noleggi passivi e block space	7.293	
Oneri vari	288	
Totale	7.581	0

Aviofin S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Altre prestazioni	45	45
Totale	45	45
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Oneri finanziari	174	232
Totale	174	232

Sisam s.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Oneri finanziari	33	97
<i>Totale</i>	33	97

Alinsurance s.r.l.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Altre prestazioni	5	5
<i>Totale</i>	5	5
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Oneri finanziari	5	0
<i>Totale</i>	5	0

Alicos S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
<i>Totale</i>	0	0
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Servizi di "Call Center"	13.334	11.981
Altre prestazioni	841	710
<i>Totale</i>	14.175	12.691

Alitalia Servizi S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Vendita materiali vari	234	
Distacco di personale	2.213	1.954
Altre prestazioni	3.532	8.501
Affitti immobili	624	930
Addestramento di personale	135	648
Proventi vari		906
Proventi finanziari	224	354
<i>Totale</i>	6.962	12.939
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Manutenzione flotta	444.552	421.706
Sistemi informatici	71.291	66.876
Assistenza di scalo	2.012	15.970
Servizi condivisi	41.604	37.613
Servizi di "Call Center"	10.667	9.459
Altre prestazioni	2.037	4.808
Oneri diversi	5.824	
<i>Totale</i>	577.986	556.432

Alitalia Airport S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Distacco di personale	403	434
Affitti immobili		
Vendita altri materiali	388	468
Servizi informatici		
Altre prestazioni	173	64
Proventi finanziari	386	514
<i>Totale</i>	1.350	1.480
<i>Movimenti a debito Alitalia</i>		
Assistenza di scalo	129.965	113.993
Spese di vendita	5.518	5.302
Altre prestazioni	620	1.120
Oneri finanziari	2.095	1.942
<i>Totale</i>	138.198	122.357

Atitech S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Vendita materiali (tecnici e altri)	2	1
Altre prestazioni	4	34
Proventi finanziari	324	469
<i>Totale</i>	330	504

Alitalia Maintenance Systems	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Vendita materiali (tecnici e altri)	13	12
Altre prestazioni	32	20
Proventi finanziari	173	173
<i>Totale</i>	218	205

Ales S.p.a.	2007	2006
<i>Movimenti a credito Alitalia</i>		
Altre prestazioni	14	0
<i>Totale</i>	14	0

Le suddette transazioni sono suddivise in movimenti a debito Alitalia, che individuano le prestazioni fornite dalle società alla capogruppo, e movimenti a credito Alitalia, relativi alle prestazioni fornite dalla capogruppo alle società.

Circa i movimenti a debito si segnalano, soprattutto le transazioni intercorse con la società Alitalia Servizi ed Alitalia Airport che forniscono alla capogruppo e ad altre società del Gruppo, prestazioni di manutenzione, assistenza aeroportuale e servizi condivisi in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

In particolare, si segnala che a partire dal 1 maggio 2005, con l'avvio di Alitalia Servizi ed il conseguente riassetto operativo delle due distinte compagini aziendali, quest'ultima fornisce al Gruppo prestazioni

manutentive, assistenza di scalo, servizi di supporto tecnico, amministrativo e contabile, nonché servizi informatici.

Alitalia Express fornisce alla capogruppo prestazioni di noleggio aeromobili wet lease, inclusivo di equipaggio, costi di manutenzione, assicurazione e spese generali in base a contratti che prevedono tariffe per ora di volo determinate secondo un criterio volto a predefinire le tariffe in correlazione alle condizioni tecnico-operative e di costo dei servizi.

Le prestazioni fornite dalle altre società, peraltro meno significative, avvengono a valore di mercato se facenti parte dell'attività principale delle stesse ovvero al costo se relative ad attività occasionali.

Per i movimenti a credito Alitalia si segnalano le principali transazioni, rappresentate dalla locazione di aeromobili alla Alitalia Express, che avvengono in base a contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato.

Gli oneri e proventi finanziari vengono determinati in base ai tassi di mercato.

CONTO ECONOMICO Alitalia

		31.12.2007			31.12.2006	
		<i>Totale</i>	<i>di cui verso</i>		<i>Totale</i>	<i>di cui verso</i>
			<i>parti correlate</i>			<i>parti correlate</i>
Attività in Funzionamento						
Ricavi del traffico	(3)	4.147.045.563			4.197.879.295	1.750.000
Altri ricavi operativi	(4)	615.023.397	150.852.329		479.330.896	180.827.491
<i>di cui: Transazione con gestore aeroportuale</i>		<i>43.752.404</i>				
<i>Slot exchange</i>		<i>55.366.253</i>				
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(5)	(1.046.071.541)	(344.644.000)		(1.037.975.294)	(339.504.413)
Spese per servizi	(6)	(2.733.871.998)	(773.860.137)		(2.775.361.621)	(785.403.657)
Costi per il personale	(7)	(779.140.117)			(679.943.163)	
<i>di cui: Curtailment</i>		<i>(13.480.580)</i>				
Ammortamenti e svalutazioni	(8)	(368.976.454)			(500.106.339)	
<i>di cui: Svalutazione flotta</i>		<i>(92.130.724)</i>		<i>(197.266.402)</i>		
Altre spese operative	(9)	<u>(128.189.654)</u>	<u>(23.876.054)</u>		<u>(145.741.201)</u>	<u>(31.457.343)</u>
Risultato operativo		(294.180.804)			(461.917.426)	
Quota dei proventi(oneri) derivanti dalla valutazione di partecipazioni	(10)	(21.048.506)			(361.919)	
Proventi da attività di investimento	(11)	1.766.100			1.193.095	
Proventi (oneri) finanziari	(12)	(152.065.736)	1.009.779		(138.233.718)	1.064.969
Altri proventi (oneri)	(13)	<u>(1.234.315)</u>			<u>0</u>	
Risultato prima delle imposte		(466.763.261)			(599.319.969)	
Imposte dell'esercizio	(14)	<u>(18.590.326)</u>			<u>(9.272.771)</u>	
<i>di cui: imposte correnti ed anticipate</i>		<i>(5.528.126)</i>		<i>(757.438)</i>		
Risultato dell'esercizio da attività di funzionamento		(485.353.588)			(608.592.740)	
Risultato delle attività cessate	(15)	<u>2.084.550</u>			<u>0</u>	
Risultato dell'esercizio		<u><u>(483.269.037)</u></u>			<u><u>(608.592.740)</u></u>	

STATO PATRIMONIALE ALITALIA

ATTIVITA'	31.12.2007		31.12.2006	
	<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>	restated <i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>
Attività non correnti				
Terreni e fabbricati	6.611.108		6.156.206	
Flotta	1.941.111.116		2.171.767.564	
Altre immobilizzazioni materiali	12.946.638		16.339.866	
Beni in locazione finanziaria	4.873.084		5.093.752	
Avviamento	179.368		179.368	
Altre attività immateriali	14.789.710		20.190.889	
Partecipazioni	156.813.702		162.854.702	
Attività disponibili per la vendita	4.585.707		144.872.762	
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	85.767.353		88.935.250	
Titoli diversi dalle partecipazioni	0		0	
Attività per imposte anticipate	21.474.942		21.669.157	
	2.249.152.728		2.638.059.516	
Attività correnti				
Rimanenze	19.724.681		22.521.647	
Crediti commerciali	116.389.244	19.902.002	136.450.951	24.583.230
Crediti vari e altre attività correnti	529.913.446		454.010.174	
Titoli	0		109.142	
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	60.087.545	29.248.593	88.613.597	38.302.207
Attività disponibili per la vendita	105.714.613		0	
Crediti tributari	86.279.948		92.587.746	
Strumenti finanziari derivati	53.826.253		66.282.735	
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	317.346.606		660.526.723	
	1.289.282.335		1.521.102.715	
Attività classificate come detenute per la vendita	8.402.333		9.301.767	
Totale attività	3.546.837.396		4.168.463.998	

STATO PATRIMONIALE ALITALIA

	<u>31.12.2007</u>		<u>31.12.2006</u> restated		
		<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>Totale</i>	<i>di cui verso parti correlate</i>
<u>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</u>					
Capitale e riserve					
Capitale sociale	28)	1.297.299.781		1.297.296.943	
Riserve di capitale	29)	6.119		125.666.716	
Riserve di rivalutazione	30)	(44.395.742)		85.659.581	
Riserva da hedge accounting	31)	(14.615.405)		(4.020.199)	
Risultati portati a nuovo:					
. risultati portati a nuovo	32)	(349.363.600)		(32.814.039)	
. riserva first time adoption		0		54.634.421	
Risultato di periodo	33)	(483.269.037)		(608.592.740)	
Perdita ripianata in corso d'anno					
Totale patrimonio netto		405.662.117		917.830.683	
Passività a medio lungo termine					
Indebitamento a medio lungo termine	34)	656.720.573		838.797.151	
Prestito obbligazionario convertibile	35)	720.520.767	27.251.169	709.495.760	32.295.308
Passività per locazioni finanziarie	36)	4.431.156		4.808.843	
Altre passività finanziarie		0		4.530.598	
TFR e altri benefit ai dipendenti					
TFR	37)	135.767.207		132.459.833	
Fondo sconto su biglietti	38)	13.998.966		14.847.637	
Altri benefit definiti	39)	2.018.557		2.760.413	
Fondo imposte	40)	4.599.866		7.583.036	
Accantonamenti	41)	243.795.831		194.130.885	
		1.781.852.923		1.909.414.156	
Passività correnti					
Debiti finanziari	34)	152.129.766	713.306	194.124.117	12.389.951
Passività per locazioni finanziarie	36)	377.687		347.474	
Debiti commerciali	42)	608.647.569	143.328.557	501.926.121	66.841.556
Debiti vari e altre passività		527.780.187		595.197.616	
Debiti per imposte correnti	43)	23.744.175		16.915.323	
Strumenti finanziari derivati	44)	46.642.973		32.708.508	
		1.359.322.357		1.341.219.159	
Passività direttamente associate alle attività per la vendita		0		0	
Totale passività		3.141.175.279		3.250.633.315	
Totale Patrimonio netto e passività		3.546.837.396		4.168.463.998	

RENDICONTO FINANZIARIO Alitalia

<i>importi in migliaia di euro</i>	<u>31.12.2007</u>	<u>31.12.2006</u> Restated
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	<u>729.327</u>	<u>1.131.581</u>
Attività operativa:		
Utile (Perdita) del periodo	(483.269)	(608.593)
Ammortamenti	266.311	291.046
Imposte	18.590	9.273
Variazione dei cambi	30.646	13.809
Dividendi	(1.766)	(1.193)
Interessi attivi	(31.055)	(38.745)
Interessi passivi	121.924	121.347
(Plusvalenze) o minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(2.471)	(10.408)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	120.802	201.266
Variazione netta dei benefici ai dipendenti	1.717	(31.187)
Flusso di cassa del risultato operativo ante la variazione del capitale di esercizio	41.429	(53.385)
Variazione del capitale di esercizio	62.709	12.077
Flusso di cassa del risultato operativo	104.138	(41.308)
Imposte pagate	(18.301)	(27.449)
Dividendi incassati	1.766	1.193
Interessi incassati	18.729	20.999
Interessi pagati	<u>(110.109)</u>	<u>(90.324)</u>
Flusso di cassa da attività di esercizio di cui verso parti correlate	(3.777) (1.013.393)	(136.889) (958.740)
Attività di investimento		
Investimenti in immobilizzazioni:		
.immateriale	(4.532)	(12.972)
.materiale	(122.900)	(96.976)
.finanziarie	(26.852)	(64.671)
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso di immobilizzazioni	<u>16.092</u>	<u>137.347</u>
di cui verso parti correlate	(138.192) (96.156)	(37.272) (86.551)
Attività di finanziamento		
Conferimenti dei soci	34	20
Rimborsi di finanziamenti	(154.144)	(212.970)
Incremento (decremento) indebitamento a breve	(22.266)	24.175
Pagamento per locazioni finanziarie	(348)	(320)
Altre variazioni	8.137	27.475
Variazione dei cambi	(31.340)	(44.470)
Interessi	<u>(11.815)</u>	<u>(31.023)</u>
di cui verso parti correlate	(211.742) (17.787)	(237.110) (8.212)
Strumenti finanziari derivati		
Variazione dei cambi delle disponibilità monetarie	(12.467)	(8.729)
Interessi attivi	12.326	17.746
Flusso monetario del periodo	(353.852)	(402.254)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al termine del periodo	<u>375.475</u>	<u>729.327</u>

Riconciliazione disponibilità liquide e mezzi equivalenti con voci di bilancio

	31-dic-07	31-dic-06	delta
Cassa ed altre disponibilità liquide o mezzi equivalenti	317.347	660.527	(343.180)
Crediti finanziari correnti	60.088	88.614	(28.526)
Titoli	0	109	(109)
Scoperto bancario	(1.960)	(8.531)	6.571
Scoperto da controllate	<u>0</u>	<u>(11.392)</u>	<u>11.392</u>
	375.475	729.327	(353.852)

importi in migliaia di euro

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO AL 31 DICEMBRE 2007

	Capitale Sociale	Riserva da sovrapprezzo conversione obbligazioni	Utili e perdite portate a nuovo	Utili e perdite esercizio	Perdita ripianata in corso anno	Riserva first time adoption	Riserva da hedge accounting	Riserva POC	Riserva per attività disponibili alla vendita	Interessenze dei terzi	Totale
Saldo al 1 gennaio 2006	1.297.294	1.445	(27.110)	(162.553)	139.882	54.634	719	124.205	25.000		1.453.516
Effetto di cambio principio contabile 2007			16.967								
Saldo al 1 gennaio 2006 restated	1.297.294	1.445	(10.143)	(162.553)	139.882	54.634	719	124.205	25.000	0	1.470.483
Sottoscrizione dei soci											0
Riclassifiche da conversione	3	17									20
Ripartizione utili e perdite			(22.671)	162.553	(139.882)						0
Altri incrementi e decrementi							(4.739)		60.660		55.921
Risultato di periodo				(608.593)							(608.593)
Saldo al 31 dicembre 2006	1.297.297	1.462	(32.814)	(608.593)	0	54.634	(4.020)	124.205	85.660	0	917.831
Sottoscrizione dei soci											0
Riclassifiche da conversione	3										3
Ripartizione utili e perdite			(608.593)	608.593							0
Altri incrementi e decrementi		31					5.529		(34.462)		(28.902)
Delibera assembleare 27 giugno 2007 (bilancio 31 dicembre 2006)		(1.462)	141.756			(54.634)			(85.660)		0
Delibera assembleare 27 giugno 2007 (situazione Patrimoniale al 31 marzo 2007 ex art. 2446 c.c.)		(25)	150.288				(16.124)	(124.205)	(9.934)		0
Risultato di periodo				(483.269)							(483.269)
Saldo al 31 dicembre 2007	1.297.300	6	(349.364)	(483.269)	0	0	(14.615)	0	(44.396)	0	405.662

Note esplicative al bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007

(1) Parte Generale

L'Alitalia – Linee Aeree Italiane - S.p.A. è la principale compagnia di navigazione aerea italiana. La Società, costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle imprese di Roma, ha per oggetto l'esercizio di linee aeree per il trasporto di persone, merci e posta in Italia, fra l'Italia e paesi esteri ed in paesi esteri.

L'indirizzo della sede legale, riportato nella prima pagina del fascicolo di bilancio, è in Roma – Viale Alessandro Marchetti, 111.

Il presente bilancio è espresso in euro, valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni della società (valuta funzionale della compagnia). Le attività estere sono incluse nel bilancio secondo i principi indicati nelle note che seguono.

Azionista di riferimento

Al 31 dicembre 2007 la maggioranza del capitale sociale, pari al 49,9% era detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Principi contabili

Il presente bilancio è stato redatto secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS emessi dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) e omologati dall'Unione Europea, nonché i provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005. Per IAS/IFRS si intendono gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS) e gli *International Accounting Standard* (IAS) rivisti, nonché tutte le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretation Committee* (SIC).

Il bilancio è stato inoltre redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività, essendosi ritenuta tuttora verificata l'appropriatezza di tale presupposto alla luce della normativa contabile internazionale, avuto riguardo agli elementi di incertezza più oltre descritti.

La Società Capogruppo si trova infatti da tempo in una situazione di squilibrio economico strutturale che ha comportato la rilevazione di significative perdite nel bilancio al 31 dicembre 2007 e nei bilanci degli esercizi precedenti, nonché il realizzarsi di ingenti assorbimenti di liquidità. Dal punto di vista finanziario, già in sede di budget 2008 si è rappresentato che il mantenimento della liquidità su livelli di sostenibilità operativa si prospettava sempre più correlato con l'operazione di ricapitalizzazione prevista, nello stesso budget, a metà 2008 e nell'ordine di 750 milioni di euro.

I risultati del primo trimestre 2008 evidenziano, infatti, un ulteriore peggioramento della situazione economico finanziaria conseguente alla situazione di incertezza aziendale, segnata dalla continua erosione della credibilità commerciale della compagnia con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite, dalle conseguenti criticità nell'implementazione delle azioni previste dal budget e dal deterioramento dello scenario di mercato, caratterizzato da un costante e sempre più significativo incremento del costo del carburante che richiedono un'adeguata capitalizzazione in grado di sostenere l'operatività prospettica della Società.

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

Lo stesso 15 marzo, il Consiglio di Amministrazione ha approvato, sulla base di un aggiornamento delle ipotesi su cui era stato predisposto il precedente Piano di "*sopravvivenza e transizione*" approvato il 7 settembre 2007 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 era stato condiviso con Air France–KLM e la sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società costituiva una delle condizioni di efficacia del contratto concluso con il gruppo franco-olandese. Su tale Piano Industriale 2008-2010 si sarebbero dovute successivamente innestare le sinergie derivanti dall'integrazione di Alitalia nel gruppo Air France–KLM.

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, in particolare quelle relative al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali e associazioni professionali di Alitalia e Alitalia Servizi in merito alla prospettata operazione tra Alitalia ed Air France–KLM ed al relativo Piano Industriale 2008-2010. Conseguentemente, la stessa Air France–KLM, 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..

L'estendersi ed articolarsi, lungo l'intero corso del 2007 ed anche nei mesi seguenti, delle diverse fasi delle descritte procedure trovano riflesso in una sostanziale indeterminatezza/incertezza circa i definitivi assetti del Gruppo che ha di fatto negativamente condizionato, e tuttora condiziona, la gestione operativa aziendale, oltre ad ostacolare la tempestività e la completezza dei forti interventi di discontinuità strategica ed operativa necessari al riequilibrio della struttura industriale, dei costi e del disegno di rete del vettore di bandiera.

Tale situazione, venendosi ad innestare su uno scenario di estrema delicatezza e complessità, in quanto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi d'ingenti assorbimenti di liquidità,(entro un orizzonte temporale di non lungo respiro che vede approssimarsi il limite

dell'insostenibilità operativa) non poteva non riverberarsi sul complessivo andamento gestionale di Alitalia riproponendo in piena evidenza il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Stante quanto sopra, la continuità aziendale di Alitalia dipende in prima istanza dagli esiti, ad oggi non prevedibili, delle iniziative del Governo Italiano finalizzate alla individuazione delle possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società.

A tale ultimo riguardo il Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, 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 2008.

Si segnala altresì che successivamente, il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legge n.93 del 27 maggio 2008 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) in particolare contenente, all'art.4, modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto n.80 del 23 aprile 2008.

La Relazione Illustrativa che accompagna detto articolo *"conferma la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale dell'Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa.*

In particolare, la norma in esame viene emanata considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al decreto legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.

Ciò in quanto, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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.

Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di 300 milioni di cui al DL 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento”.

Si fa inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato D.L. n.93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art.4, che: *“la presente norma d’urgenza ed il decreto-legge n.80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di voler salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell’Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali”.*

Si segnala che in data 11 giugno 2008 la Camera dei Deputati ha approvato il summenzionato D.L. 80/2008, recependo le modifiche già apportate dal citato D.L. n. 93 del 27 maggio 2008 e dal D.L. n. 97 del 3 giugno 2008 (quest’ultimo concernente le modalità per la privatizzazione di Alitalia), nonché variando ulteriormente l’articolo 1, comma 2, come segue: *“ la somma erogata ad Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA . . . è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell’Economia e delle Finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero, e il 31 dicembre 2008”.*

Si segnala altresì che in pari data 11 giugno 2008 la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano l’avvio di un’inchiesta approfondita sul suddetto prestito di 300 milioni di euro concesso ad Alitalia

La Commissione europea ha deciso di aprire un’inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la compagnia aerea italiana ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L’inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni.

La Compagnia è confidente che lo Stato italiano potrà dimostrare la compatibilità di detto prestito con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Per questi motivi, il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra evidenziato e tenuto conto dell’interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la realizzazione di un piano di risanamento della compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dalla normativa contenuta nei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di

approvazione del presente Bilancio come lo stesso, pur in presenza degli elementi di incertezza in precedenza descritti relativi a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale dell'impresa e, di conseguenza, sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e far fronte alle proprie passività durante il normale corso della sua attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività di Alitalia.

Quanto sopra, ovviamente, in attesa delle ulteriori, indispensabili indicazioni di contesto da parte del Governo e, segnatamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista di riferimento.

Prospetti e schemi di bilancio

Il Bilancio è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dalle relative note di commento.

In maggior dettaglio si specifica che:

- il conto economico è classificato in base alla natura dei costi;
- lo stato patrimoniale è presentato con separata indicazione delle attività e delle passività correnti e non correnti;
- il rendiconto finanziario è presentato utilizzando il metodo indiretto;
- il prospetto delle variazioni di patrimonio netto mostra tutte le movimentazioni delle poste che compongono il patrimonio netto stesso.

Si rappresenta che, con riferimento alla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito agli schemi di bilancio, sono stati esposte nel conto economico, nello stato patrimoniale e nel rendiconto finanziario i rapporti significativi con parti correlate.

Si evidenzia infine che, sempre con riferimento alla citata Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006, nel prospetto di conto economico vengono rappresentati i componenti di reddito derivanti da eventi od operazioni il cui accadimento risulta non ricorrente ovvero da quelle operazioni o fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività.

Cambiamento di principi contabili

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

Il cambiamento di principio, la cui applicazione favorisce ulteriormente una migliore comparabilità del Bilancio Alitalia con quella degli altri vettori internazionali operanti nel settore, ha comportato come conseguenza diretta

anche la rivisitazione della vita utile della *shop visit* implicita nel costo d'acquisto dell'aeromobile, che è stata allineata a quella delle *shop visit* successive.

In conformità con quanto previsto dal paragrafo 22 dello IAS 8, la società ha applicato il principio in maniera retrospettiva e ha rettificato le voci di bilancio interessate per ogni periodo comparativo interessato ed il patrimonio netto di apertura al 1° gennaio 2006 per gli effetti maturati a tale data, come se il nuovo principio contabile fosse stato sempre applicato.

Di seguito sono riportate le voci di conto economico, stato patrimoniale, rendiconto finanziario e Patrimonio netto con evidenza delle rettifiche conseguenti al cambiamento di principio contabile rispetto ai saldi pubblicati nel bilancio al 31 dicembre 2006. Per quanto riguarda le rettifiche al patrimonio netto di apertura del periodo a raffronto si rimanda al prospetto delle variazioni di patrimonio netto.

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 31.12.2006	Valori precedenti 31.12.2006	Variazioni	Variazioni %
Stato patrimoniale				
Flotta	2.172	2.156	16	1%
Attività per imposte anticipate	22	19	3	17%
Risultati portati a nuovo	(33)	(50)	17	-34%
Totale patrimonio netto	918	903	15	2%
Fondo imposte	8	4	4	106%

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 2006	Valori precedenti 2006	Variazioni	Variazioni %
Conto economico				
Spese per servizi	(2.773)	(2.821)	48	-2%
Ammortamenti e svalutazioni	(500)	(450)	(50)	11%
Risultato prima delle imposte	(599)	(597)	(2)	-
Risultato del periodo	(609)	(607)	(2)	-
Risultato per azione (euro)	(0,44)	(0,44)	-	-

Voce di bilancio (€/mln)	Valori "restated" 2006	Valori precedenti 2006	Variazioni	Variazioni %
Rendiconto finanziario				
Risultato	(609)	(607)	(2)	0%
Ammortamenti	291	241	50	21%
Investimenti in attività materiali	(97)	(49)	(48)	98%

Si segnala che, difformemente da quanto rappresentato nella Relazione Semestrale 2007, i valori "restated" 2006 sono stati esposti al netto dell'effetto fiscale determinando, anche alla luce di una più puntuale definizione di quanto da includere nella voce "Flotta", una riduzione di €/mln 0,05 del patrimonio netto "restated".

Criteri di valutazione

I principali criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio vengono di seguito esposti.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi per servizi di trasporto aereo vengono iscritti a conto economico nel momento in cui avviene il trasporto di passeggeri o merci. I debiti per "biglietti prepagati" rappresentano l'esposizione della compagnia nei confronti di terzi per servizi di trasporto aereo venduti ma ancora da effettuare.

I ricavi di vendita sono riconosciuti quando i beni sono spediti e la società ha trasferito all'acquirente i rischi e i benefici significativi connessi alla proprietà dei beni.

Gli interessi attivi sono rilevati in applicazione del principio della competenza temporale, sulla base dell'importo finanziato e del tasso di interesse effettivo applicabile, rappresentante il tasso che sconta gli incassi futuri stimati lungo la vita attesa dell'attività finanziaria onde riportare il tutto al valore di carico contabile dell'attività stessa.

I dividendi sono rilevati allorché venga stabilito il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Leasing

I contratti di locazione sono classificati come locazioni finanziarie laddove i termini del contratto risultino tali da trasferire sostanzialmente tutti i rischi e i benefici della proprietà al locatario. Tutte le altre locazioni sono invece considerate operative.

Locazioni operative

I costi per canoni di locazione operativa sono iscritti a conto economico. Eventuali benefici ricevuti o da ricevere a titolo di incentivo per l'ingresso in contratti di locazione operativa sono iscritti a conto economico a quote costanti per la durata del contratto.

Imposte

Sono rilevate le imposte sul reddito di periodo, nonché ricorrendone i presupposti quelle differite passive (incluse nel fondo imposte) o differite attive (iscritte tra le attività non correnti).

Le imposte correnti sono basate sul risultato imponibile dell'esercizio. Il reddito imponibile differisce dal risultato riportato nel conto economico poiché esclude componenti positivi e negativi che saranno tassabili o deducibili in altri esercizi e esclude inoltre voci che non saranno mai tassabili o deducibili. La passività per imposte correnti è calcolata utilizzando le aliquote vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono le imposte che la società prevede di pagare o di recuperare sulle differenze temporanee fra il valore contabile delle attività e delle passività di bilancio e il corrispondente valore fiscale utilizzato nel calcolo dell'imponibile fiscale. Le passività fiscali differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili, mentre le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui si ritenga probabile che verranno in futuro a determinarsi risultati fiscali imponibili tali da consentire l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Le imposte differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale prevista al momento del realizzo dell'attività o dell'estinzione della passività. Le imposte differite sono imputate direttamente al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente a patrimonio netto, nel qual caso anche le relative imposte differite sono imputate al patrimonio netto.

Le attività e le passività fiscali differite sono compensate quando vi è un diritto legale a compensare le imposte correnti attive e passive e quando si riferiscono ad imposte dovute alla medesima autorità fiscale e la società intende liquidare le attività e le passività fiscali correnti su base netta.

Operazioni in valuta estera

Le operazioni in valuta estera sono inizialmente rilevate ai cambi vigenti al momento in cui sono compiute le operazioni.

Alla data di bilancio le attività e le passività in valuta estera sono convertite ai cambi correnti a tale data. Le attività non monetarie espresse al *fair value* e denominate in valuta estera sono convertite ai cambi in essere alla data in cui furono determinati i *fair value*.

Le differenze di cambio emergenti dalla regolazione delle poste monetarie e dalla riesposizione delle stesse ai cambi correnti alla fine del periodo sono imputate al conto economico del periodo, ad eccezione

delle differenze cambio su attività non monetarie espresse a *fair value*, le cui variazioni in termini di *fair value* sono iscritte direttamente a patrimonio netto, così come la componente cambi.

Per coprire la propria esposizione al rischio cambi, la società ha stipulato alcune operazioni finanziarie derivate su valute.

Fabbricati, impianti e macchinari

Le attività materiali sono iscritte al costo, eventualmente rivalutato in applicazione di norme speciali di legge, al netto di eventuali svalutazioni per perdite di valore. Il costo comprende gli oneri di smantellamento e rimozione del bene, i costi di bonifica del sito su cui insiste l'attività (se rispondenti alle previsioni dello IAS 37), gli oneri accessori di diretta imputazione e le spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni.

I contributi pubblici in conto capitale vengono portati a riduzione del costo dei cespiti cui essi si riferiscono e gli ammortamenti sono determinati sul relativo costo netto.

La recuperabilità del valore delle attività materiali è verificata secondo i criteri previsti dallo IAS 36 illustrati nel successivo paragrafo "Perdita di valore delle attività".

Il valore ammortizzabile di un'attività materiale è costituito dal suo valore di iscrizione iniziale al netto del valore residuo. Quest'ultimo è definito dallo IAS 16 come la stima dell'ammontare che l'impresa ritiene di recuperare dalla cessione del bene, al netto dei costi di alienazione, ipotizzando che il bene stesso si trovi già nell'anzianità e nelle condizioni attese al termine della sua vita utile.

Alitalia ha adottato come valore residuo degli aeromobili un importo pari ad una percentuale del costo storico iniziale e precisamente:

10% per B777, B767, MD11, A321, A320, A319, ERJ145

5% per MD80, ATR72

Per vita utile si intende il periodo di tempo nel quale si suppone che un bene sia disponibile per l'uso dall'impresa. La compagnia estende, in modo prospettico, la vita utile di quegli aeromobili che, avendo già sostenuto la terza *heavy maintenance*, presentano un disallineamento tra i periodi di ammortamento degli aeromobili e quelli delle relative revisioni cicliche.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico.

Gli oneri relativi alle *heavy maintenance* degli aeromobili (revisione D e ispezione IL) e dei motori (*shop visit*) vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni.

I costi capitalizzati su beni di terzi sono attribuiti alle classi di cespiti cui si riferiscono e ammortizzati al minore tra la durata residua del contratto di locazione e la vita utile residua della natura di cespiti cui la miglioria è relativa.

I costi di *phase out* relativi ad aeromobili di proprietà e di terzi sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui escono dall'operativo.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, esse sono rilevate separatamente onde essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*"). In particolare, gli aeromobili, tipico "macchinario" complesso, sono stati scomposti nelle seguenti componenti:

- *heavy maintenance* sulla cellula (D-check e ispezione IL);
- cellula (*airframe*);
- *heavy maintenance* sul motore (*shop visit*);
- motore.

Sempre in base al criterio del *component approach*, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento.

Le attività materiali sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alla vita utile dei beni.

Più in particolare, per la flotta, il cui ammortamento risulta in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo, vengono utilizzati i seguenti parametri:

Vita utile componenti aeromobili (n. di anni)				
famiglia	revisione ciclica	Cellula	Shop visit	motori
B777	8	20	5	20
B767	6	20	3	20
MD11	5	20	-	20
MD80	6	18	-	18
A319, A320 e A321	5,5	18	5	18
ERJ145	-	18	-	18
ATR72	-	14	-	14

Per le altre attività materiali si utilizzano invece le seguenti vite utili:

Classe cespiti	vita utile (n. di anni)
Fabbricati	25 - 33
Costruzioni leggere	10
Impianti	10
Simulatori di voli	10
Attrezzature	10
Banchi prova	10
Mobili, arredi e macchine d'ufficio	8,5
Automezzi	4
Mezzi di trasporto interno	5
Sistemi di comunicazione	5

Le attività detenute in base a contratti di locazione finanziaria sono ammortizzate in relazione alla loro stimata vita utile, analogamente alle attività detenute in proprietà.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Beni in locazione finanziaria

Le attività in locazione finanziaria sono iscritte nell'attivo dello Stato Patrimoniale al *fair value* alla data di stipulazione del contratto, oppure, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing* e vengono sistematicamente ammortizzate in funzione della relativa vita economico-tecnica.

Il corrispondente debito verso il locatore è incluso nello stato patrimoniale come passività per locazioni finanziarie e viene progressivamente ridotto in base al piano di rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti.

La quota interessi viene direttamente imputata al conto economico del periodo.

Attività immateriali generate internamente – costi di ricerca e sviluppo

I costi di ricerca sono imputati al conto economico nel periodo in cui sono sostenuti.

Le attività immateriali internamente generate derivanti da un'attività di sviluppo sono iscritte nell'attivo, solo se tutte le seguenti condizioni sono rispettate:

- l'attività è identificabile;
- l'impresa ha il controllo sull'attività;
- è probabile che l'attività creata genererà benefici economici futuri;
- i costi di sviluppo dell'attività possono essere misurati attendibilmente.

Tali attività immateriali sono ammortizzate su base lineare lungo le relative vite utili (generalmente 5 anni).

Quando le attività internamente generate non rispondono ai requisiti di patrimonializzazione, i costi di sviluppo sono imputati al conto economico dell'esercizio nel quale sono sostenuti.

Brevetti

I diritti di brevetto industriale sono rilevati inizialmente al costo di acquisto e sono ammortizzati su base lineare lungo le relative vite utili (generalmente 5 anni).

Avviamento

L'avviamento e le altre attività aventi vita utile indefinita non sono assoggettati ad ammortamento sistematico ma sottoposti a verifica annuale di recuperabilità (*impairment test*) condotta a livello della *Cash Generating Unit* alla quale viene imputato l'avviamento (o l'attività) stesso. Eventuali svalutazioni non sono oggetto di successivi ripristini di valore.

Perdite di valore ("Impairment")

Ad ogni data di bilancio, Alitalia rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni circa eventuali perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'eventuale importo della svalutazione. La Società effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene (*CGU cash generating unit*), definite come "il più piccolo gruppo identificabile di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata generati da altre attività o gruppi di attività".

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso. Nella determinazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso che, tenendo conto delle imposte, riflette le valutazioni correnti di mercato del valore del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di una attività (o di una CGU) è stimato inferiore rispetto al relativo valore contabile, esso è ridotto al minor valore recuperabile, fino a concorrenza del valore di mercato delle singole attività. Una perdita di valore è rilevata nel conto economico immediatamente.

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o della CGU), ad eccezione dell'avviamento e delle altre attività a vita utile indefinita, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato al conto economico immediatamente.

In accordo con la prassi contabile prevalente del settore, così come desumibile dall'Exposure Draft emesso per i bilanci delle compagnie aeree dall'Accounting Standards Executive Committee American Institute of Certified Public Accountants il 12 settembre 2007, la verifica della eventuale non onerosità dei canoni di *leasing* è considerata nell'ambito del test d'impairment della flotta di proprietà, condotto in applicazione dello IAS 36. Gli aerei noleggiati in *leasing* sono considerati, in analogia con gli aeromobili di proprietà, come attività interdipendenti in termini di generazione di cassa e pertanto i relativi contratti di *leasing* sono considerati al di fuori dell'applicabilità dello IAS 37.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dai materiali tecnici ed altri di consumo e dai materiali in corso di costruzione e di lavorazione, sono valutate al minore fra costo e valore netto di realizzo. Il costo è calcolato utilizzando il metodo del costo medio ponderato e comprende i materiali diretti e, ove applicabile, la mano d'opera diretta, le spese generali di produzione e gli altri oneri che sono sostenuti per portare le rimanenze nel luogo e nelle condizioni attuali. Il valore netto di realizzo rappresenta il prezzo di vendita stimato al netto di eventuali costi necessari al completamento o alla realizzazione della vendita.

Attività finanziarie:

– Partecipazioni (in imprese controllate e collegate)

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono espresse al costo, rettificato onde tener conto delle eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse, laddove il *fair value* non risulti attendibilmente determinabile.

– Attività disponibili per la vendita

Sono classificate tra le "Attività finanziarie disponibili per la vendita" le partecipazioni in altre imprese in quanto rappresentano degli strumenti di capitale che possono per qualunque motivo essere oggetto di cessione. L'iscrizione iniziale può avvenire alla data di contrattazione o, per quelle attività finanziarie la cui consegna è regolata sulla base di convenzioni previste dal mercato di riferimento, anche alla data di regolamento.

Il valore di prima iscrizione è per tutte il *fair value*, comprensivo di eventuali costi di transazione direttamente attribuibili allo strumento stesso.

Il *fair value* della partecipazione nella società Air France - KLM viene determinato considerando le quotazioni di mercato di fine periodo; i profitti e le perdite non realizzati su tale strumento sono

registrati in apposita riserva patrimoniale, al netto del relativo effetto fiscale, fino al momento in cui la partecipazione sarà alienata o svalutata.

Le altre partecipazioni sono invece esposte al costo, rettificato per tener conto delle eventuali perdite permanenti di valore delle società stesse, in quanto il *fair value* non risulta attendibilmente determinabile.

– **Attività finanziarie detenute per la negoziazione**

Sono classificati tra le “Attività finanziarie detenute per la negoziazione” gli strumenti finanziari derivati con *fair value* positivo, sia detenuti con finalità di copertura, ma che non superano i test di efficacia, sia quelli che la società, da un punto di vista contabile, ha deciso di non designare come di copertura.

L’iscrizione iniziale può avvenire alla data di contrattazione o, per quelle attività finanziarie la cui consegna è regolata sulla base di convenzioni previste dal mercato di riferimento, anche alla data di regolamento.

Il valore di prima iscrizione è per tutte il *fair value*; eventuali costi di transazione sono rilevati direttamente a conto economico. Successivamente alla prima iscrizione le variazioni di *fair value* sono iscritte a conto economico. Si precisa che il *fair value* viene determinato sulla base di prezzi rilevati in mercati attivi, su prezzi forniti dagli operatori o su modelli interni di valutazione generalmente utilizzati nella pratica finanziaria.

– **Finanziamenti, crediti e attività detenute fino a scadenza**

I finanziamenti, i crediti e le attività detenute fino a scadenza sono iscritti in bilancio quando si diviene parte del contratto acquisendo in maniera incondizionata un diritto al pagamento delle somme pattuite e sono rilevati inizialmente al loro *fair value* corrispondente all’ammontare erogato/acquistato comprensivo dei costi di transazione.

Il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tenere conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell’ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale; l’ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale (c.d. costo ammortizzato); le eventuali svalutazioni sono determinate confrontando il valore di iscrizione con il valore attuale dei flussi di cassa attesi attualizzati al tasso d’interesse effettivo definito al momento della rilevazione iniziale.

– **Cassa e mezzi equivalenti**

La voce, che include la cassa e i conti correnti bancari e postali, viene valutata al costo ammortizzato. In essa figurano i “fondi in viaggio”, che rappresentano disponibilità liquide in corso di trasferimento, alla data di chiusura del periodo, dagli uffici periferici alla sede centrale.

Attività classificate come detenute per la vendita

La voce attività classificate come detenute per la vendita include le attività non correnti (o gruppi di attività in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita piuttosto che attraverso l'utilizzo continuativo. Le attività in oggetto sono valutate al minore tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto dei costi di vendita.

Benefici ai dipendenti

Le novità introdotte alla regolamentazione del Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dalla Legge 296/06 e successive modifiche hanno trovato riflesso sulla valutazione IAS/IFRS della posta in oggetto nel seguente modo:

- il TFR maturato al 31 dicembre 2006 (e non ancora liquidato alla data di riferimento del bilancio) ha mantenuto la qualifica di “piano a benefici definiti”, 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 negativa risultante dalla nuova metodologia è stata trattata secondo quanto definito dai paragrafi 109-115 dello IAS 19 (*curtailment*) e di conseguenza contabilizzata a conto economico del 2007 (€/mln 13 ivi incluse le perdite attuariali precedentemente non contabilizzate in applicazione del metodo del corridoio);

- il TFR maturato dal 1° gennaio 2007 viene invece considerato un “piano a contribuzione definita” sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS.

Per i piani a contribuzione definita, ivi incluso il TFR maturato dal 1° gennaio 2007, i pagamenti sono imputati al conto economico nel periodo in cui essi sono dovuti.

Per i piani a benefici definiti, il relativo costo è determinato utilizzando il metodo della proiezione dell'unità di credito (*Projected Unit Credit Method*) ed effettuando le valutazioni attuariali alla fine di ogni periodo.

Attraverso la valutazione attuariale si imputano a conto economico il *current service cost*, che definisce l'ammontare dei diritti maturati nel periodo dai dipendenti, e l'*interest cost*, che costituisce l'onere figurativo che l'impresa dovrebbe sostenere chiedendo al mercato un finanziamento di importo pari al fondo.

La passività è iscritta in bilancio al netto di eventuali attività a servizio dei piani.

Tra i programmi a benefici definiti, oltre al TFR maturato sino al 31 dicembre 2006, risultano:

- il Fondo pensione UK, acceso nel 1964 per i dipendenti Alitalia nel Regno Unito e destinato a sostituire il fondo pensione statale (SERP). Lo schema prevede l'esistenza di organismi di controllo e gestione indipendenti dal datore di lavoro (*Trustees*) che verificano puntualmente lo stato di salute del fondo e ne gestiscono gli investimenti.

Gli attuali partecipanti al Fondo sono pari a 374 unità (tra attivi, pensionati e *deferred*).

- Il Fondo pensione USA che, istituito nel 1957 per i dipendenti locali statunitensi, è un fondo privato assoggettato alla normativa pensionistica americana. Alla cessazione del rapporto di lavoro i dipendenti hanno la facoltà di ottenere o una pensione vitalizia o una *lump sum*. Dal 1° gennaio 2007 Alitalia ha attivato le pratiche per la chiusura del fondo, e ha interrotto, dal 1° maggio 2007, la contribuzione.

Gli attuali partecipanti al piano sono pari a 137 unità (tra attivi, pensionati e *deferred*).

In base allo IAS 19, il diritto attribuito ai dipendenti ed agli ex dipendenti di acquistare un biglietto aereo con uno sconto del 50% rispetto al valore di listino rappresenta un altro beneficio a lungo termine, da valutare con appropriate tecniche attuariali. Il fondo appositamente costituito viene rilasciato periodicamente ad incremento del valore dei ricavi da vendita di biglietti ordinari.

Gli utili e le perdite attuariali, relative al TFR e al Fondo sconti su biglietti, che riflettono gli effetti derivanti da variazioni delle ipotesi attuariali utilizzate sono rilevati pro-quota a conto economico per la rimanente vita lavorativa media dei dipendenti, nei limiti in cui il loro valore non rilevato al termine del periodo ecceda il 10% della passività (cosiddetto metodo del corridoio).

Tutte le valutazioni delle passività sono effettuate da attuari indipendenti.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro trascorse è rilevato immediatamente nella misura in cui i benefici siano già maturati; diversamente, viene ammortizzato a quote costanti entro il periodo medio nel quale si prevede che i benefici matureranno.

Passività finanziarie:

- ***Passività finanziarie al costo ammortizzato***

Le passività finanziarie, classificate secondo la sostanza degli accordi contrattuali che le hanno generate, sono esposte al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso effettivo d'interesse.

Relativamente ai finanziamenti a medio lungo termine, i costi di transazione sono portati a diretta rettifica del valore nominale della passività.

- ***Passività finanziarie detenute per la negoziazione***

Sono classificati tra le "Passività finanziarie detenute per la negoziazione" gli strumenti finanziari derivati con *fair value* negativo, sia detenuti con finalità di copertura, ma che non superano i test di

efficacia, sia quelli che la società, da un punto di vista contabile, ha deciso di non designare come di copertura.

Il valore di prima iscrizione è per tutte il *fair value*; eventuali costi di transazione sono rilevati direttamente a conto economico. Successivamente alla prima iscrizione le variazioni di *fair value* sono iscritte a conto economico.

– **Obbligazioni convertibili**

Le obbligazioni convertibili sono strumenti finanziari composti da una componente di passività e una componente di patrimonio netto. Alla data di emissione, il *fair value* della componente di passività è stato stimato utilizzando il tasso di interesse corrente sul mercato per obbligazioni simili non convertibili. La differenza fra l'importo netto ricavato dall'emissione e il *fair value* assegnato alla componente di passività, che rappresentava l'opzione implicita di convertire le obbligazioni in azioni della società, è stata inclusa nel patrimonio netto come riserva di capitale.

La componente di passività viene successivamente valutata al costo ammortizzato.

– **Strumenti derivati di copertura**

La società utilizza gli strumenti derivati per la gestione del rischio di tasso, del rischio di cambio e del rischio *commodity*.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono attività e passività con rilevazione iniziale e successiva al *fair value*. Quest'ultimo viene determinato sulla base di prezzi rilevati in mercati attivi, su prezzi forniti dagli operatori o su modelli interni di valutazione generalmente utilizzati nella pratica finanziaria.

I derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto.

Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* dei derivati considerati efficaci sono inizialmente rilevate a patrimonio netto e successivamente imputate a conto economico coerentemente agli effetti economici prodotti dall'operazione coperta.

La parte inefficace di una relazione di copertura di *cash flow hedge* viene ad essere direttamente rilevata a conto economico.

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, la società, a partire dall'esercizio 2007 ha ritenuto di qualificare i suddetti strumenti come di copertura anche ai fini contabili e quindi applicare la normativa del "*hedge accounting*" prevista dallo IAS 39; in particolare, la compagnia ha applicato il "*cash flow hedge*" e pertanto le variazioni di *fair value* registrate dal momento della designazione di copertura degli strumenti sono state rilevate, per le sole operazioni efficaci, in una riserva di patrimonio netto, mentre l'inefficacia delle operazioni di copertura è stata rilevata nel conto economico.

Ciò si è nell'esercizio rispettivamente riverberato:

- nella sospensione nelle riserve del patrimonio netto di €/mln 7 e
- nell'imputazione a conto economico, tra i proventi finanziari, di €/mln 12.

L'applicazione dello stesso criterio nell'esercizio a raffronto avrebbe corrispondentemente determinato un minor provento a conto economico pari a €/mln 1, che sarebbe stato per contro accolto nella citata riserva di patrimonio netto.

Cancellazione di attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie vengono cancellate quando l'attività viene ceduta trasferendo la sostanzialità dei rischi e benefici connessi ad essa, ovvero quando scadono i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dalle attività stesse.

La società deve eliminare una passività finanziaria (o una parte di una passività finanziaria) dal proprio stato patrimoniale quando questa viene estinta ovvero quando l'obbligazione specificata nel contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi sono stanziati in bilancio quando la società ha un'obbligazione presente quale risultato di un evento passato ed è probabile che verrà richiesto l'adempimento dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'impresa dovrebbe pagare per estinguere l'obbligazione; quando significativo ed ove le date di pagamento siano attendibilmente stimabili, l'accantonamento è rilevato in bilancio a valori attuali, con imputazione a conto economico nella voce "Proventi e oneri finanziari" degli oneri derivanti dal trascorrere del tempo.

Gestione dei rischi di impresa

Relativamente alla gestione dei rischi di impresa si rimanda a quanto dettagliatamente rappresentato nell'appendice IFRS 7.

Principali scelte valutative nell'applicazione dei principi contabili e fonti di incertezza nell'effettuazione delle stime

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili

Nel processo di applicazione dei principi contabili la Direzione della società ha effettuato le seguenti scelte valutative che producono effetti significativi sugli importi rilevati in bilancio.

Partecipazioni in società collegate: la società detiene il 51% del capitale sociale della Alitalia Servizi S.p.A. ma ha valutato di non possederne il controllo così come definito dallo IAS 27 in virtù:

- a) degli accordi parasociali con l'altro azionista, Fintecna Finanziaria per i Settori Industriali e dei Servizi S.p.A. (Fintecna);
- b) della cessione in usufrutto a Fintecna del 2% delle azioni di Alitalia Servizi S.p.A. di proprietà di Alitalia e dei relativi diritti di voto e del fatto che l'usufrutto in base alla legge può essere estinto solo su volere dell'usufruttuario.

Benefici ai dipendenti: è stato adottato il cosiddetto "metodo del corridoio", che consente di differire la contabilizzazione di utili e perdite attuariali rilevabili solo per la quota eccedente una soglia prefissata.

Contratti di leasing e transazioni di sale and rent back: sono stati considerati *leasing* operativi in relazione alla natura di locazione operativa delle transazione anche sulla base delle prassi internazionali di settore. Gli utili e le perdite derivanti da operazioni di vendita di aeromobili successivamente ripresi in locazione dalla controparte sono determinati confrontandone il valore netto contabile con il valore di vendita stabilito contrattualmente, che potrebbe essere, anche nel caso specifico di *leasing* operativi, diverso dal *fair value*.

Principali fattori di incertezza nell'effettuazione delle stime

Le assunzioni fondamentali riguardanti il futuro e le altre cause di incertezza nell'effettuazione delle stime alla data di riferimento del bilancio che possono causare modifiche rilevanti ai valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo sono di seguito descritte:

Recuperabilità delle attività materiali e immateriali

Per quanto concerne l'accertamento della corretta iscrizione in Bilancio del valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali e segnatamente della flotta, il Consiglio di Amministrazione, avendo ritenuto impossibile procedere all'impairment test sulla base del valore in uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le "Cash Generating Units"), per via della già menzionata assenza di un piano aziendale pluriennale e del fair value delle stesse "Cash Generating Units", ha assoggettato ad impairment test direttamente i singoli aeromobili che compongono la flotta.

Gli aeromobili, pur costituendo attività che non producono flussi di cassa fra loro indipendenti in una prospettiva d'uso, si caratterizzano pur tenendo conto di quanto di seguito indicato, per la possibilità di essere sottoposti ad una valutazione affidabile in termini di valore di mercato, ottenibile dalla vendita separata in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. A tal fine, la Capogruppo ha incaricato, analogamente a quanto fatto per il bilancio al 31 dicembre 2006, un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguata nello specifico settore (IBA – International Bureau of Aviation) per vedersi forniti idonei elementi probativi atti ad effettuare una stima del valore recuperabile dei 109 aeromobili di proprietà di Alitalia sulla base del loro *fair value*, dedotti i costi di vendita.

Sulla base del lavoro dell'esperto, inerente la stima della flotta espressa in dollari, valuta di riferimento per il mercato degli aeromobili, e contro valutata in euro, applicando il cambio corrente alla chiusura dell'esercizio 2007 pari a 1,4721, è stato confrontato il valore recuperabile determinato dall'esperto per ciascun aeromobile con il rispettivo valore di libro, ritraendo l'ammontare delle relative perdite ed appostando, con riferimento ai 67 aeromobili per i quali l'analisi dell'esperto ha evidenziato che il *fair value* degli stessi, dedotti i costi di vendita, è inferiore al loro valore contabile, perdite per riduzione durevole di valore da impairment test per complessivi Euro 92 milioni, determinate allineando il valore di iscrizione di questi aeromobili al loro valore recuperabile, al netto di riprese di valore per Euro 5 milioni su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale impone, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore. Infatti, lo IAS 36 prevede che, qualora la valutazione al *fair value* o il valore d'uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le "*Cash Generating Units*") risulti inferiore ai valori di iscrizione di bilancio del gruppo di attività attribuibili a tali "*Cash Generating Units*", tali differenze di valore debbano essere portate a riduzione del valore di libro delle singole attività fino a concorrenza del valore di mercato (*fair value less cost to sell*) di tali singole attività e che eventuali ulteriori differenze negative debbano essere considerate perdite di competenza di esercizi futuri. Avendo verificato che la valorizzazione del valore d'uso (prodotto dall'attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal Piano 2008 – 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 che, per quanto decaduto, fornisce l'unico elemento di raffronto disponibile) ha evidenziato valori inferiori a quelli scaturenti dal valore di mercato delle singole attività, è ragionevole concludere che la valutazione al *fair value* (*less cost to sell*) dei singoli aerei nella sostanza rifletta i risultati che l'impairment test avrebbe comportato qualora i valori di mercato o il valore d'uso delle "*Cash Generating Units*" fossero stati determinabili secondo quanto richiesto dagli IAS.

Quanto sopra in presenza comunque di una valutazione complessiva di mercato riferita all'intera flotta sostanzialmente in linea al valore emergente dalle risultanze dei libri contabili.

Con riferimento alla stima condotta dall'esperto indipendente, questa ha riguardato la determinazione del valore di mercato degli aeromobili al netto dei costi di vendita, così come definito dal principio contabile internazionale IAS 36 ("*fair value less cost to sell*"), nell'ipotesi di cessione dei singoli aeromobili fra parti consapevoli e disponibili.

Al riguardo, si precisa che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa:

- della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili;
- delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili;
- dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo;
- dell'eventualità che il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo;
- della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite;
- del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo;
- del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Si segnala che, successivamente al 31 dicembre 2007, data di valutazione del bilancio chiuso a tale data, Alitalia ha provveduto alla messa a terra di n. 9 aeromobili a fronte della quale sono previsti oneri di "long storage" o comunque correlati alla loro esclusione operativa dalla flotta stimabili in Euro 0,5 milioni che, in accordo con la prassi contabile prevalente del settore, così come desumibile dall'Exposure Draft emesso per i bilanci delle compagnie aeree dall'Accounting Standards Executive Committee American Institute of Certified Public Accountants il 12 settembre 2007, saranno contabilizzati per competenza nell'esercizio 2008.

Si ricorda, infine, peraltro, che al ripristinarsi nel futuro di condizioni in grado di consentire ad Alitalia di disporre di un piano industriale sul quale fondare una stima attendibile di valore d'uso (ai sensi dello IAS 36) ed al verificarsi, per gli aeromobili assoggettati ad *impairment*, del ripristino di condizioni tali per cui il valore d'uso risulti superiore anche se di poco al *carrying amount*, il principio contabile IAS 36 fa obbligo di procedere al ripristino, con immediata rilevazione a conto economico, del valore contabile stesso, nel limite massimo del costo dell'attività al netto dell'ammortamento maturato (sul costo ante *impairment*).

Peraltro successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, sono da segnalare le seguenti dinamiche che potrebbero determinare una ulteriore variazione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007 (pari ad €/mln 1.941):

- l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro/Dollaro, passato da 1,4721 al 31 dicembre 2007 a 1,576 al 27 maggio 2008, data di approvazione della presente Relazione al Bilancio 2007 da parte del Consiglio di Amministrazione di Alitalia;
- l'incremento dei costi del carburante cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aereomobili usati nel mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi;

- la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile sul mercato che, in congiunzione all'incremento del carburante, se prolungata può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato. Viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

Il monitoraggio della situazione consentirà comunque di rilevare eventuali rettifiche che dovessero rendersi necessarie nel corso degli esercizi futuri.

Per quanto riguarda le altre immobilizzazioni immateriali, l'accertamento di recuperabilità è stato effettuato sulla base di quanto statuito dallo IAS 38.

Determinazione del fondo rischi per vertenze legali

Per determinare la congruità del fondo svalutazione per vertenze legali, si è proceduto ad una inventariazione delle cause ad oggi esistenti e alla determinazione dei relativi accantonamenti sulla base di valutazioni delle singole posizioni ovvero, per le vertenze caratterizzate da un elevato numero di cause di importi individualmente non rilevanti ma di potenziale significativo impatto complessivo, dei filoni di specifiche tematiche. Nel primo caso la valutazione è effettuata con il supporto dei legali esterni incaricati mentre nel secondo sulla base delle rilevazioni storiche di percentuali di soccombenza nelle sentenze e di costi medi stimati. Tali valutazioni sono pertanto il frutto delle migliori conoscenze alla data di predisposizione del bilancio ma non necessariamente rappresentano l'ammontare degli oneri che la risoluzione delle vertenze legali potrebbe comportare.

Principi contabili di recente emanazione

Con il regolamento n. 108/2006 emesso dalla Commissione Europea in data 11 gennaio 2006 è stato omologato l'IFRS 7 "Strumenti finanziari: informazioni integrative" avente efficacia dal 1° gennaio 2007. Tale principio, che ha l'obiettivo di consentire ai lettori di bilancio di valutare:

- la rilevanza degli strumenti finanziari con riferimento alla situazione patrimoniale e finanziaria e al risultato economico dell'impresa, e
- la natura e l'entità dei rischi derivanti dagli strumenti finanziari ai quali l'impresa è esposta nel corso dell'esercizio ed alla data di riferimento del bilancio, ed il modo in cui l'impresa li gestisce,

è stato applicato da Alitalia a partire dall'esercizio 2007.

Le variazioni delle norme e delle interpretazioni adottate dalla Commissione delle Comunità Europee applicabili già dal bilancio 2007 si riferiscono anche alle interpretazioni IFRIC 8 "Ambito di applicazione dell'IFRS 2", IFRIC 9 "Rivalutazione dei derivati incorporati" e IFRIC 10 "Bilanci intermedi e riduzione durevole di valore", che non hanno avuto alcun impatto sul presente bilancio 2007. Note esplicative al Bilancio Alitalia al 31 dicembre 2007.

(2) Nota IFRS 7 – Informazioni integrative sugli strumenti finanziari

Questa nota riporta le informazioni integrative inerenti le attività e le passività finanziarie, così come richieste dall'IFRS 7. L'ordine espositivo adottato rispetta quello dei paragrafi del principio contabile internazionale. Laddove l'informativa richiesta non è stata ritenuta rilevante si è omesso di inserire il relativo paragrafo.

La nota si articola in due parti. La prima (I) riporta alcune informazioni di dettaglio sulle attività e sulle passività finanziarie, con particolare riguardo alla loro suddivisione nelle categorie previste dallo IAS 39, nonché al loro impatto sul risultato economico di periodo ed, infine, al loro *fair value*. La seconda parte (II) propone invece le informazioni che riguardano i rischi attribuibili alle attività ed alle passività finanziarie, segnatamente i rischi di credito, di liquidità e di mercato. Ai fini dell' IFRS7 devono essere fornite informazioni sia qualitative sia quantitative che sono articolate in punti (ad esempio I.1) ed in sottopunti (ad esempio I.1.2). Le informazioni quantitative di dettaglio sono riferite al 31.12.2007 e, ove rilevante, anche al 31.12.2006.

Parte I : Informazioni integrative sulle attività/passività finanziarie

I.1 Stato patrimoniale

I.1.1 Categorie di attività e di passività finanziarie

Le tabelle che seguono riportano il valore contabile al 31.12.2007 e al 31.12.2006 delle attività/passività finanziarie riclassificate secondo le categorie IAS 39. Nella penultima colonna sono riportati anche i valori di attività e passività che non rientrano nell'ambito dell'IFRS7, al fine di favorire la riconciliazione con lo schema di stato patrimoniale.

Al 31 dicembre 2007 le attività finanziarie (ambito IFRS7) complessive ammontano a €/mgl 1.207.457, mentre le passività finanziarie (ambito IFRS7) ammontano a €/mgl 2.592.244, a fronte di un totale di bilancio di €/mgl 3.546.838. Le attività e le passività finanziarie sono quasi esclusivamente valorizzate al costo e al costo ammortizzato. Hanno un peso marginale le attività e le passività valorizzate a *fair value* con variazioni a patrimonio netto o a conto economico. Queste ultime sono costituite dagli strumenti finanziari derivati e dalla partecipazione detenuta nel capitale della società Air France - KLM.

Criterio di valorizzazione in bilancio	Costo Ammortizzato			Fair Value rilevato a CE		Fair Value rilevato a PN	rilevato a PN o Costo	Categorie residuali (non ambito IFRS7)		
	Finanziamenti e crediti	AF detenute fino a scadenza	PF al costo ammortizzato	AF/PF designate alla rilevazione iniziale	AF/PF detenute per la negoziazione	Derivati in hedge accounting	AF disponibili per la vendita	Totale IFRS7	Totale	
Importi in migliaia di euro 31.12.2007										
Attività										
Terreni e fabbricati								0	6.611	6.611
Flotta								0	1.941.111	1.941.111
Altre immobilizzazioni materiali								0	12.947	12.947
Beni in locazione finanziaria								0	4.873	4.873
Avviamento								0	179	179
Altre attività immateriali								0	14.790	14.790
Partecipazioni								0	156.814	156.814
Attività disponibili per la vendita							4.586	4.586		4.586
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti		53.683						53.683	32.084	85.767
Attività per imposte anticipate								0	21.475	21.475
Rimanenze								0	19.725	19.725
Crediti commerciali	116.389							116.389		116.389
Crediti vari e altre attività correnti	488.723	7.100						495.823	34.090	529.913
Titoli								0		0
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	60.087							60.087		60.087
Attività disponibili per la vendita correnti							105.715	105.715		105.715
Crediti tributari								0	86.280	86.280
Strumenti finanziari derivati					52.813	1.014		53.827		53.827
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	194.581	122.766						317.347		317.347
Attività classificate come detenute per la vendita								0	8.402	8.402
Totale	859.780	183.549	0	0	52.813	1.014	110.301	1.207.457	2.339.381	3.546.838
Passività										
Patrimonio Netto								0	405.662	405.662
Indebitamento a medio lungo termine			656.721					656.721		656.721
Prestito obbligazionario convertibile			720.521					720.521		720.521
Passività non correnti per locazioni finanziarie			4.431					4.431		4.431
Altre passività finanziarie								0		0
TFR e altri benefit ai dipendenti								0	151.785	151.785
Fondo imposte								0	4.600	4.600
Accantonamenti								0	243.796	243.796
Debiti finanziari correnti			152.130					152.130		152.130
Passività per locazioni finanziarie correnti			378					378		378
Debiti commerciali			608.647					608.647		608.647
Debiti vari e altre passività			402.773					402.773	125.007	527.780
Debiti per imposte correnti								0	23.744	23.744
Strumenti finanziari derivati							46.643	46.643		46.643
	0	0	2.545.601	0	0	0	46.643	0	2.592.244	954.594
NOTE:										
AF: Attività Finanziarie										
PF: Passività Finanziarie										
Fair value rilevato a CE: Valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni di fair value a conto economico										
Fair value rilevato a PN: Valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni di fair value a riserva di patrimonio netto										

Criterio di valorizzazione in bilancio	Costo Ammortizzato			Fair Value rilevato a CE		Fair Value rilevato a PN	rilevato a PN o Costo	Categorie residuali (non ambito IFRS7)		
	Finanziamenti e crediti	AF detenute fino a scadenza	PF al costo ammortizzato	AF/PF designate alla rilevazione iniziale	AF/PF detenute per la negoziazione	Derivati in hedge accounting	AF disponibili per la vendita	Totale IFRS7	Totale	
Importi in migliaia di euro 31.12.2006										
Attività										
Terreni e fabbricati							0	6.156	6.156	
Flotta							0	2.171.768	2.171.768	
Altre immobilizzazioni materiali							0	16.340	16.340	
Beni in locazione finanziaria							0	5.094	5.094	
Avviamento							0	179	179	
Altre attività immateriali							0	20.191	20.191	
Partecipazioni							0	162.855	162.855	
Attività disponibili per la vendita							144.873	144.873	144.873	
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti		57.507						57.507	31.428	88.935
Attività per imposte anticipate								0	21.669	21.669
Rimanenze								0	22.522	22.522
Crediti commerciali	136.451							136.451		136.451
Crediti vari e altre attività correnti	413.640							413.640	40.370	454.010
Titoli			109						109	109
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	52.107	36.506							88.613	88.613
Crediti tributari								0	92.588	92.588
Strumenti finanziari derivati					52.473	13.810		66.283		66.283
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	346.422	314.105						660.527		660.527
Attività classificate come detenute per la vendita								0	9.302	9.302
Totale	948.620	408.227	0	0	52.473	13.810	144.873	1.568.003	2.600.462	4.168.465
Passività										
Patrimonio Netto								0	917.831	917.831
Indebitamento a medio lungo termine			838.797					838.797		838.797
Prestito obbligazionario convertibile			709.496					709.496		709.496
Passività non correnti per locazioni finanziarie			4.809					4.809		4.809
Altre passività finanziarie			4.531					4.531		4.531
TFR e altri benefit ai dipendenti								0	150.068	150.068
Fondo imposte								0	7.583	7.583
Accantonamenti								0	194.131	194.131
Debiti finanziari correnti			194.124					194.124		194.124
Passività per locazioni finanziarie correnti			347					347		347
Debiti commerciali			501.926					501.926		501.926
Debiti vari e altre passività			469.035					469.035	126.163	595.198
Debiti per imposte correnti								0	16.915	16.915
Strumenti finanziari derivati							32.709	32.709		32.709
	0	0	2.723.065	0	0	32.709	0	2.755.774	1.412.691	4.168.465

I.1.2 Garanzie – Attività finanziarie date in garanzia

Per quanto attiene alle attività finanziarie date in garanzia sono da rilevare al 31.12.2007 depositi cauzionali per un ammontare pari a €/mgl 40.760 (€/mgl 38.017 al 31.12.2006) e depositi bancari soggetti a restrizione per un ammontare pari a €/mgl 42.827 (€/mgl 63.867 al 31.12.2006).

I.1.3 Accantonamenti per perdite di realizzo

Per i crediti, ove vi è stato un utilizzo del relativo fondo, si riporta di seguito la riconciliazione tra il valore dei crediti, suddivisi per tipologia, ed il relativo fondo svalutazione, oltre agli accantonamenti ed utilizzi.

Migliaia di Euro	31/12/2005	accantonamenti 2006	utilizzi 2006	31/12/2006	accantonamenti 2007	utilizzi 2007	31/12/2007
CREDITI COMMERCIALI e VARI:							
Compagnie di Navigazione	85.297			77.978			85.280
Fondo svalutazione	<u>-38.515</u>	2.601	-195	<u>-40.921</u>	1.465	-2.137	<u>-40.248</u>
	46.782			37.057			45.032
Agenti	286.898			279.471			327.957
Fondo svalutazione	<u>-30.306</u>	1.312	-1.328	<u>-30.290</u>	2.657	-4.621	<u>-28.326</u>
	256.592			249.181			299.631
Clienti	124.517			142.277			123.500
Fondo svalutazione	<u>-5.661</u>	7.244	-7.079	<u>-5.826</u>	5.833	-4.549	<u>-7.110</u>
	118.856			136.451			116.389
Crediti diversi	99.743			85.302			102.301
Fondo sval interessi mora	-488	77		-564	0	212	-352
Fondo svalutazione	<u>-8.314</u>	637	-112	<u>-8.839</u>	579	-3.551	<u>-5.867</u>
	90.942			75.899			96.082
Totale		11.872	-8.714		10.535	-14.647	
CREDITI FINANZIARI :							
Aerhotel	290			290			290
Fondo svalutazione	-285	0	0	-285	0	0	-285
Gemini	13.711			13.711			0
Fondo svalutazione	-12.172	0	0	-12.172		-12.172	0
Fondo sval interessi mora	<u>-1.535</u>	0	0	<u>-1.535</u>	0	-1.535	<u>0</u>
	9			9			6
Totale compl		11.872	-8.714		10.535	-14.647	

I.1.4 Strumenti finanziari con derivati incorporati multipli

In data 22 luglio 2002 Alitalia S.p.A. ha emesso un Prestito Obbligazionario convertibile denominato "Alitalia 7,5% 2002 - 2010 convertibile", per un importo di € 715.843.029,3 ed un numero di obbligazioni pari a 1.934.710.890 del valore nominale di € 0,37.

Tale prestito prevede una opzione di conversione, esercitabile dall'Obbligazionista in uno qualsiasi dei giorni lavorativi bancari compresi tra la data di emissione e il 7 luglio 2010. E' inoltre prevista una opzione di rimborso anticipato esercitabile dall'Emittente.

Il periodo in cui l'Emittente può procedere al rimborso anticipato di tutte le obbligazioni ha avuto inizio il 23 gennaio 2005 e terminerà il 22 luglio 2010. L'esercizio dell'opzione di rimborso è soggetto ad una clausola sospensiva legata all'andamento del prezzo ufficiale fatto segnare dall'obbligazione nel comparto Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. ed al Rapporto di Conversione.

Il prestito obbligazionario convertibile, alla data di prima iscrizione, è stato scomposto in una componente di passività e in una componente di patrimonio netto. Alla data di emissione, il *fair value* della componente di passività è stato stimato utilizzando il tasso di interesse corrente sul mercato per obbligazioni similari non convertibili. La differenza fra l'importo netto ricavato dall'emissione e il *fair value* assegnato alla componente di passività, che rappresentava l'opzione implicita di convertire le obbligazioni in azioni del Gruppo, è stata inclusa nel patrimonio netto come riserva di capitale.

La componente di passività viene valutata al costo ammortizzato.

La versione integrale del Regolamento del prestito è disponibile sul sito di Borsa Italiana S.p.A.

1.2. Conto economico e Patrimonio netto

1.2.1 Impatto sul conto economico e sul patrimonio netto delle attività e delle passività finanziarie

Le tabelle che seguono riportano gli utili/perdite netti generati nel corso degli esercizi 2007 e 2006 dalle attività/passività finanziarie, riclassificate secondo le categorie IAS 39.

Gli importi più rilevanti sono costituiti dagli utili (realizzati) relativi a strumenti finanziari derivati, e dalla rivalutazione (svalutazione) della partecipazione detenuta sul capitale della società quotata Air France - KLM.

Si segnala che la voce "derivati in *hedge accounting*" ha accolto anche gli utili netti realizzati su strumenti derivati su *commodity (call spread)* che, designati di copertura, al 31 dicembre 2007 e al 30 giugno 2007, non hanno superato i test di efficacia previsti dallo IAS 39.

Importi in migliaia di euro 2007	Utili (Perdite) realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) non realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) rilevati a PN (*)	Utili (Perdite) girati da PN a CE	Totale
AF al fair value rilevato a CE					
Derivati per la negoziazione	5.463	12.502	6.910		24.875
Derivati in hedge accounting	28.051		-30.752	29.370	26.669
PF al fair value rilevato a CE					0
AF disponibili per la vendita	1.766		-34.462		-32.696
AF detenute fino a scadenza					0
Finanziamenti e crediti					0
PF al costo ammortizzato					0
Totale	35.280	12.502	-58.304	29.370	18.848

Utili (perdite) su cambi **-31.465**

Importi in migliaia di euro 2006	Utili (Perdite) realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) non realizzati rilevati a CE	Utili (Perdite) rilevati a PN	Utili (Perdite) girati da PN a CE	Totale
AF al fair value rilevato a CE					
Derivati per la negoziazione	-29.322	4.478			-24.844
Derivati in hedge accounting	5.915		-18.207	13.468	1.176
PF al fair value rilevato a CE					0
AF disponibili per la vendita	1.193		60.660		61.853
AF detenute fino a scadenza					0
Finanziamenti e crediti					0
PF al costo ammortizzato					0
Totale	-22.214	4.478	42.453	13.468	38.185

Utili (perdite) su cambi **-29.524**

Le tabelle che seguono riportano gli interessi attivi/passivi complessivi (secondo il metodo del tasso di interesse effettivo) e i compensi/spese generati da attività/passività finanziarie non al *fair value* rilevato a conto economico, oltre che i compensi/spese generati da fideiussioni relativi agli esercizi 2007 e 2006.

Gli importi più rilevanti sono costituiti dagli oneri finanziari su l'indebitamento a medio lungo termine e gli interessi attivi corrisposti da banche sulla liquidità disponibile.

Importi in migliaia di euro 2007	Interessi attivi (passivi) complessivi	Compensi (spese)	Totale
AF detenute fino a scadenza	6.778	-2.610	4.168
Finanziamenti e crediti	20.281		20.281
PF al costo ammortizzato	-121.909	-1.424	-123.333
Fideiussioni		834	834
Totale	-94.850	-3.200	-98.050

Importi in migliaia di euro 2006	Interessi attivi (passivi) complessivi	Compensi (spese)	Totale
AF detenute fino a scadenza	10.419		10.419
Finanziamenti e crediti	26.299		26.299
PF al costo ammortizzato	-120.595	-4.406	-125.001
Fideiussioni		1.056	1.056
Totale	-83.877	-3.350	-87.227

1.2.2 Accantonamenti per perdite di realizzo

Si riportano di seguito gli accantonamenti per perdite durevoli di valore relativi ad attività finanziarie, suddivise secondo le categorie IAS39, rilevati nel corso degli esercizi 2007 e 2006.

Importi in migliaia di euro 2007	Riduzione durevole di valore
Attività disponibili per la vendita	-8
Crediti e finanziamenti	-10.535
AF detenute fino a scadenza	-1.234
Totale	-11.777

Importi in migliaia di euro 2006	Riduzione durevole di valore
Attività disponibili per la vendita	-362
Crediti e finanziamenti	-11.872
Totale	-12.234

(*) Da leggersi unitamente all'informativa di cui al punto I.1.3.

1.3 Altre informazioni integrative

1.3.1 Principi contabili

Per quanto riguarda i principi contabili utilizzati per l'iscrizione e la valorizzazione delle attività e passività finanziarie si rimanda a quanto dettagliatamente rappresentato negli specifici paragrafi della parte generale delle note esplicative al bilancio.

I.3.2 Fair Value

Attività Finanziarie IFRS7	valore contabile (carrying amount)	
	2007	2006
Attività disponibili per la vendita	4.586	144.873
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	53.683	57.507
Crediti commerciali	116.389	136.451
Crediti vari e altre attività correnti	495.823	413.640
Titoli	0	109
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	60.087	88.613
Attività disponibili per la vendita correnti	105.715	0
Strumenti finanziari derivati	53.827	66.283 *
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	317.347	660.527
Totale	1.207.457	1.568.003
Passività Finanziarie IFRS7		
Indebitamento a medio lungo termine	656.721	838.797
Prestito obbligazionario convertibile	720.521	709.496
Passività non correnti per locazioni finanziarie	4.431	4.809
Altre passività finanziarie	0	4.531
Debiti finanziari correnti	152.130	194.124
Passività per locazioni finanziarie correnti	378	347
Debiti commerciali	608.647	501.926
Debiti vari e altre passività	402.773	469.035
Strumenti finanziari derivati	46.643	32.709 *
Totale	2.592.244	2.755.774

* valore contabile = fair value

Il valore contabile (o *carrying amount*) delle sopra rappresentate attività/passività finanziarie (anche quelle valutate al costo e al costo ammortizzato) è un'approssimazione ragionevole del *fair value*, in quanto si tratta di attività e passività finanziarie a breve termine o a tasso variabile.

Fa eccezione il prestito obbligazionario convertibile, il cui *fair value* è misurabile muovendo dai prezzi espressi di un mercato attivo (Borsa Italiana - Obbligazioni Convertibili – Segmento Blue Chip) e potrebbe differire, anche significativamente, dal costo ammortizzato. Il *fair value* del prestito obbligazionario al 28 dicembre 2007 è riportato di seguito:

28 Dicembre 2007	
Obbligazioni residue	1.930.130.926
Nominale	0,37
Controvalore (euro/migliaia)	714.148
Quotazione di mercato	97,983
Fair Value (euro/migliaia)	699.744
Valore contabile (euro/migliaia)	720.521
29 Dicembre 2006	
Obbligazioni residue	1.930.221.946
Nominale	0,37
Controvalore (euro/migliaia)	714.182
Quotazione di mercato	99,500
Fair Value (euro/migliaia)	710.611
Valore contabile (euro/migliaia)	709.496

(Fonte: Quotazioni Bloomberg e Sole 24 Ore)

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati su tassi d'interesse e di cambio è calcolato attraverso il modulo Market Risk Analyser (MRA) di SAP, sulla base dei dati di mercato rilevati alla data di valutazione. In particolare, i calcoli sono svolti utilizzando i tassi d'interesse rilevati da *info provider* e i tassi di cambio pubblicati dalla BCE alla data di valutazione. Il risultato ottenuto è stato confrontato con le valutazioni *mark-to-market* svolte dalle controparti, almeno ove disponibili.

Con riferimento ai derivati sul carburante, non disponendo di strumenti di *pricing* specifici, la valutazione corrisponde al *mark-to-market* delle controparti.

1.3.3 Hedge Accounting

Alitalia, in ottemperanza alla *risk policy* (si veda a tal proposito il punto II.3), utilizza strumenti finanziari derivati con esclusiva finalità di copertura. Tuttavia, da un punto di vista contabile, non è sempre possibile soddisfare i requisiti imposti dagli IAS, con particolare riferimento al superamento dei test di efficacia. Ove il test di efficacia è superato, trattandosi di coperture di flussi futuri attesi, Alitalia applica la regola di *hedge accounting* e specificatamente il "*cash flow hedge*", secondo il quale le variazioni di valore dei prodotti derivati sono sospese, temporaneamente, in una riserva di patrimonio netto (alla voce "riserva da *hedge accounting*"), nella misura in cui sono efficaci, finché anche la posta coperta non impatta il conto economico. Gli strumenti derivati in essere al 31.12.2007 sono posti (nei limiti delle linee di credito disponibili per tali operazioni e tenuto conto della liquidità aziendale) a copertura di flussi futuri attesi su orizzonti temporali differenti a seconda della fonte di rischio coperta, in particolare:

- rischio di cambio:
 - o 12/18 mesi successivi (Gennaio 2008-Giugno 2009) per i flussi di incasso/pagamento in divisa estera (USD e JPY), individuati sulla base di una bilancia valutaria, economica previsionale comparata anche ai consuntivi monetari mensili in divisa relativi all'esercizio precedente;
 - o orizzonte pluriennale, secondo la durata del contratto di finanziamento, per quanto riguarda il Cross Currency Swap a copertura del finanziamento in USD;

- rischio di prezzo *commodity*: 12 mesi successivi (Gennaio 2008-Dicembre 2008) per i flussi di acquisto di carburante, previsti dal piano industriale triennale (aggiornato in sede di budget);
- rischio di tasso d'interesse: flussi attesi su orizzonte anche pluriennale, secondo la durata dei contratti di finanziamento.

Di seguito si riportano i dettagli per tipologia di operazione in essere al 31 dicembre 2007:

TASSI D'INTERESSE - TASSI DI CAMBIO (copertura finanziamenti)

strumento	FV 31/12/2007 (€)	nozionale ***	divisa nozionale	scadenza
strumenti con FV negativo				
IRS *	(21.381)	6.455.711	EUR	7 settembre 2008
CCS **	(44.500.819)	355.750.000	USD	22 dicembre 2013

TOTALE	€(44.522.200)
---------------	----------------------

* AZ riceve tasso variabile e paga tasso fisso

** AZ scambia flussi USD contro flussi EUR (il contratto prevede lo scambio dei nozionali) e riceve tasso LIBOR 3 mesi in USD

+ spread of 2.50% e paga un tasso EURIBOR 3 mesi + spread 2.565%

*** ammontare residuo, alla data di valutazione, del debito coperto

TASSI DI CAMBIO

strumento	FV 31/12/2007 (€)	nozionale	divisa nozionale	scadenza
strumenti con FV positivo				
OPZIONI CALL	592.253	120.000.000	USD	GEN-DIC 2008
COLLAR	112.717	60.000.000	USD	LUG 2008-GIU 2009
COLLAR	308.996	3.000.000.000	JPY	GEN-GIU 2008
strumenti con FV negativo				
OPERAZIONI A TERMINE	(26.875)	13.426.200	USD	GEN-DIC 2008
COLLAR	(2.093.898)	150.000.000	USD	GEN-DIC 2008

TOTALE	€(1.106.806)
---------------	---------------------

CARBURANTI

strumento	FV 31/12/2007 (€)	nozionale	unità di misura nozionale	scadenza	sottostante
strumenti con FV positivo					
CALL SPREAD	52.812.288	600.000	bbl/month	GEN-DIC 2008	ICE Brent

TOTALE	€52.812.288
---------------	--------------------

TOTALE STRUMENTI CON FV POSITIVO	€53.826.254
TOTALE STRUMENTI CON FV NEGATIVO	€(46.642.973)
FV NETTO TOTALE	€7.183.281

Si segnala che, come già precedentemente rappresentato, gli strumenti derivati su commodity (*call spread*), designati come di copertura, al 31 dicembre 2007 e al 30 giugno 2007 non hanno superato i test di efficacia previsti dallo IAS 39.

Si rappresenta inoltre che l'operazione di Cross Currency Swap è stata stipulata in data 22 giugno 2006 al fine di coprire il rischio euro/dollaro afferente un finanziamento di 445 milioni di dollari. Tale operazione, che ha previsto lo scambio effettivo dei nozionali al cambio \$/€ 1,261, ha consentito di trasformare nella sostanza il finanziamento da dollari a tasso variabile in euro a tasso variabile.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione della "riserva da *hedge accounting*" per gli esercizi 2007 e 2006:

	€/mgl
saldo 31.12.2006	-4.020
variazione gennaio -marzo	20.144
quota utilizzata a copertura perdita	-16.124
variazione aprile-dicembre	-14.615
saldo 31.12.2007	-14.615
delta	-10.595
saldo 01.01.2006	719
variazione gennaio - dicembre	-4.739
saldo 31.12.2006	-4.020
delta	-4.739

Parte II : Rischi derivanti dagli strumenti finanziari

II.1 *Rischio di credito*

II.1.1 *Informazioni Qualitative*

Il rischio di credito può essere inteso sia come perdite potenziali dovute alla eventuale inadempienza dei clienti (rischio di credito commerciale) sia come rischio di controparte connesso alla negoziazione di altre attività finanziarie.

Il rischio di credito commerciale, che nasce dall'attività caratteristica di erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri e merci, può considerarsi molto contenuto in considerazione delle prassi di regolamento dello stesso, proprie del settore aereo.

Infatti:

- l'emissione dei biglietti dei clienti ordinari avviene principalmente a fronte di pagamento anticipato o di pagamento a mezzo carta di credito. Quanto ai clienti costituiti dalle pubbliche amministrazioni, il rischio è basso;
- l'esposizione nei confronti degli agenti è garantita da una fideiussione depositata presso la IATA, pari solitamente a tre mesi di vendita media dell'agente;
- l'esposizione nei confronti di altre compagnie aeree è principalmente regolata tramite *clearing house*.

Il credito soggetto a maggior rischio è quello cosiddetto "miscelaneo", non inerente a servizi di trasporto aereo, che tuttavia rappresenta meno del 20% dell'esposizione.

Il Gruppo Alitalia si è dotato di una *policy* ad hoc per la gestione del rischio di credito. Tale *policy* definisce le linee guida adottate, tra l'altro, sia da una funzione di "Presidio, controllo e monitoraggio del credito", che fa capo all'ente "Amministrazione", sia dall'ente "Controllo crediti". In tal modo sono coordinate le attività che riguardano le dilazioni di pagamento concesse a terzi (con le relative esposizioni massime consentite), le modalità tecniche di incasso dei crediti, la gestione dei crediti in sofferenza ed infine la richiesta di garanzie.

Il rischio di credito attribuibile alle controparti con cui sono negoziati gli strumenti finanziari derivati è anch'esso contenuto, in quanto gli strumenti derivati sono negoziati solo con primari istituti bancari.

II.1.2 *Informazioni Quantitative*

Una indicazione quantitativa sintetica della esposizione massima al rischio di credito è desumibile dal *carrying amount* delle attività finanziarie espresse al lordo del relativo fondo svalutazione, cui si aggiungono i prodotti derivati con *fair value* positivo.

Al 31.12.2007 l'esposizione massima al rischio di credito ammontava ad €/mgl 1.124.872 (€/mgl 1.472.905 al 31.12.2006) ed era così composta:

	31.12.2007	31.12.2006
		(migliaia di euro)
Crediti finanziari e altre attività finanziarie non correnti	54.572	72.345
Crediti commerciali	123.500	142.277
Crediti vari e altre attività correnti	515.538	442.751
Titoli	-	109
Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	60.088	88.613
Strumenti finanziari derivati (fair value positivo)	53.827	66.283
Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	317.347	660.527
	1.124.872	1.472.905

Si riporta di seguito l'analisi dei crediti commerciali e vari al 31.12.2007 e 31.12.2006 per classi di clienti, mettendo in evidenza la composizione percentuale del totale crediti in relazione alle diverse classi di clienti.

31.12.2007 migliaia di euro

Classi di clienti	Saldo contabile	Esposizione % per classi di clienti
- Clienti ordinari	83.597	15%
- Pubbliche amministrazioni	29.650	5%
- Controllate/collegate	3.142	1%
TOTALE CREDITI COMM.LI	116.389	21%
- Compagnie di navigazione aerea	45.032	8%
- Agenti	299.631	54%
- Diversi (non traffico aereo) (*)	96.082	17%
TOTALE CREDITI VARI	440.745	79%
TOTALE CREDITI NON FINANZIARI	557.134	100%

(*) esclusi anticipi a fornitori

31.12.2006 migliaia di euro

Classi di clienti	Saldo contabile	Esposizione % per classi di clienti
- Clienti ordinari	97.290	20%
- Pubbliche amministrazioni	36.030	7%
- Controllate/collegate	3.131	1%
TOTALE CREDITI COMM.LI	136.451	27%
- Compagnie di navigazione aerea	37.057	7%
- Agenti	249.181	50%
- Diversi (non traffico PAX) (*)	75.899	15%
TOTALE CREDITI VARI	362.137	73%
TOTALE CREDITI NON FINANZIARI	498.588	100%

(*) esclusi anticipi a fornitori

(*) esclusi anticipi a fornitori

Si riporta, infine, l'analisi di *ageing* dei crediti scaduti per classi di clienti, secondo le fasce temporali usate internamente per il monitoraggio dei crediti, al 31.12.2007 e 31.12.2006.

Si evidenzia inoltre il totale dei crediti non scaduti al 31.12.2007 e 31.12.2006.

31.12.2007 migliaia di euro

	Classi di clienti	Saldo contabile 31.12.2006	Non scaduto	Scaduto	Stratificazione scaduto in gg.			
					< 90	91-180	181-360	>360
CREDITI COMMERCIALI	Vs terzi							
	- Clienti ordinari	83.597	81.346	2.251	1.150	18	5	1.078
	- Pubbliche amministrazioni	29.650	14.108	15.542	5.658	-723	3.632	6.975
	TOTALE	116.389	98.596	17.793	6.808	-705	3.637	8.054
CREDITI VARI	- Compagnie di navigazione aerea	45.032	43.543	1.489	571	50	142	726
	- Agenti	299.631	299.631	0				
	- Diversi (non traffico PAX)	96.082	80.453	15.629	3.183	3.189	1.699	7.557
	TOTALE	440.745	423.627	17.118	3.754	3.240	1.841	8.282
CREDITI FINANZIARI	vs terzi	30.839	30.839	0				
	vs controllate/collegate	29.249	29.249	0				
	TOTALE CORRENTI	60.088	60.088	0				
	vs terzi	53.683	53.683	0				
	TOTALE NON CORRENTI	53.683	53.683	0				
	TOTALE	113.770	113.770	0				

(*) Totale crediti vari 440.745
A quadratura con saldo di bilancio: anticipi a fornitori 55.079
Totale crediti vari e altre attività correnti (bilancio-ambito IFRS7) 495.823

(**) Saldo negativo: note credito da emettere

31.12.2006 migliaia di euro

	Classi di clienti	Saldo contabile 31.12.2006	Non scaduto	Scaduto	Stratificazione scaduto in gg.			
					< 90	91-180	181-360	>360
CREDITI COMMERCIALI	Vs terzi							
	- Clienti ordinari	97.290	95.554	1.736	208	31	7	1.490
	- Pubbliche amministrazioni	36.030	16.737	19.293	6.942	3.067	-1.747	11.030
	TOTALE	136.451	115.422	21.029	7.150	3.098	-1.740	12.520
CREDITI VARI	- Compagnie di navigazione aerea	37.057	34.617	2.440	246	227	171	1.796
	- Agenti	249.181	249.181	0				
	- Diversi (non traffico PAX)	75.899	64.425	11.473	1.902	2.263	2.841	4.467
	TOTALE	362.137	348.223	13.914	2.148	2.490	3.012	6.263
CREDITI FINANZIARI	vs terzi	50.311	50.311	0				
	vs controllate/collegate	38.302	38.302	0				
	TOTALE CORRENTI	88.614	88.614	0				
	vs terzi	57.507	57.507	0				
	TOTALE NON CORRENTI	57.507	57.507	0				
	TOTALE	146.121	146.121	0				

(*) Totale crediti vari 362.137
A quadratura con saldo di bilancio: anticipi a fornitori 51.504
Totale crediti vari e altre attività correnti (bilancio-ambito IFRS7) 413.640

(**) Saldo negativo: note credito da emettere

II.2 *Rischio di liquidità*

II.2.1 *Informazioni Qualitative*

Il rischio di liquidità è da intendersi come eventuale incapacità di far fronte agli impegni di pagamento relativi a passività finanziarie.

Tale rischio, peculiare e derivato dalla ciclicità del settore aeronautico, è da Alitalia attentamente monitorato e gestito mediante un approccio prudenziale, in linea con la prassi delle principali compagnie aeree, che prevede, laddove le disponibilità e le linee di credito lo permettano, il mantenimento di strutturali saldi di liquidità immediatamente esigibili.

Per quanto riguarda il più volte richiamato *trend* di assorbimento delle disponibilità liquide (anche ritraibile dalle evidenze del rendiconto finanziario per gli esercizi 2007 e 2006) si rimanda a quanto già precedentemente rappresentato nella Relazione di gestione.

II.2.2 *Informazioni Quantitative*

Le passività finanziarie sono state classificate per scadenze contrattuali sulla base di sei fasce temporali che rispondono sostanzialmente ad esigenze interne di *reporting*.

Le tabelle successive evidenziano, per fasce di scadenza, le obbligazioni finanziarie della società in essere al 31.12.2007 e 31.12.2006, considerando la data più vicina per la quale la società possa essere chiamata a farvi fronte.

In particolare il totale a rimborso per scadenza rappresenta per i debiti finanziari il rimborso delle quote capitale sul debito residuo a fine esercizio secondo i piani di ammortamento contrattuali, per i debiti commerciali e vari il rimborso del valore di bilancio di tali debiti al 31 dicembre, secondo le condizioni di pagamento specifiche per tipologia.

Il totale flussi per scadenza rappresenta, invece, i flussi di pagamento attesi, sulla base delle condizioni di mercato esistenti al 31 dicembre, relativi agli oneri finanziari dell'indebitamento, ai differenziali negativi sugli strumenti finanziari derivati in essere a fine esercizio (non attualizzati) ed infine ai canoni passivi su locazioni finanziarie.

Le ulteriori ipotesi utilizzate per l'analisi, specifiche per voci, sono indicate nelle note in calce alle tabelle stesse.

AMMONTARE PASSIVITÀ FINANZIARIE A SCADENZA CONTRATTUALE (valore di bilancio o quote capitali e flussi)

31.12.2007		a 3 mesi	da 3 a 6 mesi	da 6 mesi ad 1 anno	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
Migliaia di euro		01/01/2008 31/03/2008	01/04/2008 30/06/2008	01/07/2008 31/12/2008	01/01/2009 31/12/2009	01/01/2010 31/12/2012	da 01/01/2013
Passività correnti	Debiti finanziari: Vs terzi (quota corrente M/L)	29.602	43.864	73.710			
	Vs Controllate/collegate	902					
	Debiti commerciali: Vs terzi (1)	200.214	206.573	2.321			
	Vs Controllate/collegate	144.449					
	Debiti vari: Biglietti prepagati (2)	10.740	10.740	21.481			
	Compagnie di navigazione aerea	11.959	15.582	7.840			
Agenti di viaggio	86.466						
Altri debiti	24.493	14.440					
Passività M/L	Indebitamento aM/L termine				169.458	370.093	165.081
	Prestito obbligazionario convertibile (3)					714.148	
	CCS: quota capitale pagata (4)	8.847	8.847	17.694	17.694	53.083	105.174
TOTALE A RIMBORSO PER SCADENZA		517.672	300.046	123.046	187.152	1.137.325	270.255
Flussi generati	Indebitamento aM/L termine (interessi passivi)	12.397	14.991	25.361	42.602	72.142	9.816
	Prestito obbligazionario convertibile (cedola)	53.564	0	0	53.564	70.293	0
	Passività per locazioni finanziarie (canoni passivi) (5)	205	205	410	821	1.847	0
	Differenziali negativi strumenti derivati: tassi (6)	6	3	3	0	0	0
	Differenziali negativi strumenti derivati: cambi (6)	702	262	79			
	CCS: interessi passivi (7)	5.312	5.319	10.067	18.024	37.707	5.580
TOTALE FLUSSI PER SCADENZA		72.185	20.780	35.920	115.011	181.989	15.396
TOTALE A SCADENZA		589.857	320.826	158.966	302.163	1.319.314	285.651

Note:

(1) al netto degli anticipi a fornitori dell'attivo (eur/000 55.079) e degli acconti da clienti del passivo (eur/000 12)

(2) Inseriti solo per la quota % di rimborso attesa (% determinata su base storica), ed escluse provvigioni (eur/000 8.112)

(3) Ipotesi di rimborso totale a scadenza, non conversione in azioni Alitalia S.p.A.

(4) contropartita: CCS quota capitale incassata -8.847 -8.847 -17.694 -17.694 -53.083 -105
controvalore in euro di flussi in usd al cambio 1,2610 dell'operazione di cross currency swap

(5) non comprende i valori di riscatto pari ad eur/000 2.913 (da 2 a 5 anni)

(6) flussi stimati sulla base delle condizioni di mercato esistenti al 31.12, non attualizzati

(7) contropartita: CCS interessi attivi -5.502 -5.509 -10.428 -18.670 -39.059 -5.780
controvalore in euro di flussi in usd al cambio 1,2610 dell'operazione di cross currency swap

31.12.2006	da 6 mesi ad					
	a 3 mesi	da 3 a 6 mesi	1 anno	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
Migliaia di euro	01/01/2007 31/03/2007	01/04/2007 30/06/2007	01/07/2007 31/12/2007	01/01/2008 31/12/2008	01/01/2009 31/12/2011	da 01/01/2012
Debiti finanziari:						
Vs terzi (quota corrente M/L e finanziamenti a breve)	32.111	68.203	76.913			
Vs Controllate/collegate	12.390					
Debiti commerciali:						

II.3 *Rischi di mercato*

Alitalia è esposta ai rischi finanziari generati, in ordine di importanza, dalle variazioni dei prezzi del carburante, dei tassi di cambio e dei tassi di interesse. Alitalia misura, gestisce e monitora i rischi, in modo accentrato, sulla base di una *policy* nell'ambito della quale il Consiglio di Amministrazione dà mandato all'Amministratore Delegato a compiere, anche mediante il supporto di un apposito team di *risk management* ed a mezzo di procuratori speciali, le operazioni di *hedging*. Tale *policy*, negli attuali limiti in ordine alle linee di credito disponibili e tenuto conto della liquidità aziendale, ha quale fine la salvaguardia degli obiettivi preventivati nel budget rispetto a variazioni inattese dei suddetti fattori di rischio ed ai relativi impatti sui costi e sui ricavi preventivati nei piani aziendali. A tal fine la *policy* prevede un approccio dinamico e la possibilità di fare ricorso anche a coperture di tipo opzionale, per le quali è previsto un apposito budget. L'approccio dinamico adottato trova riscontro anche da una analisi condotta sui principali *competitors*, analisi che ha suggerito di adottare coperture flessibili e che quindi sconsiglia l'adozione di un approccio esclusivamente statico. In condizioni di mercato normali, è considerata fisiologica la copertura di circa il 40% - 60% della esposizione, copertura che può essere estesa su di un orizzonte temporale sino a 24 – 36 mesi. Per le operazioni in tassi di interesse, l'orizzonte temporale sostanzialmente coincide con la durata dell'operazione sottostante (indebitamento) oggetto della copertura. I prodotti derivati sono sempre negoziati con finalità di copertura, sebbene sotto il profilo contabile non sia sempre possibile applicare le regole di *hedge accounting*. Inoltre, tutte le operazioni sono perfezionate con banche o istituzioni finanziarie caratterizzate da un elevato standing creditizio.

II.3.1 *Rischio di prezzo – commodity*

II.3.1.1 *Informazioni Qualitative*

La principale fonte di rischio finanziario per il Gruppo Alitalia è il rischio prezzo (*commodity*) sugli approvvigionamenti di *Jet Fuel*.

Il rischio prezzo è definito come *il rischio che rialzi nei prezzi del petrolio e del Jet Fuel comportino aumenti significativi nei costi per acquisti di carburante, rispetto agli obiettivi di piano, non compensati dagli adeguamenti tariffari derivanti dalla politica di "Fuel surcharge"*.

II.3.1.2 *Informazioni Qualitative*

Con riguardo al rischio prezzo (*commodity*) è stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2007. A tal fine, sulla base della volatilità implicita espressa dalla curva *futures* relativa all'ICE BRENT (*commodity* sottostante i contratti derivati) al 31.12.2007 sono stati ipotizzati due scenari di variazione del prezzo spot al 31.12.2007 rispettivamente di +/- 20%.

In entrambi gli scenari è stato ipotizzato che gli strumenti producano un effetto a conto economico in quanto gli stessi, designati come di copertura, al 31 dicembre 2007, non hanno superato i test di efficacia previsti dallo IAS 39.

Si riportano nella tabella sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro

Scenario	Fair value 31.12.2007	Fair value nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Conto Economico
ICE Brent spot +20%	52.812	53.972	1.160	1.160
ICE Brent spot -20%	52.812	45.356	-7.456	-7.456

II.3.2 *Rischio di tasso di cambio*

II.3.2.1 *Informazioni Qualitative*

Alitalia concepisce il rischio di cambio come il rischio che andamenti sfavorevoli nei cambi comportino significativi minori ricavi e/o maggiori costi rispetto agli obiettivi definiti dal Piano Triennale e da suoi aggiornamenti.

L'esposizione al rischio di cambio deriva dalle entrate ed uscite relative a ricavi, costi e finanziamenti denominati (o indicizzati) a divise diverse dall'Euro. Per ordine di importanza si tratta di USD, Yen Giapponesi, Sterline inglesi e Franchi Svizzeri.

Gli importi a rischio fanno riferimento (principalmente) ai costi per acquisti di *Jet Fuel* denominati/indicizzati al USD, ed ai ricavi di vendita in divise non Euro.

L'esposizione al rischio di cambio è anche originata dalla accensione di debiti a medio/lungo termine in valuta (tipicamente "*Loan*" denominati in USD), volti a finanziare od a rifinanziare la flotta aziendale, nonché dai canoni futuri dei contratti di *leasing* operativo, nonché dai canoni futuri dei contratti di leasing operativo..

II.3.2.2 *Informazioni Quantitative*

Con riguardo al rischio di cambio è stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2007, a copertura dei flussi attesi di incasso/pagamento in divisa Estera. A tal fine sono stati ipotizzati due scenari di variazione dei tasso di cambio spot di riferimento dei contratti derivati (eur/usd ed eur/jpy) al 31.12.2007 rispettivamente di +/- 10%.

Si riportano nella tabella sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro				
Scenario	Fair value 31.12.2007	Fair value nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto
Eur/Usd spot +10%	-1.416	-11.926	-10.511	-10.511
Eur/Jpy spot +10%	309	1.656	1.347	1.347
Totale	-1.107	-10.271	-9.164	-9.164
Eur/Usd spot -10%	-1.416	13.875	15.291	15.291
Eur/Jpy spot -10%	309	-841	-1.150	-1.150
Totale	-1.107	13.034	14.141	14.141

Sempre con riguardo al rischio di cambio è stata inoltre effettuata una *sensitivity analysis* sui saldi di stato patrimoniale (attivi e passivi) in divise diverse dall'euro essere al 31.12.2007, non coperti da strumenti finanziari derivati. A tal fine sono stati ipotizzati due scenari di variazione del tasso di cambio spot delle valute per le quali vi era un'esposizione al 31.12.2007, verso euro, al 31.12.2007 rispettivamente di +/- 10%.

Dall'analisi è emerso che l'aumento del 10% dei tassi di cambio spot al 31.12.2007 avrebbe comportato maggiori differenze negative di cambio a conto economico per un totale di €/mgl 7.018, la diminuzione del 10% dei tassi di cambio spot al 31.12.2007 avrebbe comportato maggiori differenze positive di cambio a conto economico per un totale di €/mgl 8.577.

È stata infine effettuata una *sensitivity analysis* mettendo a confronto l'impatto di una variazione del cambio spot eur/usd al 31.12.2007, rispettivamente di +/-10%, sul finanziamento in dollari (debito residuo al 31.12.2007) coperto da Cross Currency Swap.

Si riportano nella tabella sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro				
Scenario spot eur/usd + 10%	Valore di bilancio 31.12.2007	Valore nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto
DEBITO	-241.662	-219.692	21.969	21.969
CCS	-44.501	-68.432	-23.931	-23.931
Impatto complessivo			-1.962	-1.962
Scenario spot eur/usd - 10%	Valore di bilancio 31.12.2007	Valore nuovo scenario 31.12.2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto
DEBITO	-241.662	-268.513	-26.851	-26.851
CCS	-44.501	-15.250	29.251	29.251
Impatto complessivo			2.400	2.400

I risultati mettono in evidenza l'effetto di copertura dal rischio di cambio dello strumento derivato sottoscritto. Permane un disallineamento, non materiale, dovuto al fattore attualizzazione, presente nella valutazione del fair value dei flussi relativi al Cross Currency Swap e non invece nella determinazione del controvalore di bilancio in euro dello stock di debito.

II.3.3 *Rischio di tasso di interesse*

II.3.3.1 *Informazioni Qualitative*

L'esposizione al rischio di tasso di interesse è legata alla dinamica della Posizione Finanziaria Netta (PFN), che è al momento negativa. In tal caso il rischio di tasso è concepito come il rischio che possibili rialzi nei tassi d'interesse inducano significativi aumenti negli oneri finanziari, rispetto a quelli previsti dai piani aziendali, originati dall'indebitamento a tasso variabile, espresso al netto delle disponibilità liquide investite in attività parametricate al medesimo tasso di interesse. L'indebitamento a tasso fisso non genera esposizione al rischio di interesse, in quanto è iscritto in bilancio a "costo ammortizzato" e dunque non dà origine ad impatti economici originati da oscillazioni di *fair value*.

Alitalia utilizza strumenti finanziari derivati su tassi di interesse, in particolare utilizza interest rate swaps (IRS), con esclusiva finalità di copertura, seguendo le linee guida definite dalla *risk policy*.

La composizione dell'indebitamento è per circa il 50% rappresentata da finanziamenti a tasso variabile, per il restante 50% circa rappresentata da finanziamenti a tasso fisso (prestito obbligazionario convertibile).

II.3.3.2 *Informazioni Quantitative*

La misurazione della esposizione di Alitalia al rischio di tasso d'interesse è stata effettuata mediante una analisi di sensitività, condotta muovendo dalle linee guida riportate nel Paragrafo 40 dell'IFRS 7 e dagli esempi illustrati nell'IG 35. Di seguito è brevemente descritta la metodologia seguita per svolgere l'analisi di sensitività, insieme ai risultati ottenuti.

In primo luogo è stato verificato l'impatto sull'utile determinato da una curva dei rendimenti diversa da quella effettivamente riscontrata a fine esercizio, ricalcolando il *fair value* dei prodotti derivati su tassi d'interesse (si tratta di un interest rate swap) in essere al 31.12.2007.

L'impatto a consuntivo di un diverso scenario dei tassi di interesse sul conto economico dipende anche dalle consistenze delle attività e delle passività finanziarie medie di periodo su cui maturano tassi di interesse. Una volta noti gli oneri finanziari ed i proventi finanziari in un nuovo scenario è possibile verificare, misurando la differenza tra questi e gli oneri/proventi effettivi, l'impatto di un nuovo scenario di tassi sul conto economico dell'esercizio.

Nell'analisi di sensitività sono stati prefigurati due scenari, l'uno di ribasso e l'altro di rialzo dei tassi di interesse. Le variazioni dei tassi di interesse di ciascuno scenario vengono applicate: 1) alla curva dei rendimenti di fine periodo, immaginando uno *shifting* parallelo della curva dei rendimenti; 2) al tasso di interesse medio corrisposto in corso d'anno per remunerare le passività a tasso variabile, al netto dei differenziali pagati/incassati relativi agli strumenti finanziari derivati; 3) al tasso di interesse medio conseguito in corso d'anno quale remunerazione delle attività finanziarie a tasso variabile.

La variazione dei tassi di interesse di riferimento delle attività/passività a tasso variabile (Euribor, Libor) è stata identificata in 100 basis points (bp).

Si riportano nelle tabelle sottostante i risultati dell'analisi.

Migliaia di euro

Scenario + 100bp	Fair value derivati 31.12.2007	Fair value derivati nuovo scenario 31.12.2007	Oneri/proventi esercizio 2007	Oneri/proventi nuovo scenario esercizio 2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto	Impatto a Conto Economico
Impatto fair value strumenti derivati	-22	-6			16	16	0
Impatto su proventi finanziari			5.595	6.885	1.290	0	1.290
Impatto su oneri finanziari			-53.359	-62.794	-9.434	0	-9.434
Impatto complessivo					-8.129	16	-8.145

Scenario - 100bp	Fair value derivati 31.12.2007	Fair value derivati nuovo scenario 31.12.2007	Oneri/proventi esercizio 2007	Oneri/proventi nuovo scenario esercizio 2007	Delta	Impatto a Patrimonio Netto	Impatto a Conto Economico
Impatto fair value strumenti derivati	-22	-38			-16	-16	0
Impatto su proventi finanziari			5.595	4.305	-1.290	0	-1.290
Impatto su oneri finanziari			-53.359	-43.925	9.434	0	9.434
Impatto complessivo					8.129	-16	8.145

II.3.4 *Rischio di prezzo – equity*

II.3.4.1 *Informazioni Qualitative e Quantitative*

Al 31.12.2007 Alitalia S.p.A. deteneva una partecipazione, sotto forma di azioni, nel capitale della società Air France - KLM il cui valore di mercato ammontava a €/mgl 105.715.

Essendo di valore rilevante è stata svolta un'analisi di sensitività volta a valutarne il rischio di prezzo (*equity*). A tal fine è stata considerata la volatilità implicita nelle opzioni sul titolo al 31.12.2007 ed aventi scadenza pari ad un anno. Tale volatilità corrispondeva a circa il 35%. Sono stati quindi considerati due scenari, l'uno di rialzo e l'altro di ribasso del 35%. Nel primo caso se ne trae un incremento di valore della partecipazione, e relativo impatto a patrimonio netto, pari a €/mgl 37.000 mentre nel secondo una riduzione di valore di pari ammontare.

Si segnala che in data 28 marzo 2008 sono state dimesse le azioni Air France – KLM detenute dalla società al valore di borsa del 27 marzo 2008 per un importo di circa 79 milioni di euro.

Note esplicative al Conto Economico Alitalia al 31 dicembre 2007

(3) I ricavi del traffico, pari a €/mgl 4.147.046, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 50.833 (-1,2%). L'analisi dei contenuti e delle variazioni di tale posta è così sintetizzabile:

	2007	2006	variazioni
Ricavi del traffico			
Passeggeri	3.499.084	3.572.459	(73.375)
Merci	536.678	510.627	26.051
Posta	10.727	12.824	(2.097)
Altri ricavi del traffico	100.558	101.969	(1.411)
Totale ricavi del traffico	4.147.046	4.197.879	(50.833)

Per ciò che riguarda la componente passeggeri, è stata riscontrata una flessione pari a €/mgl 73.375 (-2%) che, al netto della valutazione concernente l'assorbimento di proventi per tratte inutilizzate per €/mgl 3.000 (c.d. *oneway*) e di quanto emergente dalla valorizzazione del fondo concorso ed operazioni a premio MilleMiglia, che ha comportato una variazione negativa di €/mgl 13.738, si riduce ad un importo complessivo di €/mgl 62.637.

Tale variazione negativa è risultata principalmente ascrivibile alla flessione dello *yield* su tutti i mercati di riferimento della Società (complessivamente pari a -3,0%), anche quale conseguenza del deprezzamento delle principali valute rispetto all'euro, parzialmente controbilanciata da una moderata crescita del trasportato (+1,2% in termini TKT), maggiormente significativa sul settore nazionale ed internazionale.

Per quanto concerne la componente merci, è stato invece osservato un aumento dei ricavi pari a €/mgl 26.051 (+5,1%), in relazione alla maggiore attività effettuata (+9,6% in termini di TKT), concentrata sul prodotto "*all cargo*" sui mercati di riferimento della Società, nord america ed estremo oriente.

La flessione dello *yield* è pari al -4,1%.

I proventi per i voli postali, pari a €/mgl 10.727, hanno manifestato una flessione di €/mgl 2.097, in seguito al minore trasporto di posta diurna

La riduzione degli altri ricavi del traffico, pari a €/mgl 1.411, è risultata invece principalmente attribuibile ai minori proventi per *block space* (-€/mgl 7.150) e per *charters* merci (-€/mgl 11.221). Tale decremento è risultato in massima parte compensato dalla più elevata attività per *charters* passeggeri (€/mgl 15.606), in gran parte riconducibile ai voli operati per il Ministero della Difesa nonché, in misura inferiore, per voli postali notturni

(4) Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mgl 615.023, hanno presentato una crescita di €/mgl 135.693 e sono risultati articolati come segue:

	2007	2006	Variazioni
Altri ricavi operativi			
Accessori del traffico	102.941	116.985	(14.044)
Noleggi attivi	108.080	115.230	(7.150)
Handling	281	1.493	(1.212)
Manutenzioni	8.842	8.121	721
Altre prestazioni	28.750	34.781	(6.031)
Ricavi da partnership millemiglia	40.791	38.786	2.005
Ricavi di vendita	8.687	10.571	(1.885)
Contributi in conto esercizio	1.693	1.319	374
Utili da alienazione flotta	0	14.398	(14.398)
Altre plusvalenze	386	3.817	(3.431)
Assorbimenti fondi	21.115	4.890	16.225
Proventi da immobili	1.441	1.758	(317)
Differenze attive da traffico passeggeri	34.186	14.682	19.504
Differenze attive accantonamenti	49.511	38.530	10.892
Compensi riversati da amm. e sindaci	772	394	379
Riaddebiti oneri diversi	12.655	32.000	(19.345)
Componente realizzata dei derivati di copertura	64.020	15.150	48.871
Componente non realizzata dei derivati di copertura	12.502	4.478	8.024
Altri	118.368	21.946	96.422
Totale altri ricavi operativi	615.023	479.331	135.693

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

– tra quelle in aumento

di carattere considerato non ricorrente:

- i maggiori proventi realizzati nell'esercizio, in seguito al perfezionamento dello scambio di tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Londra Heathrow ritenuti non strategici dal Piano Industriale 2008-2010 di Alitalia per €/mgl 55.367, nonché alla positiva definizione di un contenzioso insorto con un gestore aeroportuale per €/mgl 43.752
- il maggiore assorbimento del fondo rischi vari per un totale di €/mgl 16.225, a seguito del consensuale abbandono della controversia, all'esito dell'accordo raggiunto con l'Avvocatura dello Stato, insorta avverso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in ordine al provvedimento

antitrust A/291 (€/mgl 5.000), nonché del venir meno di rischi correlati a contenziosi in essere con fornitori per servizi vari e con il personale (€/mgl 14.687);

- l'incremento delle differenze attive emerse da accantonamenti di esercizi precedenti (€/mgl 10.892).

di carattere considerato ricorrente:

- la positiva variazione inerente le quote realizzate dei derivati di copertura del carburante (€/mgl 48.871);
- le differenze attive emerse a fronte di servizi aerei non più da rendere, (€/mgl 19.504), per le quali si è reso possibile procedere, nel periodo, ad una più puntuale valorizzazione con particolare riferimento alla componente relativa alle "surcharges" abbinate al valore dei tagliandi di volo c.d. "one way" stimati nel precedente esercizio (nel quale l'assorbimento era limitato alla quota c.d. "fare");
- la variazione positiva (€/mgl 8.024) di *fair value* degli strumenti derivati di copertura del carburante. Si ricorda che, a partire dal presente esercizio ed al fine di contenere al massimo i riflessi contabili derivanti da un approccio del tipo "economic hedge" la Società ha ritenuto preferibile applicare l'*hedge accounting* rilevando le variazioni di *fair value* per gli strumenti derivati efficaci in una riserva di patrimonio netto anziché a conto economico.

L'importo di €/mgl 12.502 rappresenta la variazione di *fair value* di strumenti finanziari derivati sul carburante (*call spread*) che, di copertura, generano delle inefficacie per 2 trimestri. Le variazioni di *fair value* per i trimestri in cui è stata dimostrata l'efficacia sono state sospese nella riserva da *hedge accounting*.

Si segnala altresì che i contratti in essere al 31 dicembre 2007 sono stati interamente "chiusi" nel successivo mese di gennaio, tramite vendita sul mercato, incassando dalla controparte circa USD/mln 77;

- l'aumento dei ricavi per accordi *partnerships* MilleMiglia per €/mgl 2.005

– tra quelle in diminuzione

di carattere considerato non ricorrente:

- la riduzione delle plusvalenze da alienazione flotta e altre attività per complessivi €/mgl 17.829, di cui €/mgl 14.398 da ascrivere alle minori cessioni di aeromobili rispetto al periodo a raffronto.

di carattere considerato ricorrente:

- la diminuzione del recupero di oneri diversi da riaddebitare, principalmente, a società controllate e collegate (questi ultimi comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri oneri operativi), per €/mgl 19.345;
- i minori proventi accessori del traffico per €/mgl 14.044 attribuibile principalmente alla riduzione delle provvigioni attive corrisposte da altri vettori ed alla flessione degli importi per accordi commerciali con altri operatori del comparto;
- la diminuzione dei ricavi per prestazioni diverse per €/mgl 6.031, principalmente per i minori riaddebiti alle società collegate per servizi vari;.

- i minori ricavi dei noleggi attivi per €/mgl 7.150, essenzialmente a seguito della ridotta attività effettuata da Alitalia Express. Parziale compensazione è intervenuta per gli aeromobili dati in locazione alla Società Volare non presenti nell'esercizio a confronto.
- la flessione dei ricavi di vendita (€/mgl 1.885), essenzialmente riferibile alle minori vendite a bordo.

(5) I consumi di materie prime e materiali di consumo, pari a €/mgl 1.046.072, hanno presentato un incremento di €/mgl 8.096 e sono risultati così costituiti:

	2007	2006	variazioni
Consumi di materiali			
Carburante	994.787	990.618	4.169
Altri Consumi di materiali tecnici	51.284	47.357	3.927
Totale consumi di materie prime	1.046.072	1.037.975	8.096

Per quanto concerne il carburante, la crescita di €/mgl 4.169 è risultata prevalentemente ascrivibile all'aumento del prezzo medio del greggio (+7,48%) nonché alla maggiore attività di volo, in massima parte nel settore cargo, parzialmente controbilanciata dalla favorevole parità cambiaria euro/dollaro.

Con riferimento invece agli altri consumi è stato osservato un aumento di €/mgl 3.927 riconducibili primariamente agli acquisti per materiali di servizi di bordo.

(6) Le spese per servizi, pari a €/mgl 2.733.872, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 41.490 (-1,5%).

In maggior dettaglio:

	2007	2006	variazioni
Spese per servizi			
Spese di vendita	575.517	613.383	(37.866)
Spese di traffico e scalo	934.349	947.264	(12.915)
Manutenzione e revisione flotta	377.565	364.155	13.409
Altre prestazioni	407.598	391.717	15.881
Noleggi, leasing, locazioni e fitti	438.843	458.842	(19.999)
Totale servizi	2.733.872	2.775.362	(41.490)

Tale variazione positiva è riconducibile principalmente:

- alla flessione delle spese di vendita per €/mgl 37.866 in ragione principalmente delle riduzioni commissionali sul traffico passeggeri in Giappone, degli effetti positivi delle parità cambiarie, nonché dei minori costi per pubblicità e promovendite e servizi di prenotazione, parzialmente controbilanciati dai più elevati oneri connessi ai regimi d'incentivazione per intermediazioni cargo;

- ai minori costi sostenuti per noleggi, locazioni e fitti per €/mgl 19.999 principalmente riconducibili alla riduzione dei noleggi passivi (€/mgl 26.731), primariamente a seguito della cancellazione di accordi per l'utilizzo di aeromobili con formula *wet* destinati al trasporto merci e dell'effettuazione di voli *charter* per il Ministero della Difesa con macchine di proprietà anziché noleggate, per la rinegoziazione dei contratti di locazione e per quanto rinveniente dalla vendita e contestuale retrolocazione di 12 MD80 avvenuta nel 2006, nonché dalla crescita dei *block space* (€/mgl 11.060), quale conseguenza, principalmente, della maggiore attività effettuata tramite accordi reciproci;
- alla riduzione per spese di traffico e scalo per €/mgl 12.915 quale conseguenza, essenzialmente, della realizzazione di alcuni progetti d'efficientamento su assistenza di scalo all'estero, del favorevole effetto delle parità cambiarie, dei minori ammontari corrisposti per diritti aeroportuali e *royalties* di sorvolo, della flessione delle spese per sospensioni e riavviamenti passeggeri, nonché delle contestazioni effettuate nei confronti di alcuni gestori aeroportuali e collegate ai livelli di servizio resi, per le quali si è tuttavia provveduto, nel periodo, ad accantonarne i relativi importi in apposito fondo rischi, in parte compensata da aumenti tariffari su scali italiani ed esteri e sui costi di navigazione, da incrementi delle spese per disservizi bagagli e dai maggiori oneri per servizi di bordo, sostanzialmente dovuti ad un diverso servizio di cabina adottato a partire dal 2007;
- all'aumento dei costi per altre prestazioni per €/mgl 15.881, originato essenzialmente dall'incremento delle prestazioni generali - anche in relazione ad investimenti dell'area informatica, sulla base della documentazione allo stato disponibile classificati al momento tra i costi da lavorazioni in corso - e delle prestazioni professionali, degli oneri per attività di trasporto aereo derivante da attività commerciali con altri vettori, detta crescita è risultata parzialmente compensata dalla flessione delle spese per servizi informatici e telecomunicazioni e degli oneri assicurativi per rischi aeronautici.
Si evidenzia che tale posta accoglie €/mgl 2.025 classificati nel precedente esercizio nelle seguenti voci: "altre spese operative" (€/mgl 1.845), "costi per il personale" (€/mgl 80) e "proventi ed oneri finanziari" (€/mgl 100).
- all'aumento delle spese per manutenzione flotta per €/mgl 13.409, quale conseguenza dei maggiori interventi di *light maintenance*, manutenzione di componenti, assistenza tecnica di linea (queste due ultime anche penalizzate da incrementi dei prezzi delle prestazioni ricevute), delle più elevate quote corrisposte per "*maintenance reserve*", nonché di quanto in tale posta fatto "cadere" da lavorazioni in corso onde riflettere l'anticipata esclusione dall'operativo rispetto alla data di riconsegna, di alcuni aeromobili in locazione, in parte controbilanciati dall'effetto positivo della parità cambiaria.

Si segnala inoltre che, come ampiamente in precedenza riferito nella parte generale, il cambiamento del principio contabile nel trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), capitalizzate ed ammortizzate secondo il loro periodo di utilità economica, applicato in maniera retrospettiva, si è riverberato nell'analogo intervallo dell'esercizio precedente in minori costi per €/mgl 48.000;

(7) I costi del personale, pari a €/mgl 779.140, hanno presentato una crescita di €/mgl 99.197 (+14,6%).

Va tuttavia premesso come la recente introduzione della legge 296/06 in tema di previdenza complementare si sia riflessa in una variazione del calcolo attuariale sulla valutazione IAS/IFRS del Trattamento di Fine Rapporto maturato sino al 31 dicembre 2006, che, escludendo la valutazione della componente incrementativa delle retribuzioni future ed associandosi alla rilevazione delle perdite attuariali precedentemente, secondo il cosiddetto metodo del corridoio, non contabilizzate, ha comportato una rilevazione nel periodo di un onere aggiuntivo di carattere non ricorrente pari a €/mgl 13.439 (c.d. *curtailment*).

Escludendo tale fenomeno la crescita viene a ridursi a €/mln 86, risultando essenzialmente riconducibile agli effetti delle misure d'incentivazione agli esodi (circa €/mln 27), all'impatto degli accordi sulla previdenza integrativa per il personale di volo (circa €/mln 10), nonché ai minori benefici derivanti dal venir meno dello strumento della solidarietà per il personale navigante (circa €/mln 12) e della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il personale di terra (circa €/mln 7). Parziale compensazione è intervenuta dai minori oneri per il personale estero (€/mln 6).

Quanto sopra ha trovato inoltre riflesso in una maggiore consistenza della forza media retribuita pari +11 risorse nette rispetto all'anno 2006 (rappresentate da +66organici del personale di volo e da -55 di quello di terra),

Si ricorda che l'esercizio a confronto beneficiava dell'assorbimento, della quota residua del fondo costituito nel 2004 (per circa €/mln 23).

(8) Gli ammortamenti e le svalutazioni, pari a €/mgl 368.976, hanno registrato una diminuzione di €/mgl 131.129, essenzialmente riferibile sia alla già citata svalutazione effettuata su alcuni aeromobili in flotta nell'esercizio (€/mgl 92.131), di minore entità rispetto a quanto analogamente effettuato nell'esercizio a confronto (€/mgl 197.266), sia ai minori ammortamenti di competenza, quale conseguenza della svalutazione di €/mgl 197.266 effettuata al 31 dicembre 2006, nonché, residualmente, all'effetto delle operazioni di vendita e retrolocazione di velivoli effettuate nello scorso esercizio.

Si informa altresì che, come già riportato nel commento della voce "spese per servizi", il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nel periodo a raffronto un adeguamento per maggiori ammortamenti pari a circa €/mgl 49.971.

(9) Le **altre spese operative**, pari a €/mgl 128.189 hanno evidenziato una flessione di €/mgl 17.552 e sono risultate articolate come segue:

	2007	2006	variazioni
Altre spese operative			
Accantonamenti rischi vari	43.687	17.694	25.993
Altri accantonamenti	6.447	1.271	5.177
Minusvalenze da alienazione flotta	0	7.801	(7.801)
Altre minusvalenze	28	6	21
Differenze passive accantonamenti	31.294	37.750	(6.456)
Componente realizzata dei derivati di copertura economica	5.732	19.316	(13.584)
Altre imposte e tasse dell'esercizio	5.698	4.554	1.144
Oneri da partnerships MilleMiglia	12.735	11.314	1.421
Oneri diversi da riaddebitare	12.849	34.577	(21.728)
Spese di amministrazione	3.901	4.594	(693)
Altri oneri	5.820	6.864	(1.044)
Totale altre spese operative	128.190	145.741	(17.552)

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

- tra quelle in diminuzione di carattere considerato non ricorrente:
 - le minusvalenze da alienazione di aeromobili, con un valore pari a zero, si confrontano con un importo di €/mgl 7.801 dell'esercizio a raffronto;
 - il decremento delle differenze emergenti da accantonamenti di esercizi precedente per €/mgl 6.456
- di carattere considerato ricorrente:
 - la flessione degli oneri afferenti le componenti realizzate dei derivati di copertura economica sul prezzo del carburante, per €/mgl 13.584
 - i minori costi da riaddebitare in massima parte a società controllate e collegate (questi ultimi comunque controbilanciati da un ammontare di pari entità incluso negli altri ricavi operativi) per €/mgl 21.728.
- tra quelle in aumento di carattere considerato non ricorrente:
 - i più elevati accantonamenti a fondi rischi ed oneri (€/mgl 25.993); tali importi hanno riguardato gli stanziamenti per le controversie avviate verso il personale, con alcuni fornitori per servizi vari, per azioni revocatorie in corso, principalmente relative al fallimento di Minerva, nonché per fronteggiare ulteriori rischi di varia natura insorti in Paesi esteri;

di carattere considerato ricorrente:

- i maggiori stanziamenti al fondo adeguamento area tecnica per €/mgl 5.545 (che si ricorda, accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con riferimento allo stato delle manutenzioni programmate), a seguito della proroga di alcuni contratti di locazione operativa per velivoli MD80.

Per le dinamiche sopra esposte, il **risultato operativo** ha evidenziato un valore negativo di €/mgl 294.181, rispetto alla perdita di €/mgl 461.917 consuntivata al 31 dicembre 2006 (che, si ricorda, includeva tuttavia per €/mgl 197.266 gli effetti della svalutazione effettuata su alcuni aeromobili in flotta).

(10) Gli **oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni**, pari a €/mgl 21.049 che si confrontano con un valore anch'esso negativo di €/mgl 362 dell'esercizio precedente e sono essenzialmente riferibili alla svalutazione della società Volare (€/mgl 21.041);

(11) I **proventi da attività di investimento** hanno evidenziato un valore di €/mgl 1.766, il miglioramento di €/mgl 573 rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente è principalmente riferibile ai dividendi percepiti da Air France (€/mgl .1.582) ed Eas Cairo (€/mgl 177).

(12) Gli **oneri finanziari** netti hanno registrato un valore di €/mgl 152.066, con un peggioramento di €/mgl 13.832 nei confronti dell'esercizio precedente:

In maggior dettaglio:

	2007	2006	variazioni
Proventi finanziari:			
Interessi attivi	31.055	38.745	(7.691)
Proventi operazioni finanziarie derivate su tassi	518	1.988	(1.470)
Proventi operazioni finanziarie derivate su cambi	34.272	30.698	3.574
Totale proventi finanziari	65.844	71.431	(5.587)
Oneri finanziari:			
Interessi passivi	(57.304)	(57.819)	(515)
Interessi passivi su prestito obbligazionario	(64.620)	(63.528)	(1.092)
Altri interessi passivi e commissioni	(1.618)	(195)	(1.422)
Oneri operazioni finanziarie derivate su tassi	(579)	(1.316)	737
Oneri operazioni finanziarie derivate su cambi	(31.769)	(25.454)	(6.315)
Oneri operazioni finanziarie derivate sul carburante	(27.215)	(25.156)	(2.059)
Altri oneri finanziari	(3.340)	(6.671)	3.332
Totale oneri finanziari	(186.445)	(180.141)	(6.304)
Proventi (oneri) di cambio	(31.465)	(29.524)	(1941)
Totale proventi ed oneri finanziari	(152.066)	(138.234)	(13.832)

La complessiva, citata variazione negativa di €/mgl 13.832 è risultata essenzialmente riferibile ai minori interessi attivi corrisposti da banche, in relazione ai minori volumi di liquidità disponibile, ai maggiori oneri sostenuti per operazioni finanziarie derivate, nonché agli oneri netti di cambio, essenzialmente in relazione al deprezzamento della valuta statunitense. Parziale compensazione è intervenuta per effetto dei recuperi su specifiche imposte connesse ai finanziamenti.

(13) Il saldo tra gli **altri proventi ed oneri** ha evidenziato un valore negativo di €/mgl 1.234, con una crescita di pari entità nei confronti dell'esercizio a confronto, ed è interamente riferito alla svalutazione dei depositi cauzionali versati nel corso del 1997 alla Società Paynesfield Ltd, quale conseguenza del mancato riscatto di 3 aeromobili A321 in *leasing* che ha determinato la perdita di quanto originariamente e contrattualmente posto a garanzia.

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **risultato ante imposte** in perdita per €/mgl 466.763, che si confronta con quello ugualmente negativo per €/mgl 599.320 rilevato al 31 dicembre 2006 (quest'ultimo tuttavia inclusivo, si ricorda, degli effetti della svalutazione operata sulla flotta per €/mgl 197.266).

(14) Le **imposte sul reddito del periodo** sono risultate pari a €/mgl 18.590 e rappresentano il carico fiscale di competenza del periodo.

Le imposte sul reddito si analizzano come segue:

Imposte sul reddito

	31-dic-07	31-dic-06
Imposte correnti Ires	4.710	2.870
Imposte correnti Irap	(26.090)	(22.954)
Imposte anticipate	(194)	10.811
Imposte differite	2984	
Imposte dell'esercizio	<u>(18.590)</u>	<u>(9.273)</u>

Le imposte correnti Ires espresse con un valore positivo pari a euro €/mgl 4.710 rappresentano il beneficio fiscale riconosciuto ad Alitalia dalle società aderenti al Consolidato fiscale per l'attribuzione delle perdite della Compagnia.

L'incidenza delle imposte sulla perdita del periodo prima delle imposte è del -4,05% (-1,55% nel 2006) a fronte di un'incidenza fiscale teorica pari a 37,65 che risulta applicando le aliquote previste dalla normativa fiscale italiana.

L'aliquota Irap del 4,65% esprime l'aliquota media ponderata ottenuta ripartendo l'ammontare delle retribuzioni spettanti al personale per ogni singola regione.

La percentuale negativa espressa nelle tabelle di seguito riportate deriva dal fatto che il risultato ante imposte è negativo.

I.R.E.S.

Migliaia di Euro	2007		2006	
		Aliquota		Aliquota
Risultato prima delle imposte	(458.656)	33	- (597.349)	33
Aliquota Teorica		33		33
Variazioni in aumento (diminuzione) rispetto all'aliquota teorica:				
- differenze permanenti		8,09		
- altre motivazioni		(40,06)		32,52
		1,03		0,48

I.R.A.P.

Migliaia di Euro	2007		2006	
		Aliquota		Aliquota
Differenza tra valore e costi della produzione rettificata	563.689	4,65	26.192 494.433	4,65 22.954
Aliquota Teorica		4,65		4,65
Variazioni in aumento (diminuzione) rispetto all'aliquota teorica:				
- differenze permanenti Irap		(11,41)		(13,50)
- altre motivazioni		1,09		3,84
- riversamento imposte anticipate		0,59		2,98
		(5,08)		(2,03)

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico

Differenza tra valore e costi della produzione riclassificato	(294.181)
Costi non rilevanti ai fini Irap	899.651
Valore della produzione riclassificato ai fini Ias	563.970
Onere teorico	26.047
Differenze tassabili nell'esercizio	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	199.140
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(81.783)
Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi	(79.936)
Valore della produzione	601.391
Valore della produzione all'estero	(38.382)
Imponibile Irap	563.009
I.R.A.P. corrente	26.192

Imposte sul reddito

	Attività cessate 31-dic-07	Attività cessate 31-dic-06
Imposte correnti Ires		
Imposte correnti Irap	(102)	
Imposte dell'esercizio	(102)	0

Il valore dell'imposta Irap relativo alle attività dismesse ammonta ad 102 Euro/mgl.

Il valore complessivo delle imposte differite relative a voci accreditate al patrimonio netto al 31 dicembre 2007 risulta pari a €/mgl 4.518.

Il valore delle imposte che, per i principi contabili internazionali, transita a patrimonio netto è pari a €/mgl 256.

(15) Il risultato delle attività cessate ha presentato un valore di €/mgl 2.085 (zero al 31 dicembre 2006), rappresentativo della plusvalenza realizzata per la dismissione, avvenuta il 13 aprile 2007, del compendio immobiliare denominato Casale Somaini, (classificato tra le “Attività classificate come detenute per la vendita” al 31 dicembre dell’esercizio precedente) per €/mgl 2.186, al netto delle relative imposte per €/mgl 101.

Il **Risultato del periodo** ha presentato una perdita netta di €/mgl 483.269, a fronte di quella pari ad €/mgl 608.593 consuntivata nel precedente periodo a raffronto.

Note esplicative allo Stato Patrimoniale Alitalia al 31 dicembre 2007

ATTIVO:

(16) Le **attività materiali**, costituite da immobili, impianti, macchinari e beni in locazione finanziaria, hanno presentato un valore di €/mgl 1.965.543, evidenziando una complessiva flessione di €/mgl 233.815.

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

	Terreni e Fabbricati	Flotta (Restated)	Altre materiali	Beni in locazione finanziaria	Totali
ATTIVITA' MATERIALI					
Al 1° gennaio 2006	14.393	2.631.955	22.833	5.314	2.674.495
Incrementi		94.295	2.681		96.976
Decrementi		(79.629)	(8)		(79.637)
Svalutazioni		(197.266)			(197.266)
Riclassifiche	3.354	(308)	(4.510)		(1.464)
Riclassifiche ad attività detenute per la vendita	(10.152)				(10.152)
Ammortamenti	(2.289)	(277.280)	(4.655)	(220)	(284.444)
Riclassifiche ad attività detenute per la vendita	850				850
Valore netto contabile al 31/12/2006	6.156	2.171.768	16.340	5.094	2.199.358
di cui:					
Costo	13.528	4.215.228	135.676	7.282	4.371.714
Ammortamenti accumulati	7.372	2.043.460	119.336	2.188	2.172.356
Costo al 1/01/2007	13.528	4.215.228	135.676	7.282	4.371.714
Incrementi	2.321	118.641	1.905		122.867
Acquisizione scali	400		119		519
Decrementi	(14)	(1.884)	(2.307)		(4.205)
Riclassifiche	264	(2.664)	(475)		(2.875)
Costo al 31/12/2007	16.499	4.329.321	134.917	7.282	4.488.020
Ammortamenti accumulati al 01/01/2007	7.372	2.043.460	119.336	2.188	2.172.356
Ammortamenti dell'anno	2.116	254.504	4.837	221	261.678
Svalutazioni		92.131			92.131
Acquisizione scali	400		86		486
Decrementi		(1.884)	(2.289)		(4.173)
Riclassifiche					
Ammortamenti accumulati al 31/12/2007	9.888	2.388.211	121.970	2.409	2.552.478
Valore netto contabile al 31/12/2007	6.611	1.941.111	12.947	4.873	1.965.543

Rimandando a quanto precedentemente rappresentato nella Parte Generale in merito alla variazione di principio contabile sulle *shop visit*, si segnala che le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio hanno riguardato:

- incrementi per €/mgl 122.867, essenzialmente ascrivibili alla capitalizzazione delle revisioni cicliche (c.d. *shop visit*) su motori di proprietà ed in *leasing* (complessivamente pari a €/mgl 50.851), alle modifiche su velivoli e motori (€/mgl 28.295), all'acquisto di un motore di scorta per B777 (€/mgl 16.065) nonché alle revisioni della flotta di proprietà e di terzi (€/mgl 23.431). Ulteriori incrementi hanno essenzialmente riguardato la realizzazione dei nuovi *layout* di alcuni aeroporti italiani (€/mgl 2.321)
- svalutazioni nette per €/mgl 92.131, per i cui dettagli si rimanda a quanto precedentemente rappresentato nella nota nr 8;
- ammortamenti di competenza per €/mgl 261.678.

Si segnala che a copertura di finanziamenti bancari concessi alla Capogruppo per un importo nominale residuo pari a €/mgl 823.843 (€/mgl 999.180 al 31/12/2006), sono state rilasciate garanzie ipotecarie di 1° grado sui seguenti aeromobili di proprietà della Compagnia:

Famiglia	Numero aeromobili ipotecati
ERJ145	14
A321	13
A319	12
A320	8
B777	6
B767	2
MD80	3
Totale	58

Solo per un finanziamento collegato all'acquisto degli Embraer 145 è prevista la possibilità di sostituire la garanzia ipotecaria accesa su una macchina con altra forma di garanzia (sostituzione dell'aereo o rilascio di pegno su deposito fruttifero per un ammontare pari al valore residuo del finanziamento).

Normalmente tale possibilità non è tuttavia contemplata dai contratti e viene rimandata ad eventuali accordi tra le parti.

Per quanto riguarda gli eventuali costi di sostituzione, sono previsti a carico di Alitalia gli oneri relativi alle sole spese notarili.

Ovviamente nel caso di liberazione dell'aereo dall'ipoteca senza sostituzione della garanzia, occorre anche considerare la necessità di provvedere al rimborso del finanziamento. Solo in un caso è prevista nei contratti in essere una penale per il rimborso anticipato.

Al 31 dicembre 2007 Alitalia presentava un ordine di acquisto per un motore B777 del valore di circa 18 milioni di dollari.

Alla medesima data la Società vantava opzioni di acquisto per 6 aeromobili Embraer 170.

I beni detenuti in leasing finanziario sono rappresentati esclusivamente da un immobile sito in Milano.

Le principali caratteristiche del contratto vengono di seguito schematizzate:

Locatario	Alitalia-Linee Aeree Italiane- S.p.A.
Locatore	Mediocredito Centrale (già Leasing Roma, e originariamente Cofiri Leasing)
Data di stipula	18/12/1996
Durata locazione	31/01/1997 – 31/01/2012
Canone trimestrale posticipato	205.223 euro
Canoni a scadenza:	
- entro un anno	820.895 euro
- tra il 2° e il 5° anno	2.667.910 euro
- oltre il 5°	
Valore di riscatto	2.912.817 euro

(17) L'avviamento, è risultato pari a €/mgl 179, riferito al maggior valore emergente dall'acquisizione nel 2005 del ramo d'azienda Alitalia Airport

(18) Le altre attività immateriali, pari a €/mgl 14.790 hanno registrato un decremento di €/mgl 5.401 rispetto al 31 dicembre 2006.

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

	Diritti di brevetto industriale	Altre immobilizzazioni	Totale
ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI			
Al 1° gennaio 2006	13.822	1.608	15.430
Incrementi	5.162	7.809	12.971
Riclassifiche		(1.608)	(1.608)
Ammortamenti	(6.602)		(6.602)
Valore netto contabile al 31/12/2006	12.382	7.809	20.191
di cui:			
Costo	42.910	7.809	50.719
Ammortamenti accumulati	30.528		30.528
Costo al 1/01/2007	42.910	7.809	50.719
Incrementi		4.532	4.532
Decrementi		(5.300)	(5.300)
Costo al 31/12/2007	42.910	7.041	49.951
Ammortamenti accumulati al 01/01/2007	30.528		30.528
Ammortamenti dell'anno	4.633		4.633
Ammortamenti accumulati al 31/12/2007	35.161		35.161
Valore netto contabile al 31/12/2007	7.749	7.041	14.790

Tra le variazioni significative si osservano:

- incrementi per €/mgl 4.532, essenzialmente afferenti gli oneri sostenuti per progetti tesi ad apportare benefici futuri in termini di risparmio di costi (progetto CRM, ACARS, attraverso la razionalizzazione dei principali sistemi informatici aziendali);
- decrementi per €/mgl 5.300 principalmente inerenti gli oneri relativi al progetto Asset ritenuto non più capitalizzabile ai sensi dello IAS 38;
- ammortamenti di competenza per €/mgl 4.633.

Si rappresenta che al 31 dicembre 2007 la vita utile residua dei diritti di brevetto industriale era pari a circa 2 anni.

Al termine dell'esercizio Alitalia presentava impegni di acquisto *software* per un valore complessivo pari ad €/mln 2.

(19) Le **partecipazioni** hanno assunto un valore di a €/mgl 156.814 evidenziando un decremento netto di €/mgl 6.041 interamente riferito alla Società Volare.

	31.12.2007	31.12.2006
Costo di acquisto	156.814	162.855
Quota parte degli utili post acquisizione	0	0
Valore a bilancio	156.814	162.855

In maggior analisi, esse sono costituite da:

Partecipazioni in imprese controllate:

Denominazione	Volare	Alitalia Express	Aviofin	Alinsurance	Sisam	Totale
Sede	Ferno (Va)	Roma	Roma	Roma	Roma	
Percentuale di possesso	100%	100%	100%	6%	100%	
31/12/2006	40.000	21.850	2.916	6	1.328	66.100
Acquisizioni/Costituzione						
Aumento di capitale						
Versamenti in conto capitale	15.000					15.000
Riclassifiche						
Alienazioni						
Rivalutazioni (Svalutazioni)	(21.041)					(21.041)
31/12/2007	33.959	21.850	2.916	6	1.328	60.059

Partecipazioni in imprese collegate:

Denominazione	Gruppo Alitalia Servizi	Alicos	Totale
Sede	Fiumicino	Palermo	
Percentuale di possesso	51%	40%	
31/12/2006	94.392	2.362	96.754
Riclassifiche			
Alienazioni			
Rivalutazioni (Svalutazioni)			
31/12/2007	94.392	2.362	96.754

Alla data delle presenti note il 2% delle azioni di Alitalia Servizi S.p.A. di proprietà di Alitalia risulta ceduto in usufrutto a Fintecna Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (Fintecna) in attuazione dell'accordo di cessione del controllo della società.

Tale accordo prevede che, in caso di insolvenza o di ammissione della Alitalia ad una procedura concorsuale, Fintecna ha il diritto di risolvere alcune clausole fra le quali quella relativa ai patti parasociali

che governano la gestione della società e quella riguardante gli impegni assunti da Fintecna per gli aumenti di capitale sociale previsti.

Si segnala altresì che l'Assemblea degli Azionisti di Alitalia Servizi, nella riunione tenutasi il 20 dicembre 2007, nel confermare l'aumento del capitale sociale per 6 milioni di euro deliberato dall'Assemblea Straordinaria il 16 dicembre 2005 (aumento da effettuarsi mediante emissione di nuove azioni ordinarie che consentirebbe l'acquisizione del 51% dei diritti di voto indipendentemente dalla suindicata cessione dell'usufrutto) ha prorogato il termine per l'esecuzione dello stesso al 30 giugno 2008, confermando il mandato già conferito al consiglio di Amministrazione per la sua esecuzione. Alla medesima riunione del 20 dicembre u.s. l'Assemblea degli Azionisti di Alitalia Servizi ha deliberato un aumento del capitale sociale per 22 milioni di euro mediante l'emissione di azioni privilegiate.

L'aumento in parola è stato integralmente sottoscritto dall'altro Azionista della predetta Società.

Per ciò che in particolare concerne la valutazione della partecipazione nella controllata Volare, si rappresenta come all'esito delle verifiche condotte onde accertarne la recuperabilità dai valori contabili ("*impairment test*" – IAS 36), sia stato riscontrato un differenziale negativo pari a €/mgl 21.041 tra il valore di detta partecipazione per l'azionista (formato dall'*equity value* al 31 dicembre 2007 e da quanto per il medesimo soggetto ritraibile dall'utilizzo di *slot* su Linate) ed il valore contabile (costo storico) della partecipazione stessa, e pari quest'ultimo a €/mgl 55.000. Detto differenziale negativo ha conseguentemente originato una svalutazione di pari entità, che ha fatto attestare il valore della partecipazione detenuta da Alitalia in Volare ad €/mgl 33.959.

Per ciò che riguarda invece Alitalia Express, le valutazioni effettuate sulla recuperabilità del valore della partecipazione hanno condotto ad un esito favorevole.

(20) Le attività disponibili per la vendita, pari a €/mgl 4.586 , hanno presentato una riduzione di €/mgl 140.287, principalmente ascrivibile alla riduzione di valore del *fair value* della partecipazione azionaria in Air France, ed alla riclassifica della quota residua (€/mgl 105.715) della medesima posta nelle attività correnti alla voce "attività disponibili per la vendita"; essendo intervenuta alla fine del mese di marzo 2008 la dismissione della partecipazione. Gli effetti della vendita dell'intera partecipazione in Air France sulle riserve e sul conto economico nell'esercizio successivo sono descritti nella nota 30.

In dettaglio:

	31/12/2006	Acquisizioni	Riclassifiche	Alienazioni	Rivalutazioni (Svalutazioni)	31/12/2007
- Aeron. Radio of Thailand	0					0
- Consorzio Cies	103			(103)		0
- Eas	163					163
- Emittenti Titoli S.P.A.	27					27
- Consorzio E.T.L.	10					10
- Air France	140.176		(105.715)		(34.462)	0
- Lybian Italian Joint Co.	9					9
- Opodo Ltd	3.010					3.010
- S.I.T.A Inc. Foundation	1.340					1.340
- S.I.T.A SC	0,3					0,3
- Consorzio Turistel	26					26
- Aeroporto Friuli Venezia Giulia	7				(7)	0
Totale Attività disponibili per la vendita	144.873		(105.715)	(103)	(34.469)	4.586

Denominazione	Sede	% Partecipazione
. Aeroporto Friuli Venezia Giulia	Ronchi dei Legionari (GO)	1,89
. Consorzio Cies	Rende (CS)	-
. Consorzio E.T.L.	Roma	-
. Consorzio Turistel	Roma	-
. Eas	Il Cairo	5,83
. Emittenti Titoli S.p.A..	Milano	0,63
. Lybian Italian Joint Co.	Tripoli	0,33
. Opodo ltd	Londra	4,08
. Sita sc	Bruxelles	1,95
. Sita Inc. Foundation	Amsterdam	1,22

(21) I crediti finanziari e le altre attività finanziari non correnti, pari a €/mgl 85.767 hanno presentato una flessione di €/mgl 3.168.

In dettaglio:

Crediti finanziari ed altre attività finanziarie non correnti	31.12.2006	erogazioni	riclassifiche	Rivalutazioni (svalutazioni)	Altre variazioni	31.12.2007
Depositi cauzionali	56.717	11.197	(19.536)	(7.618)		40.761
Anticipi TFR	31.428	655				32.083
Crediti finanziari	790		12.544	(247)	(163)	12.923
Totale	88.935	11.852	(6.992)	(7.865)	(163)	85.767

Le principali variazioni hanno riguardato:

- le nuove erogazioni intervenute nel periodo (€/mgl 11.852), riferite principalmente alle cauzioni versate per contratti di locazione di aeromobili (€/mgl 11.197);
- la classifica nella voce “attività correnti – crediti vari ed altre attività correnti” di quanto esigibile entro l’esercizio successivo (€/mgl 6.988), per omogeneità di raffronto è stata parimenti classificato anche l’esercizio a raffronto (€/mgl 8.413);
- la diminuzione delle partite in valuta estera (€/mgl 4.021), essenzialmente a seguito dell’allineamento delle stesse ai cambi di fine periodo;
- la svalutazione dei depositi cauzionali per complessivi €/mgl 3.844, correlata all’attualizzazione dei depositi cauzionali non fruttiferi (€/mgl 2.610), nonché a quanto versato nel corso del 1997 alla società Paynesfield Ltd all’atto della stipula dei contratti di *leasing* relativi a tre aeromobili A321 (€/mgl 1.234), non più rimborsabile per l’esaurimento del termine entro il quale esercitarne il riscatto.
- Si segnala infine che il completamento della procedura per il recupero di quanto vantato nei confronti della Società Gemini ha prodotto un rientro limitato rispetto alle originarie richieste della Compagnia aveva richiesto. Il credito residuo (€/mgl 13.711) è stato pertanto cancellato utilizzando i fondi svalutazione crediti appositamente costituiti nei precedenti esercizi.

(22) Le **Rimanenze**, pari a €/mgl 19.725, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 2.797, da attribuire principalmente alle minori scorte di materiali per servizi di bordo, nonché di attrezzature tecniche per il settore cargo.

(23) I Crediti e le altre attività correnti

I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 116.389, hanno registrato un decremento di €/mgl 20.061, riconducibile essenzialmente all’apprezzamento dell’euro nei confronti del dollaro USA rilevabile, in particolar modo, nelle vendite contro carte di credito nonché ad una minore esposizione verso le Pubbliche Amministrazioni.

In maggior dettaglio:

Crediti commerciali	31.12.2007	31.12.2006	Variazione
Clienti	83.597	97.289	(13692)
Pubbliche Amministrazioni	29.650	36.030	(6.380)
Società controllate	2.783	1.937	846
Società collegate	359	1.195	(836)
Totale	116.389	136.451	(20.061)

I **crediti vari e le altre attività correnti**, pari a €/mgl 529.913, hanno complessivamente manifestato una crescita di €/mgl 75.903.

In maggior dettaglio:

Crediti vari ed altre attività correnti	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Compagnie di navigazione aerea	45.032	37.057	7.975
Agenti di viaggio	299.631	249.181	50.451
Debitori diversi	130.172	116.269	13.903
Anticipi a fornitori	55.078	51.504	3.574
Totale	529.913	454.010	75.903

A fronte dei crediti ritenuti inesigibili (o della quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare un fondo rettificativo di tale voce, valorizzato sulla base di dati storici relativi alle perdite su crediti, il cui ammontare al 31 dicembre 2007 risultava pari a €/mgl 81.904 (€/mgl 86.440 al 31 dicembre 2006).

Per quanto in particolare concerne:

- Le compagnie di navigazione aerea, si rappresenta che l'aumento (€/mgl 7.975), è principalmente collegato ad un maggior numero di tagliandi di altri vettori utilizzati su aeromobili Alitalia.;
- gli agenti di viaggio, si segnala che la crescita rispetto al 31 dicembre 2006 (€/mgl 50.541), è essenzialmente dovuta ad una maggiore esposizione nel comparto merci;
- i debitori diversi, si osserva che l'incremento (€/mgl 13.903) è risultato principalmente riconducibile a maggiori crediti relativi ad accordi commerciali.
Si evidenzia che tale posta accoglie l'importo di €/mgl 6.988 per quanto riveniente dalla voce "crediti finanziari e le altre attività finanziari non correnti" ed esigibile entro l'esercizio successivo, (€/mgl 8.413 nel precedente esercizio);
- anticipi a fornitori, si rileva che l'incremento, (€/mgl 3.574), ha conseguito ai maggiori anticipi corrisposti, essenzialmente ai fornitori di carburante;

(24) I crediti tributari, sono risultati pari a €/mgl 86.280 il decremento di €/mgl 6.308 ha tratto primariamente origine dai minori acconti versati all'Erario;

Si evidenzia, come in data 2 aprile 2008, siano stati incassati crediti d'imposta di esercizi precedenti, inclusivi di interessi, per un ammontare di circa €/mln 69 .

(25) Le attività disponibili per la vendita, pari a €/mgl 105.715 sono interamente riferite alla partecipazione Air France, classificata nelle attività correnti in quanto venduta a marzo 2008 come già descritto nella nota 20.

Per i titoli quotati (Air France) il fair value è stato determinato considerando le quotazioni di mercato di fine periodo; la percentuale di possesso al 31 dicembre era pari al 1,46%.

(26) La disponibilità e i crediti finanziari, pari a €/mgl 377.435 hanno consuntivato una flessione di €/mgl 371.815 quale conseguenza delle minori giacenze monetarie sui depositi, alla luce di quanto evidenziatosi nell'evoluzione del flusso monetario del periodo.

In maggior analisi:

Disponibilità e i crediti finanziari a breve	2007	2006	variazioni
Depositi bancari e postali	308.618	652.069	(343.451)
Assegni	0	0	0
Denaro e valori in cassa e in viaggio	8.729	8.458	271
Depositi bancari soggetti a restrizione	30.839	13.806	17.033
Titoli		109	(109)
Crediti finanziari a breve	29.249	74.808	(45.559)
Totale	377.435	749.250	(371.815)

(27) Le attività classificate come detenute per la vendita, pari a €/mgl 8.402, hanno presentato una flessione di €/mgl 899, quale effetto delle vendita del compendio immobiliare denominato Casale Somaini, concretizzatesi nel mese di aprile 2007.

La voce accoglie il valore di alcuni terreni dei quali è tuttora prevista la dismissione e per i quali il Consiglio di Amministrazione aveva disposto, nella prima frazione dell'esercizio, di congelarne le relative operazioni di vendita in considerazione della procedura, ancora in atto, di individuazione di soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società. Si ricorda inoltre che è tuttora in corso un contenzioso con Aeroporti di Roma relativamente ai terreni in oggetto.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':

Il **patrimonio netto**, è risultato pari a €/mgl 405.662 ed è costituito da:

(28) Il **Capitale Sociale** che, interamente versato e pari a €/mgl 1.297.299, al 31 dicembre 2007 era rappresentato da n. 1.386.697.439 azioni del valore unitario di circa 0,935 euro. Le stesse erano detenute per il 49,9% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, non presentando variazioni sostanziali rispetto all'importo in essere al 31 dicembre 2006.

Il lieve aumento riscontratosi, pari a €/mgl 3 (nr 3.034 azioni), è comunque interamente riconducibile alla conversione di obbligazioni in azioni intervenuta in varie fasi nel corso dell'esercizio.

Si ricorda come la Società si trovi tuttora nella fattispecie di cui all'art. 2446 c.c..

(29) Le **Riserve di capitale** che, registrando un valore di €/mgl 6, hanno fatto riscontrare un decremento di €/mgl 125.661.

In maggior analisi:

a) la **riserva da sovrapprezzo di conversione delle obbligazioni**, pari a €/mgl 6, ha evidenziato una flessione di €/mgl 1.456, così articolata:

- utilizzo, a parziale copertura delle perdite globalmente consolidatesi al 31 marzo 2007, di €/mgl 1.487, di cui €/mgl 1.462, deliberati dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2007 in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2006 e €/mgl 25 disposti dalla medesima Assemblea in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007, redatta ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile;
- incremento di €/mgl 31 a seguito della conversione di obbligazioni in azioni intervenuta nell'esercizio.

b) la **riserva prestito obbligazionario convertibile**, che accoglieva al 31 dicembre 2006 per €/mgl 124.205 la componente di patrimonio netto relativa al valore dell'opzione di conversione al momento dell'erogazione del prestito obbligazionario convertibile, ha evidenziato una diminuzione di pari entità, risultando completamente assorbita per effetto della decisione dell'Assemblea degli Azionisti, il 27 giugno, in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale dell'Alitalia al 31 marzo 2007, predisposta ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile, di coprire parzialmente le perdite complessive risultanti a tal data.

(30) Le **riserve di rivalutazione** che, esclusivamente composte dalla "Riserva per attività disponibili alla vendita" (che accoglie gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni del fair value delle attività disponibili alla vendita fintanto che esse non siano cedute o abbiano subito una perdita di valore), sono risultate negative per €/mgl 44.396, con una flessione di €/mgl 130.055, così determinatasi:

- utilizzo, a parziale copertura delle perdite complessivamente emerse al 31 marzo 2007 per €/mgl 95.594, di cui €/mgl 85.660 deliberati dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2007 in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2006 e €/mgl 9.934 disposti dalla

medesima Assemblea in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007, redatta ai sensi dell'art. 2446 del codice civile;

- decremento di €/mgl 34.461 (di cui €/mgl 9.934 positivi come detto formati dal 1° gennaio al 31 marzo 2007 e pertanto contabilmente trasferiti nell'ambito della predetta operazione di copertura delle perdite decisa dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno u.s., alla voce "perdite portate a nuovo" e €/mgl 44.396 configuratisi invece successivamente a tale data e di conseguenza tuttora esistenti nella posta in analisi), riferibile alla variazione del *fair value* della partecipazione in Air France.

Considerando pertanto quanto complessivamente accolto per €/mgl 95.594 all'esito delle delineate statuizioni assembleari nella voce "perdite portate a nuovo", il patrimonio netto include a livello globale al 31 dicembre 2007 una valorizzazione della partecipazione in Air France pari a €/mgl 51.198.

Si fa altresì notare che la cessione dell'indicata partecipazione in Air France, avvenuta alla fine del primo trimestre 2008, ha comportato, nell'esercizio 2008, un decremento complessivo delle riserve di €/mgl 51.198 (neutralizzando in tal modo completamente quanto precedentemente incluso nella voce "perdite portate a nuovo" per €/mgl 95.594), nonché la rilevazione a conto economico del plusvalore emergente pari a €/mgl 24.266.

Si segnala inoltre che l'effetto negativo sulle riserve rappresenta l'ammontare delle perdite coperte nell'esercizio 2007 con riserve da utili all'epoca non ancora realizzati che non hanno trovato capienza negli utili realizzati a seguito della cessione della partecipazione.

(31) Le **riserve da hedge accounting** che accoglie le variazioni del *fair value* degli strumenti derivati che si siano rilevati efficaci per la copertura dei flussi di cassa futuri attesi - *cash flow hedge*, ha registrato un valore negativo di €/mgl 14.615 a fronte di quello per €/mgl 4.020 di pari segno consuntivato alla chiusura dell'esercizio 2006.

In ordine alle variazioni incidenti su tale voce si fa osservare:

- quanto a €/mgl 16.124, valore della riserva al 31 marzo 2007 (che pertanto esprimeva una differenza positiva rispetto al bilancio al 31 dicembre 2006 pari a €/mgl 20.144), l'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2007, in sede di approvazione della Situazione Patrimoniale della Capogruppo al 31 marzo 2007, redatta ai sensi dell'art. 2446 del codice civile, ne ha deliberato l'assorbimento a parziale copertura delle perdite a tale data, trasferendone contabilmente l'importo alla posta "perdite portate a nuovo";
- la valorizzazione al 31 dicembre 2007 del *fair value* degli strumenti derivati i cui sottostanti accordi non sono ancora giunti a conclusione, unitamente all'azzeramento, con contropartita nella riserva in parola, della valutazione degli strumenti derivati invece contrattualmente conclusi, si è riflessa nella determinazione di una riserva da *hedge accounting* negativa per €/mgl 14.615.

Considerando pertanto quanto incluso, come sopra rappresentato per €/mgl 16.124 nelle perdite portate a nuovo, il patrimonio netto accoglie tuttora nel suo complesso una valorizzazione degli strumenti derivati in parola pari a €/mgl 1.509.

Si fa notare che ulteriori, future operazioni di sistemazione delle perdite dovranno essere effettuate considerando quanto incluso nella riserva di rivalutazione, nella riserva di copertura (*hedge accounting*) e, relativamente a quanto collegato alle due voci precedenti nei risultati portati a nuovo.

Si fa infine rilevare che per le operazioni derivate sul carburante, accolte al 31 dicembre tra la riserva da *hedge accounting*, (al 31 dicembre 2006 invece contabilizzate interamente a conto economico, come già rappresentato nella "parte generale" delle presenti Note, cui si fa qui rinvio), la successiva intervenuta valutazione di inefficacia ha determinato in accordo con la normativa IAS/IFRS in vigore, la rilevazione a conto economico delle sole variazioni di *fair value* intervenute nei periodi in cui non è stato possibile applicare le regole dell' *hedge accounting*.

(32) I risultati portati a nuovo che, pari a €/mgl 349.364, hanno evidenziato un aumento di €/mgl 371.184 e sono costituiti da:

c) la **riserva *first time adoption*** che, accogliendo gli effetti dell'adeguamento agli IAS/IFRS, ha presentato valore zero con un decremento di €/mgl 54.634, quale utilizzo, così come statuito dall'Assemblea degli Azionisti riunitasi il 27 giugno 2007, a parziale copertura delle complessive perdite emergenti al 31 dicembre 2006.

Inoltre si precisa che, a seguito delle delibere di copertura perdite da parte dell'Assemblea del 27 giugno 2007 sono state utilizzate, così come evidenziato nel prospetto di analisi delle movimentazioni del patrimonio netto (vedi pagina 228), la riserva *First time adoption* per €/mln 54,6, quella di copertura e traduzione per €/mln 16,1, quella prestito obbligazionario convertibile per €/mln 124,2 e quella per attività disponibili alla vendita per €/mln 95,6

Si fa rilevare altresì che il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* su motori (c.d. shop visit), ha comportato nell'esercizio a raffronto un adeguamento pari a €/mgl 16.697.

Riserve al 31 dicembre 2006	quota disponibile	quota distribuibile	quota utilizzata delibera assembleare 27 giugno 2007	Variazioni gennaio-marzo 2007	quota utilizzata delibera assembleare 27 giugno 2007	Variazioni aprile - dicembre 2007
			(bilancio 31 dicembre 2006)		(situazione patrimoniale al 31 marzo 2007 ex art. 2446 c.c.)	
Sovrapprezzo conversione obbligazioni	1.461.717	1.461.717	-	24.720	(24.720)	6.119
(1) Prestito obbligazionario convertibile	124.204.999	124.204.999	-		(124.204.999)	
(2) Attività disponibili per la vendita	85.659.581	85.659.581	-	9.934.097	(9.934.097)	(44.395.742)
(1) Hedge accounting	(4.020.199)	(4.020.199)	-	20.143.843	(16.123.644)	(14.615.405)
(1) First time adoption	108.370.649	108.370.649	108.370.649			
(1) First time adoption	(53.736.228)	(53.736.228)	-			
Totale	261.940.519	261.940.519	108.370.649	30.102.660	(150.287.460)	(59.005.028)

(1) riserve considerate da reintegrare accantonando utili di esercizi successivi così come disposto dalla delibera assembleare del 27 giugno 2007

(2) riserva da ricostituirsi ex D.Lgs. 38/2005

d) le **perdite portate a nuovo** che, pari a €/mgl 349.364, sono risultate così articolate:

saldo al 31 dicembre 2006	(49.781)
Restated 2006	16.967
Perdita al 31 dicembre 2006	(608.593)
copertura perdite 2006	
. da approvazione del bilancio 2006	141.756
. da approvazione della Situazione Patrimoniale al 31 marzo 2007	150.288
saldo al 31 dicembre 2007	(349.364)

Relativamente agli effetti del cambiamento di principio contabile relativo alle *shop visit* si rinvia a quanto precedentemente rappresentato nella Parte Generale.

(33) La perdita di periodo, pari a €/mgl 483.269.

(34) L'indebitamento bancario e verso altri finanziatori, inclusivo delle quote correnti e pari a €/mgl 808.851, ha registrato un decremento netto di €/mgl 224.071.

La variazione ha riguardato:

- i rimborsi effettuati nel periodo per €/mgl 154.144;
- la flessione netta correlata alla valorizzazione della componente valutaria e del costo ammortizzato per complessivi €/mgl 29.698;
- il decremento di €/mln 40.229 riferibile principalmente alla minore esposizione debitoria corrente nei confronti di istituti di credito e società controllate

Si fa rilevare che i finanziamenti a medio lungo termine sono per €/mln 845 a tasso variabile, esponendo il Gruppo al rischio di *cash flow* del tasso di interesse; la quota residua è invece a tasso fisso, esponendo il Gruppo al rischio di *fair value* del debito.

Isolando le valutazioni scaturenti dall'adozione del criterio del costo ammortizzato, si segnala altresì quanto segue:

- il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine è transitato dal 6,10 del 2006 al 6,47% del 2007, consuntivando un incremento di circa 0,37 punti percentuali;
- il tasso di gestione dell'indebitamento a breve termine ha riflesso un incremento di 0,42 punti percentuali, passando dal 3,56% del 2006 al 3,98% del 2007;
- al 31 dicembre 2007 i finanziamenti bancari a medio/lungo termine assistiti da garanzia reale ammontavano a €/mln 824;
- la distinzione per scadenza a m/l termine è la seguente:

Entro un anno	147.889
Tra il secondo e il quinto anno	538.838
Dopo il quinto	165.081
Totale	851.808

(35) Il **prestito obbligazionario convertibile**, è originariamente riferito a nr. 1.934.710.890 obbligazioni emesse a luglio 2002 al valore nominale di euro 0,37 cadauna, al tasso di interesse del 2,9% e convertibili in azioni entro il 2007.

A decorrere dal 4 agosto 2005, così come deliberato dall'Assemblea degli Obbligazionisti e dall'Assemblea degli Azionisti del 29 luglio 2005, il prestito obbligazionario ha tuttavia subito una ristrutturazione che ha comportato l'incremento del tasso di interesse annuo al 7,5%, nonché il differimento della scadenza al luglio 2010.

A seguito di tale rinegoziazione la società nel corso del 2005, come previsto dallo IAS 39, ha eseguito una verifica al fine di valutare l'eventuale estinzione della passività originaria con conseguente necessità di rilevazione di una nuova passività finanziaria. Tale verifica, eseguita in base a quanto previsto dal paragrafo 40 e dall'AG 62 del principio in oggetto, ha evidenziato la non estinzione del debito originario.

L'introito netto incassato attraverso l'emissione del prestito obbligazionario è stato suddiviso per separare la componente di debito rispetto a quella di patrimonio netto, rappresentata dal *fair value* dell'opzione incorporata nel prestito convertibile in azioni della società, come segue:

	€/mgl
Valore nominale del prestito obbligazionario emesso	715.843
Componente di patrimonio netto	(122.800)
Componente di debito alla data di emissione	593.043
Rettifica per valutazione al 1.1.2005	(62.012)
Componente di debito all'1.1.2005	655.054
Ratei al 31.12.2005	13.472
Interessi contabilizzati	53.889
Interessi pagati	(34.216)
Componente di debito all'1.1.2006	688.200
Conversioni	(9)
Interessi contabilizzati	63.528
Interessi pagati	(42.223)
Componente di debito al 31.12.2006	709.496
Conversioni	(34)
Interessi contabilizzati	64.621
Interessi pagati	(53.562)
Componente di debito al 31.12.2007	720.521

La riserva in essere al 31 dicembre 2006 relativa alla componente di patrimonio netto, pari ad €/mgl 124.205, è stata completamente utilizzata a copertura di perdite nell'esercizio in corso come precedentemente descritto nella nota 29.

Gli interessi contabilizzati nel periodo sono stati calcolati sulla base del tasso di interesse effettivo del 9,34% annuo.

Si ricorda altresì che con valuta 2 aprile 2007 è stata messa in pagamento la cedola annuale del prestito che, in seguito alla crescita del tasso di interesse derivante dalla ristrutturazione del debito intervenuta nel 2005, ha comportato un esborso complessivo di circa 54 milioni di euro, con un incremento di circa 12 milioni rispetto a quanto corrisposto nell'esercizio precedente.

Si segnala che, in relazione alla prevista vendita della totalità delle obbligazioni attualmente possedute dall'azionista di maggioranza contestuale all'operazione di privatizzazione in corso, il valore di mercato del prestito potrebbe essere significativamente influenzato dall'esito della procedura di vendita e dall'ingresso di un nuovo azionista di controllo a seguito dell'apporto di significative risorse finanziarie.

(36) Le **passività per locazioni finanziarie**, pari a €/mgl 4.809, hanno presentato una diminuzione di €/mgl 347, riconducibile al pagamento delle rate in scadenza nel periodo.

Di tale posta se ne rappresenta di seguito la stratificazione per scadenza:

Entro un anno	378
Tra il secondo e il quinto anno	4.431
Totale	4.809

L'analisi dell'indebitamento finanziario netto , così come già rappresentato nel paragrafo dedicato alla "Situazione dell' Alitalia" inserito nella Relazione sulla gestione, viene rappresentato nel successivo prospetto:

Posizione finanziaria netta

	31.12.2007	31.12.2006	Delta
A. Cassa	(8.729)	(8.458)	(271)
B. Altre disponibilità liquide	(306.658)	(643.537)	336.879
C. Titoli	0	(109)	109
D. Liquidità (A+B+C)	(315.387)	(652.104)	336.717
E. Crediti finanziari correnti	(60.088)	(88.614)	28.526
F. Strumenti finanziari derivati	(7.183)	(33.574)	26.391
G. Debiti bancari correnti	143.952	166.233	(22.281)
H. Altri debiti finanziari correnti	6.596	19.707	(13.111)
I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	143.365	152.366	(9.001)
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	(232.110)	(588.352)	356.242
K. Debiti bancari non correnti	596.358	763.645	(167.288)
L. Obbligazioni emesse	720.521	709.496	11.025
M. Altri debiti non correnti	64.794	84.491	(19.697)
N. Indebitamento finanziario(K+L+M)	1.381.672	1.557.632	(175.960)
O. Indebitamento finanziario netto (J+N)	1.149.563	969.280	180.282

Relativamente all'indebitamento a medio lungo termine, comprensivo delle quote correnti, si rappresenta la riconciliazione tra la valutazione al costo ammortizzato e il valore nominale:

	valore nominale	valutazione al costo ammortizzato	differenze
Indebitamento verso banche	744.857	738.218	6.639
Indebitamento verso altri finanziatori	38.530	38.428	102
Indebitamento verso società collegate	27.964	27.964	-
Prestito obbligazionario convertibile	714.148	720.521	(6.373)
Passività per locazioni finanziarie	4.809	4.809	-
totale	1.530.308	1.529.940	368

Si segnala altresì che l'indebitamento bancario esistente è pressoché per intero assistito da garanzie reali (ipoteche su aeromobili) ovvero da garanzie personali (prevalentemente garanzie rilasciate da agenzie per il credito all'esportazione). I relativi contratti di finanziamento prevedono clausole legali standard di risoluzione contrattuale. In nessun contratto è previsto, per il mantenimento del credito erogato, il rispetto di specifici indici patrimoniali/economici/finanziari.

Per quanto concerne in particolare il prestito obbligazionario convertibile, il relativo regolamento non prevede alcuna forma di *covenant* finanziario.

Esso contempla invece l'ipotesi di *negative pledge* in collegamento all'emissione di nuovi strumenti di debito quotati e/o negoziabili (escludendo tuttavia quanto riferibile sia all'indebitamento bancario sia alle garanzie costituite su aeromobili o parti di essi ovvero a specifiche richieste di leggi e regolamenti), che non potranno essere costituiti senza contestualmente o preliminarmente garantire nei medesimi termini ed alle medesime condizioni le obbligazioni dello stesso grado, in misura proporzionale al credito relativo alle obbligazioni stesse.

(37) Il trattamento di fine rapporto, pari a €/mgl 135.767, ha fatto riscontrare una crescita netta di €/mgl 3.307, correlata essenzialmente a quanto previsto dall'introduzione della legge 296/06 in tema di previdenza complementare, che si è riverberata sia in una variazione del calcolo attuariale sulla consistenza di quanto maturato fino al 31 dicembre 2006 sia nel TFR da versare all'INPS ed ai Fondi di previdenza complementare.

La prima innovazione, escludendo la valutazione della componente incrementativa delle retribuzioni future e coniugandosi, per effetto di quanto conseguentemente statuitosi dai principi contabili internazionali, con la rilevazione delle perdite attuariali precedentemente non contabilizzate (in linea con il cosiddetto metodo del corridoio), ha comportato un onere aggiuntivo nell'esercizio pari a circa €/mln 13, amplificato a €/mln 18 considerando il relativo calcolo attuariale.

Parziale compensazione è intervenuta per quanto versato all'INPS ed ai Fondi di previdenza complementare nonché per quanto corrisposto per le risoluzioni di lavoro intervenute nel periodo.

In maggior dettaglio, la voce in oggetto riflette l'indennità riconosciuta in Italia ai dipendenti nel corso della vita lavorativa e liquidata al momento della cessazione del rapporto di lavoro. In presenza di specifiche condizioni, può essere parzialmente anticipata al dipendente nel corso delle vita lavorativa stessa.

La variazione rispetto al 31 dicembre 2006 è rappresentata nella successiva tabella:

Passività al 31.12.2006	132.460
Effetto riforma L. 296/06	8.595
<i>Actuarial Losses (Gain)</i>	4.843
<i>Service cost</i>	1.979
<i>Interest Cost</i>	6.165
<i>Benefit paid</i>	(18.277)
<i>Transfer</i>	1
Passività al 31.12.2007	135.767

Il TFR è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	4,70%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%

(38) Il Fondo sconti su biglietti, pari a €/mgl 13.999, ha evidenziato una flessione di €/mgl 849, così rappresentabile:

Passività al 31.12.2006	14.848
<i>Service Cost</i>	140
<i>Interest Cost</i>	610
<i>Benefit paid</i>	(1.428)
Perdite attuariali eccedenti il corridoio	(172)
Passività al 31.12.2007	13.999

Esso è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	4,75%
Tasso annuo di attualizzazione pensionati	4,75%
Tasso annuo di inflazione	2,00%

(39) Gli **altri benefici definiti**, riferiti ai fondi pensione per i dipendenti di Alitalia negli Stati Uniti e nel Regno Unito sono risultati pari a €/mgl 2.019 e hanno manifestato un decremento netto di €/mgl 742 principalmente riconducibile a quanto connesso con i fondi del Regno Unito, per i quali i rischi eccedenti la valutazione attuariale sono stati classificati nel “fondo rischi vari” (€/mgl 999) , la quota rimanente (€/mgl 257) costituisce l’adeguamento attuariale per i fondi pensione USA.

Il fondo pensione USA, è stato calcolato secondo le seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	5,50%
Tasso annuo di rendimento atteso	6,50%

Il fondo pensione UK, è stato calcolato secondo le seguenti ipotesi attuariali:

Ipotesi finanziarie	31.12.2007
Tasso annuo di attualizzazione	4,80%
Tasso annuo di rendimento atteso	4,80%

In relazione al fondo pensione a benefici definiti esistente in Gran Bretagna si rimanda a quanto rappresentato nel paragrafo delle presenti note dedicato alle passività potenziali

Ulteriori elementi informativi concernenti l'evoluzione della fattispecie in parola fino alla data di predisposizione delle presenti note esplicative sono invece forniti nella successiva nota n. 48

(40) Il fondo per imposte, è risultato pari a €/mgl 4.600 e ha presentato un decremento di €/mgl 2.983

Esso include:

- gli stanziamenti a copertura del prevedibile fabbisogno per oneri fiscali per €/mgl 82, che non hanno evidenziato variazioni di rilievo rispetto all'esercizio precedente;
- le passività per imposte differite che, pari a €/mgl 4.518, hanno registrato una riduzione di €/mgl 2.983 come riportato nella seguente tabella:

(migliaia di euro)	Valore al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Valore al 31.12.2007
	7.502		(2.466)	(517)	4.518

Si informa altresì che il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nel periodo a raffronto un adeguamento per maggiori imposte pari a €/mgl 3.899.

Le **Attività per imposte anticipate**, pari a €/mgl 21.475, hanno manifestato una riduzione netta di €/mgl 195, correlato principalmente dalla "caduta" di quota parte del credito, in particolare connesso alla svalutazione della flotta, degli anni pregressi.

Si informa altresì che il cambio di principio contabile relativo al trattamento di alcune *heavy maintenance* sui motori (c.d. *shop visit*), ha comportato nel periodo a raffronto un adeguamento pari a €/mgl 3.168.

In dettaglio:

(migliaia di euro)	Valore al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Adeguamenti	Valore al 31.12.2007
	21.669	6.710	(4.168)	2.738	21.475

La natura delle più significative differenze temporanee generatrici di attività nette per imposte anticipate viene posta in evidenza nel prospetto di seguito prodotto:

(migliaia di euro)	Valore al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Adeguamento	Valore al 31.12.2007
Imposte sul reddito differite:					
- Maggiori valori flotta	3.520			(516)	3.004
- Adeguamento fondo area tecnica	-				
- Adeguamento per shop visit	3.899		(2.466)		1.433
- altre	83			(1)	82
	7.502		(2.466)	(517)	4.518
Imposte sul reddito anticipate:					
- Fondi per rischi ed oneri	(7.166)	(3.125)	2.326	(1.786)	(9.751)
- Oneri pluriennali per adeguamento Ias	(2.564)	(140)	816	338	(1.550)
- Rimanenze di magazzino	(219)	(47)	42	36	(188)
- Altre	(11.720)	(3.399)	984	4.150	(9.985)
	(21.669)	(6.710)	4.168	2.738	(21.475)
Attività nette per imposte anticipate	(14.167)	(6.710)	1.702	2.221	(16.957)

Le passività per imposte differite si analizzano come segue:

	31.12.2007	31.12.2006
Imposte sul reddito differite		
Imposte sul reddito differite	4.518	7.502
Imposte sul reddito anticipate compensabili		
	4.518	7.502
Imposte sul reddito anticipate non compensabili	(21.475)	(21.669)
	(16.957)	(14.167)

Il valore complessivo delle imposte differite relative a voci accreditate a patrimonio netto al 31 dicembre 2007 risultava pari a €/mgl 4.518.

Le perdite fiscali ante consolidato di Alitalia ammontano a €/mgl 569.448 e sono utilizzabili entro il 2008.

Le perdite fiscali da Consolidato Fiscale assommano a €/mgl 1.492.721 e sono utilizzabili entro i seguenti esercizi:

Scadenza		Effetto Fiscale
2009	593.293	163.156
2010	353.650	97.254
2011	367.178	100.974
2012	178.600	49.115
	1.492.721	410.498

Le perdite fiscali utilizzabili da Alitalia risultano nel complesso pari a €/mgl 2.062.169 tenendo conto che l'effetto fiscale alle suddette perdite è stato valutato applicando la nuova aliquota Ires stabilita dalla finanziaria 2008.

La posizione fiscale della Società ed il relativo contenzioso

Nel corso del 2007 non sono state realizzate operazioni societarie tali da generare riflessi in ambito fiscale.

Il periodo d'imposta chiuso al 31 dicembre 2007 rappresenta il primo esercizio in cui è stato rinnovato il regime di tassazione consolidata di Gruppo. Il conseguimento di un'unica base imponibile da parte delle società rientranti nel perimetro del consolidato nazionale (Alitalia Express S.p.A; Aviofin S.p.A., Sisam S.p.A. in liquidazione e Alinsurance S.r.l. in liquidazione), appositamente regolamentato a mezzo di idonei accordi contrattuali, ha consentito di ottimizzare l'onere tributario complessivo del Gruppo Alitalia e di conseguire un vantaggio pari a €/mln 4,7. Tale vantaggio rappresenta il risparmio d'imposta, conseguito a livello di Gruppo e corrispondente all'aliquota della tassazione del reddito d'impresa vigente nel nostro Paese, maturato in seguito alla completa neutralizzazione degli imponibili fiscali delle società del Gruppo con le perdite imputabili alla controllante.

Il risultato fiscale conseguito al 31 dicembre 2007 ha evidenziato una perdita, ai fini IRES, pari ad €/mln 195, da attribuire completamente al nuovo regime di tassazione.

Al termine del periodo d'imposta 2007, la Compagnia ha registrato fondi tassati e poste con effetti fiscali differiti per un ammontare complessivo pari a circa €/mln 588 (differenze temporali attive). La componente economica positiva generata da tali fondi e da tali poste, per la parte afferente l'IRES – che per il 2007 ammonta a €/mln 210 – sarà rilevata nell'esercizio in cui emergeranno in maniera completa i presupposti per la relativa iscrizione.

Per quanto concerne invece l'IRAP, sono stati iscritti crediti per imposte anticipate pari ad un importo di €/mln 6,7 mentre sono venute meno imposte anticipate iscritte, a tale titolo, precedentemente in Bilancio per un ammontare di €/mln 6,9. Il conto economico ha consuntivato nel corso del 2007 un'imposta corrente IRAP pari a €/mln 26, determinata alla luce della normativa vigente ed, in particolare, anche delle modifiche introdotte dall'art. 12 del D. Lgs 28 febbraio 2005 n. 38, che ha recepito il regolamento comunitario n. 1606/2002/CE in materia di principi contabili internazionali.

Relativamente alle perdite che residuano dalle dichiarazioni fiscali della Compagnia, la sola perdita fiscale conseguita da Alitalia nel corso del 2003 risulta ancora utilizzabile per compensare i futuri imponibili, mentre quella maturata nel periodo d'imposta 2002 – pari a €/mln 255 – risulta definitivamente scaduta per il decorso del relativo termine di utilizzo.

La società, nell'insussistenza del presupposto necessario, non ha iscritto attività per imposte anticipate correlate alle perdite fiscali conseguite negli esercizi precedenti.

Contenzioso Tributario

Il periodo d'imposta 2007 ha fatto registrare una consistente riduzione del contenzioso tributario della Società nei confronti dell'Amministrazione Finanziaria.

Tra i fatti di maggior rilievo si segnala che nel corso del 2006 si è concluso a favore della Compagnia il giudizio di primo grado innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma, instaurato a seguito di ricorso avverso la cartella esattoriale emessa dal Comune di Fiumicino, con la quale si rilevava il presunto mancato pagamento

dell'Imposta di Pubblicità e le relative sanzioni con riferimento all'insegna apposta sulle porte di accesso ad un *hangar* ubicato all'interno del sedime aeroportuale.

In materia di Imposta sulle Attività Produttive (IRAP), si evidenzia che, a seguito della sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, emessa il 3 ottobre 2006 all'esito del procedimento C-475/03, con la quale è stata sancita, in sede comunitaria, la compatibilità dell'imposta in argomento con la direttiva 388/77/CEE, la Compagnia ha presentato istanza di riunificazione dei ricorsi, già promossi dalla stessa per il rimborso dell'imposta riferita alle singole annualità che vanno dal 2000 al 2004, al fine di ridurre le spese processuali. Inoltre, la Compagnia ha concordato con l'Ufficio di Roma 6, parte resistente, la compensazione delle spese di giudizio, secondo quanto previsto dall'Agenzia delle Entrate con la circolare n. 9 del 14 febbraio 2007, al fine della presentazione da parte della Società di formale rinuncia al ricorso, ai sensi dell'art. 44, D. Lgs. 546/1992.

In proposito si sottolinea che la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha disposto nel corso del 2007 l'estinzione per rinuncia al ricorso di tutti i procedimenti riguardanti la richiesta di rimborso dell'imposta in argomento compensando le spese processuali.

Inoltre in data 2 Aprile 2008 la Compagnia ha ricevuto, per gli anni 1998, 1999, 2000, 2001 e 2002, il rimborso delle eccedenze di credito Irpeg dei periodi d'imposta sopra indicati maggiorati degli interessi legali per un valore complessivo pari ad €/mln 69.

(41) Gli accantonamenti, pari a €/mgl 243.796 hanno presentato un incremento di €/mgl 49.665.

In maggior dettaglio:

- a) **Il fondo concorsi ed operazioni a premi**, pari a €/mgl 94.359, ha espresso rispetto all'esercizio 2006 un incremento di €/mgl 18.978, da riferirsi all'esposizione corrente per l'operazione a premi. L'incremento risulta così articolato:

Assorbimento per biglietti aerei	(35.103)
Assorbimento per oggetti premio	(1.779)
Accantonamento	55.860
Totale variazione	(18.978)

Si precisa che al 31 dicembre 2007 è scaduta la manifestazione per il quinquennio 2003 – 2007 che consentirà agli aventi diritto, entro il 30 giugno 2008, di conseguire i relativi premi; da segnalare che il fondo in parola accoglie anche i riflessi derivanti dall'insorgere in capo ad Alitalia di un'obbligazione implicita al 31 dicembre 2007 collegata al lancio della promozione Premio Fedeltà, che consentirà ai passeggeri iscritti al Programma, nel caso utilizzino due voli con Alitalia nei primi 6 mesi del 2008, di vedersi riconosciute a determinate condizioni contemplate dal Regolamento, da luglio 2008 e se non utilizzate entro il 30 giugno 2008, un ammontare di miglia corrispondenti a quelle del 31 dicembre 2007.

Il primo gennaio 2008 è iniziato il nuovo concorso per il triennio 2008-2010.

- b) **Il fondo per rischi vari**, pari a €/mgl 113.786, ha evidenziato una crescita netta di €/mgl 24.819, riflettendo:

- gli stanziamenti effettuati nel periodo per €/mgl 42.380 in massima parte a fronte di controversie avviate sia con alcuni fornitori per servizi vari, e verso il personale sia a fronte di azioni revocatorie in corso nonché quanto appostato per fronteggiare rischi di varia natura insorti in paesi esteri.. Ulteriori €/mgl 1.307 sono principalmente afferenti l'aumento dei rischi connessi a giacenze monetarie in paesi esteri soggette a processi restrittivi di trasferimento e, in misura minore, rischi previdenziali;
- gli assorbimenti per €/mgl 14.687 afferenti al venir meno dell'alea correlata a contenziosi con il personale, con fornitori per servizi vari e con i rischi di varia natura in paesi esteri, nonché per €/mgl 5.000 per l'abbandono della controversia insorta avverso l' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Al 31 dicembre 2007, il fondo in parola accoglieva pertanto stanziamenti collegati, essenzialmente, alle seguenti fattispecie:

1. per €/mgl 69.424 quanto appostato per contenziosi (civile, giuslavoristico, dei trasporti, previdenziale), richieste di risarcimenti, procedimenti e spese legali in corso sia in Italia sia all'estero;
 2. per €/mgl 31.011 quanto stanziato per controversie con i fornitori, nell'ambito delle quali si segnala sia quanto ivi accolto (€/mgl 8.793) onde tener conto della interpretazione resa dall'Enac sulle c.d. "royalties" sul carburante (sovrapprezzi non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del servizio di fornitura), la cui eliminazione è stata disposta dal D.L. 203/2005, (poi convertito definitivamente nella legge 248 del 2/12/2005) nonché quanto allo stato valutato necessario in ordine ai fondi pensione per i dipendenti di Alitalia negli Stati Uniti e nel Regno Unito (€/mgl 8.499);
 3. per €/mgl 3.604 quanto afferente alcuni vincoli esistenti in Paesi esteri sul trasferimento in Italia di consistenze monetarie.
 4. €/mgl 8.399 quanto accantonato per fronteggiare rischi di carattere fiscale insorti in Paesi esteri
- c) Il **fondo adeguamento area tecnica**, che accoglie quanto maturato a fronte dei possibili costi da sostenere per poter restituire gli aeromobili in locazione alle condizioni previste, con particolare riferimento allo stato delle manutenzioni programmate, è risultato pari a €/mgl 35.650 e ha fatto registrare un incremento netto di €/mgl 5.867, correlato essenzialmente a quanto stanziato nel periodo per effetto della proroga di alcuni contratti di locazione operativa per aeromobili MD80 .

(42) Altre passività correnti

I **debiti commerciali**, pari a €/mgl 608.647, hanno fatto riscontrare una crescita di €/mgl 106.722. Essi risultano così composti:

Debiti commerciali

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Debiti verso fornitori	464.187	435.048	29.139
Debiti verso imprese controllate	1.376	7.660	(6.284)
Debiti verso imprese collegate	143.072	59.181	83.891
Acconti	12	36	(24)
	608.647	501.925	106.722

L' incremento sopra rappresentato è riferibile principalmente:

- alla maggiore esposizione verso le società collegate del Gruppo Alitalia Servizi, per €/mgl 83.391 in relazione:
 - ✓ alle fatturazioni da essa pervenute per lavori di manutenzione su aeromobili e per servizi informatici, e per l'assistenza di scalo, al 31 dicembre ancora non liquidate da Alitalia a seguito sia di contestazioni insorte (è stata in tal caso avanzata formale richiesta di emissione di note di credito), sia di verifiche in corso (che hanno in questo caso, alla data di predisposizione della presente situazione contabile, comportato la semplice sospensione del pagamento). Si segnala che per le contestazioni inerenti alcune clausole contrattuali per i servizi di manutenzione ed *handling*, in data 28 dicembre 2007, è stato sottoscritto con il Gruppo Alitalia Servizi un accordo transattivo a conclusiva definizione delle partite sospese, la cui manifestazione finanziaria si è riflessa nei primi mesi del 2008;
si specifica che per entrambe tali causali, sono state ovviamente attivate le corrispondenti scritture a conto economico, nella forma di costi per servizi;
 - ✓ ai minori pagamenti effettuati in nome e per conto dalla Capogruppo, quale effetto della voltura di alcuni contratti con fornitori per servomezzi e servizi vari;
 - ✓ all' incremento, a partire dai primi mesi del 2007, delle prestazioni ricevute, tra le quali l'"*outstation*" (accentramento di tutte le attività amministrative e contabili, che in precedenza venivano espletate direttamente dagli uffici periferici, su due centri contabili a Manila e a Budapest);
- ai più elevati debiti verso fornitori per €/mgl 29.139, primariamente ascrivibili alla maggiore esposizione verso i gestori aeroportuali, per diritti di imbarco da riversare;

I **debiti vari e le altre passività**, pari a €/mgl 527.780, hanno evidenziato un decremento di €/mgl 67.418 rispetto al 31 dicembre 2006.

In maggior dettaglio essi sono costituiti da:

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Debiti vari ed altre passività			
Debiti verso istituti di previdenza	34.252	21.528	12.724
Biglietti prepagati	241.994	276.774	(34.780)
Compagnie di navigazione aerea	35.381	77.413	(42.032)
Agenti di viaggio	86.466	74.665	11.801
Depositi cauzionali di terzi	906	921	(15)
Creditori diversi	128.781	143.897	(15.116)
	527.780	595.198	(67.418)

In particolare, la riduzione rispetto all'esercizio a confronto è essenzialmente riferita:

- al decremento della voce "biglietti prepagati" (€/mgl 34.780), che riflette sia la maggiore velocità di utilizzo dei tagliandi di volo sia il minor volume di vendite di biglietti,
- alla riduzione del debito verso Compagnie di navigazione aerea (€/mgl 42.032) principalmente da attribuirsi dal passaggio da una frequenza di regolazione da mensile a una settimanale delle compensazioni tra vettori nonché alle minori prestazioni forniteci;
- alla minor esposizione verso creditori diversi (€/mgl 15.208), principalmente per minori debiti verso compagnie di assicurazione e verso la Deutsche Bank, questi ultimi collegati al pagamento delle opzioni sul carburante di competenza, nonché per la già commentata riclassifica generata dal diverso trattamento contabile dei debiti verso i fondi di previdenza del personale navigante.
- ai maggiori debiti verso istituti di previdenza (€/mgl 12.724), correlati essenzialmente, quale conseguenza dell'introduzione della legge 296/06, alle quote di competenza al 31 dicembre del TFR da versare all'INPS ed ai Fondi di previdenza complementare, allocate invece nei debiti per trattamento di fine rapporto nel bilancio al 31 dicembre 2006, nonché a quelle invece relative al fondo pensione del personale navigante, appostate nei creditori diversi nell'esercizio a confronto.

(43) I **debiti per imposte correnti**, comprendenti le imposte da versare all'Erario, sono risultati pari a €/mgl 23.744 e hanno presentato un aumento di €/mgl 6.829 in massima parte riferibile all'IRAP.

(44) Gli **strumenti finanziari derivati**, valutati al *fair value*, hanno presentato un valore netto positivo di €/mgl 7.183 e sono rappresentati come segue:

Strumenti finanziari derivati passivi

	31.12.2007	31.12.2006	variazione
Operazioni derivate su cambi	2.121	16.224	(14.103)
CCS	44.501	16.299	28.202
IRS su indebitamento a m/l termine	21	185	(164)
	46.643	32.708	13.935

Strumenti finanziari derivati attivi

	31.12.2007	31.12.2006	variazioni
Operazioni derivate su cambi	1.014	13.785	(12.771)
IRS su indebitamento a m/l termine	0	24	(24)
Operazioni derivate su carburante	52.812	52.474	338
	53.826	66.283	(12.457)

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto già rappresentato nella precedente nota IFRS 7.

(45) Contratti di locazione operativa

(€/mgl)	2007	2006
Importi dei canoni corrisposti durante l'esercizio	438.843	458.842

Tali contratti di locazione operativa riguardano essenzialmente le locazioni di flotta e gli affitti di immobili. In particolare relativamente a tali contratti, alla data di bilancio, l'ammontare dei canoni ancora dovuti dalla Società è il seguente:

	31.12.2007	31.12.2006
Contratti di locazione operativa		
Canoni da corrispondere entro un anno	177.270	174.383
Tra il secondo ed il quinto anno	585.747	501.559
Dopo il quinto anno	243.937	300.521
Totale	1.006.954	976.463

I contratti di locazione operativa non presentano clausole di estensione ad eccezione del contratto relativo ad aeromobili B777. Esclusivamente i canoni per *maintenance reserve* presentano contrattualmente un'indicizzazione delle tariffe.

(46) Operazioni con entità correlate

Alitalia è controllata direttamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che alla data della presente nota detiene il 49,9% del capitale sociale.

Le operazioni, facenti tutte parti della gestione ordinaria, effettuate con le altre entità correlate, (società collegate e altre società controllate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze), riguardano principalmente prestazioni di manutenzione, assistenza aeroportuale, servizi informatici e amministrativi, fornitura di carburante per gli aeromobili; esse sono tutte regolate da contratti che prevedono prezzi determinati in funzione di riferimenti di mercato, cioè alle condizioni che si sarebbero applicate fra due parti indipendenti e sono state compiute nell'interesse della Società.

Gli importi a credito non sono garantiti e saranno liquidati per contanti. Per i rapporti commerciali e diversi non è stata data o ricevuta alcuna garanzia, e non sono stati effettuati accantonamenti per perdite su crediti sugli importi a credito verso le entità correlate.

Si riportano di seguito gli ammontari dei rapporti di natura commerciale e diversa e di natura finanziaria posti in essere con le altre entità correlate del Gruppo.

Rapporti commerciali e diversi, posti in essere nell'esercizio 2007

€/mgl.

Impresa controllante	31.12.2007		Costi 2007		Ricavi 2007	
	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Beni	Servizi	Beni	Servizi
Ministero dell'Economia e delle Finanze	8.964		-	-	-	-
	8.964	-	-	-	-	-

Imprese controllate	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Costi 2007		Ricavi 2007	
			Beni	Servizi	Beni	Servizi
Direttamente:						
Alitalia Espress S.p.a.	2.100		-	154.004	438	120.395
Volare S.p.a.		1.210	-	7.581		8.566
Aviofin S.p.a.		166	-			45
Sisam S.p.a. in liquidazione	26	-				
Indirettamente:						
Alinsurance S.r.l. in liquidazione	657					5
	2.783	1.376	-	161.585	438	129.011

Imprese collegate	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Beni		Servizi	
			Beni	Servizi	Beni	Servizi
Alitalia Servizi S.p.a		94.432	31	577.956	234	6.504
Alitalia Airport S.p.a		41.480		136.103	388	576
Atitech S.p.a.	345				2	4
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.		483			13	32
Alicos S.p.a.		6.677		14.175		
Ales S.p.a.	14					14
Sasco	2.772					
	3.131	143.072	31	728.234	637	7.129

Imprese possedute o controllate dal Ministero dell'Economia e Finanze	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Beni		Servizi	
			Beni	Servizi	Beni	Servizi
Enel	-	28	-	282		
Eni	189	- 1.148	344.644			702
Enav	4.835					1.288
	5.024	- 1.120	344.644	282	-	1.990
Totali al 31.12.2007	19.902	143.328	344.675	890.101	1.075	138.130

Rapporti commerciali e diversi, posti in essere nell'esercizio 2006

Impresa controllante	31.12.2006		Costi 2006		Ricavi 2006	
	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Beni	Servizi	Beni	Servizi
Ministero dell'Economia e delle Finanze	8.964		-	-	-	-
	8.964	-	-	-	-	-

Imprese controllate	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Costi 2006		Ricavi 2006	
			Beni	Servizi	Beni	Servizi
Direttamente:						
Alitalia Espress S.p.a.		7.398	-	145.395	735	137.608
Volare S.p.a.	1.231		-			1.417
Aviofin S.p.a.		257	-			45
Sisam S.p.a. in liquidazione		6				
Indirettamente:						
Alinsurance S.r.l. in liquidazione	706					5
	1.937	7.661	-	145.395	735	139.075

Imprese collegate	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Costi 2006		Ricavi 2006	
			Beni	Servizi	Beni	Servizi
Alitalia Servizi S.p.a		36.329	-	536.757	110	38.392
Alitalia Airport S.p.a		19.767		121.509	468	1.702
Atitech S.p.a.	899		-	278	1	312
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.	296				12	20
Alicos S.p.a.		3.085		12.691		
	1.195	59.181	-	671.235	591	40.426

Imprese possedute o controllate dal Ministero dell'Economia e Finanze	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Costi 2006		Ricavi 2006	
			Beni	Servizi	Beni	Servizi
Enel	8		-	231		
Eni	7.417		339.504			443
Enav	5.063					1.307
	12.488	-	339.504	231	-	1.750
Totali al 31.12.2006	24.584	66.842	339.504	816.861	1.326	181.251

Rapporti finanziari posti in essere nell'esercizio 2007

€/mgl.	31.12.2007		2007	
	Crediti	Debiti	Oneri fin	Proventi fin
Imprese controllate				
Alitalia Espress S.p.a.	14.891			1.429
Volare S.p.a.	14.357			781
Aviofin S.p.a.		-	174	
Alinsurance s.r.l. in liquidazione			5	
Sisam S.p.a. in liquidazione		-	33	
	29.248	-	212	2.210
Imprese collegate	Crediti e altre attività	Debiti e altre passività	Oneri fin	Proventi fin
Alitalia Airport S.p.a (a medio/lungo term)		27.251	2.095	386
Alitalia Airport S.p.a (quote a breve term)		713		
Alitalia Servizi S.p.a				224
Atitech S.p.a.				324
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.				173
	-	27.964	2.095	1.107
Totali al 31.12.2007	29.248	27.964	2.307	3.317

Rapporti finanziari posti in essere nell'esercizio 2006

€ / <i>mg.</i>	31.12.2006		2006	
	Crediti	Debiti	Oneri fin	Proventi fin
Imprese controllate				
Alitalia Espress S.p.a.	23.209			1.662
Volare S.p.a.	15.093			323
Aviofin S.p.a.		8.058	232	
Sisam S.p.a. in liquidazione		3.334	97	
	38.302	11.392	329	1.985
Imprese collegate				
Alitalia Airport S.p.a (a medio/lungo term)		32.296	1.942	514
Alitalia Airport S.p.a (quote a breve term)		998		
Alitalia Servizi S.p.a				354
Atitech S.p.a.				469
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.				173
	-	33.294	1.942	1.510
Imprese possedute o controllate dal Ministero dell'Economia e Finanze				
Fintecna S.p.a.		1.065	159	
	-	1.065	159	-
Totali al 31.12.2006	38.302	45.751	2.430	3.495

Garanzie

Le fidejussioni prestate nell'interesse di alcune società collegate pari ad un valore di €/mgl , riguardano esclusivamente le garanzie rilasciate a favore dell'Amministrazione Finanziaria nell'ambito della procedura dell'IVA di gruppo.

Esse possono sintetizzarsi come segue:

€/mgl					
Imprese collegate	Importo fidejussione	Scadenza	Importo fidejussione	Scadenza	Totali fidejussioni
Alitalia Airport S.p.a	23.153	31.12.2007	9.030	31.12.2008	32.183
Atitech S.p.a	20.315	31.12.2007	6.645	31.12.2008	26.960
Az Maintenance Systems Spa	3.207	31.12.2007	11.203	31.12.2008	14.410
	46.675	-	26.878	-	73.553

€/mgl	31.12.2007	31.12.2006
Imprese collegate	Fidejussioni	Fidejussioni
Alitalia Airport S.p.a	32.183	42.845
Atitech S.p.a.	26.960	37.713
Alitalia Maintenance Systems S.p.a.	14.410	14.410
	73.553	94.968

Incidenza delle operazioni o posizioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale, sul risultato economico e sui flussi finanziari

a) L'incidenza delle operazioni effettuate con società correlate sulle voci dello stato patrimoniale è indicata nella seguente tabella riepilogativa:

Descrizione (euro migliaia)	Totale	Parti correlate al 31.12.2007		Totale	Parti correlate al 31.12.2006	
		Importi	%		Importi	%
Crediti commerciali	116.389	19.902	17,1	136.451	24.584	18,0
Attività finanziarie a breve termine	60.087	29.248	48,7	88.613	38.302	43,2
Debiti commerciali	608.647	143.328	23,5	501.926	66.842	13,3
Passività a medio/lungo termine	656.720	27.251	4,1	838.797	33.361	4,0
Passività a breve termine	152.130	713	0,5	194.124	12.390	6,4

b) L'incidenza delle operazioni effettuate con società correlate sulle voci del conto economico è indicata nella seguente tabella riepilogativa:

Descrizione (euro migliaia)	Totale	Parti correlate al 31.12.2007		Totale	Parti correlate al 31.12.2006	
		Importi	%		Importi	%
Ricavi operativi	4.762.069	139.205	2,9	4.677.210	182.577	3,9
Spese per acquisto, per servizi e per altre spese operative	(3.908.133)	(1.234.776)	31,6	(4.006.897)	(1.156.365)	28,9
Proventi finanziari	65.844	3.317	5,0	71.431	3.495	4,9
Oneri finanziari	(186.445)	(2.307)	1,2	(180.241)	(2.430)	1,3

c) I principali flussi finanziari effettuati con parti correlate e l'incidenza degli stessi sono sintetizzati nella seguente tabella riepilogativa:

(euro migliaia)	31.12.2007	31.12.2006
Ricavi e proventi	139.205	182.577
Costi e oneri	(1.234.776)	(1.156.365)
Variazione crediti e debiti commerciali diversi	81.168	13.983
Dividendi e interessi	1.010	1.065
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	(1.013.393)	(958.740)
Investimenti in immobilizzazioni mat e imm	(105.210)	(46.551)
Investimenti in partecipazioni		(40.000)
Variazione dei crediti finanziari	9.054	
Flusso di cassa netto da attività di investimento	(96.156)	(86.551)
Variazione dei debiti finanziari	(11.677)	1.361
Variazione dei debiti finanziari a medio/lungo	(6.110)	(9.573)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento	(17.787)	(8.212)
Totale flussi finanziari verso entità correlate	(1.127.336)	(1.053.503)

Descrizione (euro migliaia)	Totale	Parti correlate al 31.12.2007		Totale	Parti correlate al 31.12.2006	
		Importi	%		Importi	%
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	(3.777)	(1.013.393)	N.S.	(136.889)	(958.740)	700,4
Flusso di cassa netto da attività di investimento	(138.192)	(96.156)	69,6	(37.272)	(86.551)	232,2
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento	(211.742)	(17.787)	8,4	(237.110)	(8.212)	3,5

Compensi corrisposti agli organi di amministrazione e controllo e ai dirigenti con responsabilità strategica

L'ammontare dei compensi corrisposti ai componenti degli organi di amministrazione e di controllo e ai dirigenti con responsabilità, è stato, con riferimento all'intero esercizio 2007 il seguente:

€/mgl	2007	2006
Amministratori	219	1.621
Sindaci	203	203
Presidenti	342	
	764	1.824

Gli Amministratori ed i Sindaci non hanno dichiarato di detenere, nel periodo di permanenza della carica, partecipazioni nel capitale sociale dell'Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. e delle società dalla stessa controllate.

Relativamente ai dirigenti con responsabilità strategica i benefici corrisposti durante l'esercizio 2007 sono stati i seguenti:

€/mgl	2007	2006
compensi per la carica	2.880	1.978
benefici non monetari	82	50
bonus e altri incentivi	77	1.255
altri compensi	1.296	1.715
totale	4.335	4.998

I dirigenti con responsabilità strategica hanno dichiarato di detenere al 31 dicembre 2007 n. 6.294 azioni del capitale sociale dell'Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. (al 31 dicembre 2006: 15.669). In conformità a quanto stabilito dall'art. 78 del Regolamento Consob n.11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, nella tabella seguente si indicano, secondo i criteri stabiliti nell'allegato 3C al citato regolamento, i compensi corrisposti agli Amministratori, ai Sindaci ed ai Dirigenti con responsabilità strategiche in carica nell'esercizio 2007:

In conformità a quanto stabilito dall'art. 78 del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, nella tabella seguente si indicano, secondo i criteri stabiliti nell'allegato 3C al citato Regolamento, i compensi corrisposti agli Amministratori ed ai Sindaci in carica nell'esercizio 2007.

Cognome e nome	Società	Carica ricoperta	Periodo di carica	Scadenza carica	Emolumenti per la carica ricoperta in Alitalia	Benefici non monetari	Bonus e altri incentivi	Altri compensi
CHECCHIA Gabriele	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2007 – 15.01.2007	Cessato	986,30	-	-	-
CIMOLI Giancarlo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente-Amministratore Delegato Amministratore	01.01.2007 – 17.01.2007 17.01.2007 – 22.02.2007	Cessato Cessato	131.000,00	436,33	-	-
LIBONATI Bernardino	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente	22.02.2007 – 31.07.2007	Cessato	15.780,82	-	-	-
POLICE Aristide	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	22.02.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2009	20.580,82	1.600,00	-	-
PRATO Maurizio	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Presidente	01.08.2007 – 31.12.2007	Cessato	326.414,76 ¹	-	-	-
SABATINI Giovanni	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2007 – 31.12.2007	Cessato	24.000,00 ²	450,00	-	-
SANTINI Carlo	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	22.02.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2009	20.580,82	-	-	-
SPINETTA Jean-Cyril	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	01.01.2007 – 17.01.2007	Cessato	1.117,81	-	-	-
VANNOZZI Luciano	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Amministratore	22.02.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2009	20.580,82 ²	-	-	-
BERRUTI Diego Maria	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco effettivo	01.01.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2007	37.000,00	120,00	-	-
BORTOLOMIOL Marcellino	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. Volare S.p.A.	Sindaco effettivo Presidente Collegio Sindacale	01.01.2007 – 31.12.2007 01.01.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2007 Approv. bil. 2008	37.000,00 -	- -	- -	- 12.000,00
LAGHI Enrico	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco effettivo	01.01.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2007	37.000,00	592,00	-	-
MANCINI Nicandro	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.	Sindaco effettivo	01.01.2007 – 31.12.2007	Approv. bil. 2007	37.000,00	-	-	-
PACIFICO Luigi	ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A. Sisam S.p.A. in liquidazione	Presidente Collegio Sindacale Presidente Collegio Sindacale	01.01.2007 – 31.12.2007 01.01.2007 – 31.12.2007	Cessato Cessato	55.000,00 ³ -	294,00 -	- -	- 3.900,00

¹ Di cui Euro 83.333,33 corrispondenti alla parte variabile dell'emolumento ed Euro 25.108,83 corrispondenti alla quota maturata a titolo di trattamento di fine mandato.

² Emolumento di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi della direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica del 1° marzo 2000.

³ Di cui Euro 30.739,73 di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi della direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica del 1° marzo 2000.

(47) Informazioni ai sensi dell'art 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2007 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione resi dalla stessa Società di revisione e da entità appartenenti alla sua rete

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi (in migliaia di euro)
Revisione contabile	Deloitte & Touche S.p.A.	538
Altri servizi (1)	Rete Deloitte	150
Totale		688

(1):attività di verifica a seguito dell'entrata in produzione del nuovo software gestionale denominato Sistema Unico Integrato (SUI)

(48) Note esplicative al Rendiconto Finanziario di Alitalia

Nel corso dell'anno 2007 è stata osservata una riduzione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti pari a €/mgl 353.852(da €/mgl 729.327 a €/mgl 375.475).

Vengono considerate nelle disponibilità liquide e mezzi equivalenti la cassa, i depositi bancari e postali, i crediti finanziari a breve, i titoli e gli scoperti di conto corrente. Si ricorda che nella cassa sono altresì inclusi i "fondi in viaggio" che rappresentano disponibilità liquide in corso di trasferimento, alla data di chiusura del periodo, dagli uffici periferici alla sede centrale della Società.

A detta evoluzione hanno concorso:

Per €/mgl 3.777 il negativo flusso di cassa netto riveniente da attività di esercizio originato da:

- dal flusso di cassa operativo per €/mgl 104.138, alla determinazione del quale hanno contribuito essenzialmente la variazione del capitale di esercizio (€/mgl 62.709), gli ammortamenti (€/mgl 266.311), la ripresa delle variazioni rappresentate dalle plusvalenze nette e dalle svalutazioni nette di immobilizzazioni (€/mgl 118.331) nonché lo scorporo di interessi, dividendi, imposte di competenza dell'esercizio e della componente valutativa dei cambi (complessivamente per €/mgl 138.339) cui si è contrapposta principalmente la perdita di esercizio (€/mgl 483.269).
- dalle poste monetarie relative agli interessi pagati (pari a €/mgl 110.109 importo comprensivo del pagamento degli interessi sul prestito obbligazionario) ed alle imposte liquidate (€/mgl 18.301), in parte compensati dal favorevole apporto derivante dagli interessi e dai dividendi incassati nel periodo (€/mgl 20.495)

Per €/mgl 138.192, gli impieghi netti in attività d'investimento, che hanno riguardato:

- per €/mgl 122.900 gli investimenti in immobilizzazioni materiali, riconducibili per (€/mgl 50.851 revisioni cicliche, (c.d. shop visit), su motori di proprietà, ed in leasing), per €/mgl 51.726 a heavy maintenance e a modifiche su aeromobili, nonché per (€/mgl 16.065 all'acquisto di un motore di scorta per aamm B777. Ulteriori investimenti essenzialmente inerenti la realizzazione dei nuovi layout di alcuni aeroporti italiani (€/mgl 2.321);

- per €/mgl 4.532 gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, essenzialmente afferenti gli oneri sostenuti per progetti informatici tesi ad apportare benefici economici futuri, sia in termini di maggiori ricavi sia in termini di risparmio di costi;
- per €/mgl 26.852 gli investimenti in immobilizzazioni finanziarie, ascrivibili per €/mgl 15.000 al versamento in conto capitale effettuato a favore della società Volare, nonché per la parte restante, all'attivazione di depositi cauzionali anche collegati ai nuovi contratti di locazione di aeromobili;
- per €/mgl 16.092 quanto classificato nelle attività correnti, in massima parte inerente crediti esigibili entro l'esercizio successivo, nonché quanto ritenuto non più in linea con i principi dell'iniziale capitalizzazione (progetto Asset);
- per €/mgl 211.742 l'attività netta di finanziamento, principalmente afferente per €/mgl 154.144 i rimborsi nominali di prestiti a medio lungo termine inclusivi delle quote correnti, per €/mgl 23.203 la flessione netta correlata alla valorizzazione della componente valutaria, del costo ammortizzato, per €/mgl 22.266 la variazione negativa dell'indebitamento a breve termine al netto delle già citate quote correnti nonché, per €/mgl 11.815 degli interessi passivi non monetari.
- per €/mgl 12.467 l'effetto negativo delle variazioni dei cambi sulle disponibilità monetarie;
- per €/mgl 12.326 gli interessi attivi non monetari.

(49) Passività potenziali:

Alitalia è parte in procedimenti civili e amministrativi ed in azioni legali collegati al normale svolgimento delle sue attività. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, e tenuto conto dei fondi rischi esistenti, si ritiene che tali procedimenti e azioni non determineranno effetti negativi rilevanti sul bilancio consolidato. Di seguito è indicata una sintesi dei procedimenti più significativi; salva diversa indicazione non è stato effettuato alcuno stanziamento a fronte dei contenziosi di seguito descritti in quanto si ritiene improbabile che dall'esito dei procedimenti possano derivare danni o oneri significativi, ovvero perché l'ammontare dello stanziamento non è stimabile in modo attendibile.

Fondo pensione per il personale locale di Alitalia ed Alitalia Servizi nel Regno Unito

Per quanto riguarda l'evoluzione della situazione concernente il fondo pensione privato a favore dei propri dipendenti acceso dall'Alitalia nel Regno Unito (in ordine alla quale si è fornita ampia informativa in sede di Bilancio al 31 dicembre 2006 e di Relazione semestrale 2007), si segnala che la fase di "*consultation*" avviata a valle della precedente richiesta avanzata dai *Trustees* per un importo di 19,4 milioni di sterline (valutato secondo il criterio cosiddetto del *buy-out*), si è conclusa il 2 novembre 2007, data in cui i *Trustees* stessi hanno formalmente richiesto alla Compagnia un pagamento di 14,5 milioni di sterline.

Alitalia ha contestato tale richiesta ed i *Trustees* hanno deciso di non avviare alcuna azione legale volta ad ottenerne il pagamento, in attesa della sentenza della High Court of Justice, prevista per l'inizio del 2008 e diretta a dirimere la controversia insorta tra Alitalia ed i *Trustees* in relazione ad una precedente richiesta di

questi ultimi volta ad ottenere il pagamento in un'unica soluzione di 27,5 milioni di sterline, importo valutato corrispondente all'acquisto sul mercato di un fondo analogo.

Detta sentenza, notificata il 25 febbraio 2008, ha sostanzialmente respinto le specifiche richieste dei *Trustees*, confermando, per altro verso, la possibilità per questi ultimi di scegliere la modalità di calcolo ritenuta più appropriata per la salvaguardia degli interessi dei Membri, una volta acquisito il parere degli Attuari e completata la "*consultation*" con la Compagnia.

In data 19 marzo 2008 i *Trustees* hanno ufficialmente aperto una nuova fase di "*consultation*" senza però ritirare formalmente la richiesta di 14,5 milioni di sterline formulata il 2 novembre 2007.

Alla chiusura di tale ulteriore fase, in data 4 aprile, la richiesta è stata reiterata per un importo pari a 14,1 milioni di sterline.

Va segnalato che Alitalia ha avviato un confronto con i sindacati per modificare il corrente *pension scheme*, da uno schema a beneficio definito - *Defined Benefit* - ad uno a contribuzione definita - *Defined Contribution*. Il completo passaggio allo schema a contributi definiti svincolerà tuttavia Alitalia dalla complessa e rischiosa gestione attuale solo per il futuro, mantenendola obbligata pro – quota in relazione ai membri già aderenti al precedente schema.

La Compagnia sta altresì considerando la possibilità di chiudere il fondo con relativa cessione dello stesso (previa richiesta ed accordo con i *Trustees*) ad una società assicuratrice (c.d. *wind up*), svincolandosi da qualsiasi responsabilità di carattere giuridico ed economico.

Indagini antitrust in ordine all'attività Cargo Alitalia

Si ricorda, rinviando per maggiori dettagli alla Relazione al Bilancio 2006, come siano in corso, sia negli U.S.A., sia in ambito comunitario, indagini antitrust volte all'accertamento di eventuali intese restrittive della concorrenza in materia di fissazione di prezzi nell'ambito del mercato internazionale del trasporto aereo di merci.

Per quanto concerne l'indagine statunitense, la Compagnia, con l'ausilio di legali locali all'uopo incaricati, si è attivata per reperire tutti i documenti e le informazioni richiesti dal *U. S. Department of Justice – Antitrust Division - National Criminal Enforcement Section* di Washington DC (DOJ), nell'ambito di procedure di volta in volta concordate con tale Autorità.

Nel mese di febbraio 2007, è stato riferito dai nostri citati legali che Alitalia è stata anche coinvolta, come parte convenuta, nella controversia civile collettiva promossa dalla clientela, parallelamente all'avvio dell'indagine del DOJ, davanti all'*US District Court of New York*, per il risarcimento dei danni asseritamente patiti per effetto della presunta intesa cartellistica di che trattasi nei confronti dei soggetti privati interessati.

Per quanto riguarda l'indagine comunitaria, si informa, altresì, che, in data 24 aprile 2007, l'Alitalia ha ricevuto dagli Uffici della Commissione Europea una richiesta di informazioni, che replicava un'analogha richiesta del dicembre 2006, volta ad acquisire elementi conoscitivi in ordine ai servizi di trasporto aereo di merci operati dalla Compagnia all'interno ed all'esterno dell'Unione Europea / Spazio Economico Europeo (UE / SEE), a decorrere dal 1995, alla quale è stato fornito adeguato riscontro.

In data 12 giugno 2007, l'Alitalia ha, poi, ricevuto una seconda richiesta di informazioni concernente i dati del giro di affari relativo ai servizi di trasporto aereo di merci su determinate rotte, anch'essa puntualmente soddisfatta.

In data 21 dicembre 2007, è stato, quindi, notificato ad Alitalia e ad altri vettori comunitari, da parte dei predetti Uffici della DG Concorrenza della Commissione Europea, uno *Statement of Objections* (o Comunicazione degli Addebiti - "CdA"), con cui la Commissione stessa ha dato formalmente avvio, ai sensi dell'art. 2 del reg. 773/2004, ad un procedimento per l'adozione di una decisione volta a constatare l'esistenza di un'infrazione delle norme in materia di concorrenza realizzata dalle imprese destinatarie del predetto provvedimento.

A tale atto la Compagnia ha puntualmente replicato, in data 21 aprile 2008, presentando delle osservazioni nell'ambito della memoria difensiva, predisposta ai sensi dell'art. 10 del Reg. CE n. 773/2004 e dell'art. 27 (1) del Reg. CE n. 1/2003, orientate a dimostrare la non riconducibilità ad Alitalia delle intese anticoncorrenziali ipotizzate dalla Commissione e delle molteplici carenze dell'istruttoria effettuata dalla Commissione medesima.

La Commissione Europea ha recentemente invitato i vettori interessati ad un'audizione in materia – che si terrà nei giorni dal 30 giugno al 4 luglio pp.vv. – alla quale Alitalia si sta accuratamente preparando.

In ordine al possibile rischio economico derivante dall'esito delle indagini di che trattasi, i legali incaricati della difesa della Compagnia, evidenziano come, attualmente, non vi siano elementi di conoscenza sufficienti per un concreto apprezzamento di tale rischio, sia sotto il profilo del procedimento del DOJ, sia sotto quello della controversia civile collettiva promossa negli U.S.A., e sia, infine, per quanto riguarda il procedimento avviato dalla Commissione Europea.

Quanto ai primi due procedimenti, Alitalia, infatti, non ha ricevuto alcun atto formale di contestazione o addebito dal DOJ, né una quantificata pretesa da parte dei *plaintiffs* (attori) nell'ambito della *class action*, e, anche relativamente al procedimento comunitario, all'esito dell'analisi effettuata pure alla luce dell'articolata richiamata memoria difensiva, il *quantum* di un'eventuale sanzione irrogabile alla Società appare, allo stato, di incerta determinazione, dovendosi attendere il prosieguo del procedimento stesso.

Contenzioso instaurato con la società di gestione dell'aeroporto di Malpensa – SEA

Con atto notificato in data 7 febbraio 2008, 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 euro 1.250 milioni.

La pretesa attorea si fonda sulla decisione di Alitalia consistente nella rinuncia a continuare ad operare quale Hub Carrier sullo scalo di Malpensa.

In data 30 aprile 2008, 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.

La prima udienza di trattazione si è tenuta in data 28 maggio 2008 e la successiva si terrà in data 9 luglio.

Indagine Antitrust sulle rotte UE - Giappone

In data 11 marzo 2008 è stata effettuata presso gli uffici della Compagnia un'ispezione da parte di alcuni funzionari della Commissione Europea con l'assistenza di dipendenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ed il supporto di appartenenti al nucleo della Guardia di Finanza in forza presso la predetta AGCM, a seguito della decisione del 29 febbraio 2008, con cui la Commissione Europea ha disposto nei confronti di Alitalia e delle sue controllate dirette ed indirette di sottoporsi ad un accertamento in applicazione dell'art. 20, par. 4, del Reg. (CE) n. 1/2003.

La predetta decisione ha disposto tale accertamento nel quadro di un'indagine volta a verificare l'eventuale violazione da parte di Alitalia e di altre compagnie aeree comunitarie di norme antitrust, nella presupposizione che i vettori interessati avrebbero costituito un'intesa (o avrebbero, quantomeno, posto in essere delle pratiche concordate) per la fissazione delle tariffe per il trasporto passeggeri per quanto concerne i collegamenti fra l'Unione Europea ed il Giappone.

Contenziosi instaurati dalle società di gestione aeroportuale italiane in materia di corrispettivi aeroportuali

Facendo seguito alle informative in precedenza rappresentate in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007, tutti i ricorsi presentati dagli enti gestori aeroportuali sono stati respinti dai TAR aditi (Lombardia e Lazio). Gli enti gestori aeroportuali hanno conseguentemente promosso - innanzi al Consiglio di Stato in sede giurisdizionale - gli appelli avverso i provvedimenti in primo grado che rigettavano i ricorsi medesimi. Alitalia si è conseguentemente

costituita nel corso del mese di gennaio 2008 nei predetti giudizi di secondo grado, proponendo a sua volta appello incidentale ai fini di una riforma in senso ad essa ancor più favorevole delle decisioni impugnate.

SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE N. 51/08

Con sentenza n. 51/08, in data 27 febbraio 2008, la Corte Costituzionale si è pronunciata sulla questione di legittimità costituzionale degli artt. 11-*nonies*, 11-*decies*, 11-*undecies*, 11-*duodecies* e 11-*terdecies* del d.l. 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla L. 2 dicembre 2005, n. 248 (meglio nota col nome di legge sui “requisiti di sistema”), a suo tempo sollevata nel 2006 dalle Regioni Toscana, Piemonte, Campania ed Emilia-Romagna, nonché dalla Regione Siciliana.

All'esito del procedimento in esame, la Corte ha emesso una sentenza di natura cosiddetta “additiva”, con la quale pur confermando la legittimità costituzionale della Legge in oggetto, ha, comunque, ritenuto, in applicazione del principio di leale collaborazione fra lo Stato e le Regioni, l'illegittimità costituzionale degli artt. 11-*nonies* ed 11-*undecies*, comma 2, *nella [sola] parte in cui* il Legislatore ha ommesso la previsione dell'obbligo di (i) acquisire il parere della Conferenza unificata prima dell'adozione della relativa delibera CIPE in materia, e di (ii) acquisire il parere della Regione interessata con riferimento ai piani di intervento infrastrutturale. Al di fuori di tali previsioni, la costituzionalità della portata e del complessivo impianto della Legge sono stati tuttavia sostanzialmente confermati dalla Consulta.

Safari Air Service

E' tuttora pendente una controversia con Safari Air Service inerente la pretesa di compenso a favore di quest'ultima per attività d'intermediazione prestata in occasione della sottoscrizione di un contratto di manutenzione con Zambia Airways mai regolato finanziariamente, pur avendo Alitalia reso la prestazione, stante il fallimento della compagnia africana.

Terreni Località Pianabella

In data 24 maggio 2007 il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, accogliendo il ricorso proposto da Aeroporti di Roma, ha dichiarato illegittima la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 162 del 31 marzo 2006 di approvazione delle delibere del Consiglio Comunale di Fiumicino n. 137/1999 e 159/1999, con cui veniva adottato il Piano Regolatore Generale, limitatamente all'attribuzione, alle aree di proprietà Alitalia (terreni siti in località “Pianabella”), della destinazione a”F3b”, ossia Servizi Privati con Funzione di Polarità Urbana.

Alitalia ha da tempo manifestato l'intenzione di procedere alla vendita dei suddetti terreni, avviando procedure per la selezione di potenziali acquirenti. La sfavorevole pronuncia in primo grado, potrebbe riflettersi in un'attenuazione del profilo di redditività della programmata operazione di dismissione immobiliare.

Contenzioso Minerva

- a) Fallimento Minerva S.p.A. / Alitalia S.p.A. (Tribunale di Roma) Provvigioni

Facendo rinvio anche in questo caso alla Relazione al Bilancio 2006 e rammentando come il fallimento della Minerva SpA abbia chiesto la condanna di Alitalia al pagamento di €/mln 5,8 a titolo di restituzione di provvigioni, asserite come non dovute e trattenute in costanza di rapporto, oltre €/mln 5 a titoli di risarcimento del danno, si fa rilevare che all'esito della discussione sull'ammissione dei mezzi istruttori tenutasi il 29 aprile 2008, il Giudice ha respinto la richiesta di CTU avversaria e ha rinviato la causa al 9 dicembre 2009 per la precisazione delle conclusioni.

b) Fallimento Minerva / Alitalia Express ed Alitalia. Revocatoria Fallimentare

In aggiornamento rispetto a quanto rappresentato nella relazione al Bilancio 2006 in ordine all'azione revocatoria fallimentare promossa dal Fallimento Minerva verso Alitalia ed Alitalia Express per €/mln 0,6, si evidenzia come le due società si siano costituite con comparsa del 27/4/2007, abbiano chiesto il rigetto delle domande del Fallimento Minerva ed eccepito, inoltre, l'incompetenza parziale del Tribunale di Catanzaro in favore di quello di Roma. Nell'udienza del 15 aprile 2008, ravvisando la possibile competenza collegiale della causa, il giudice si è riservato.

Contenzioso Amministrativo - Volare S.p.A.

Per quanto in particolare attiene il contenzioso insorto con Air One relativamente all'aggiudicazione ad Alitalia, nell'aprile 2006, del Complesso Aziendale del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria, si segnala, rinviando a quanto già rappresentato in sede di Relazione al Bilancio 2006 e nelle successive Relazioni semestrali e trimestrali del 2007 e 2008, che il ricorso per ottemperanza promosso da Air One ai fini dell'esecuzione, previa misura cautelare, della sentenza n. 4956 del 25 settembre 2007, con la quale il Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi alla procedura indetta dal Commissario Straordinario del predetto Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è stato accolto dal Consiglio di Stato, in data 26 febbraio / 3 marzo 2008, con conseguente obbligo per il Commissario Straordinario stesso di rinnovare la gara mediante l'invito ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura, a presentare nuove offerte.

La rinnovazione della gara è stata ordinata anche se il contratto di compravendita del Complesso Aziendale del Gruppo Volare, stipulato da Alitalia per il tramite di Volare S.p.A., deve ritenersi ancora valido e vincolante e pende davanti al Tribunale Ordinario di Roma il giudizio, proposto da Air One, per la declaratoria di inefficacia dello stesso (si segnala che la prima udienza è prevista per il 2 ottobre 2008). Avverso la predetta decisione del 26 febbraio / 3 marzo u.s., l'Alitalia ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per revocazione che è stato respinto in data 29 / 30 aprile u.s. dal medesimo Organo giurisdizionale. Il 12 maggio u.s. Alitalia ha, pertanto, presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione a quest'ultimo provvedimento.

Contestualmente, il Commissario Straordinario di Volare Group ha, a sua volta, presentato un'istanza al Consiglio di Stato affinché venissero impartite opportune direttive onde consentire che il disposto della Decisione di ottemperanza potesse essere concretamente eseguito. Su tale istanza, il Consiglio di Stato, con decisione in data 27 maggio u.s., si è pronunziato ordinando la rinnovazione della gara entro quindici

giorni dalla notificazione del proprio provvedimento, ed attribuendo – altresì - il compito di porre in essere gli atti necessari al Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*.

Si segnala che in data 11 giugno 2008 è pervenuta da parte dello stesso Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*, comunicazione indirizzata ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura con la quale “ *si invitano codeste Società a formalizzare, ora per allora, un’offerta vincolante ed irrevocabile per 120 giorni per l’acquisto del complesso aziendale Gruppo Volare . . . Tali offerte dovranno pervenire . . . entro le ore 12 del giorno 14 luglio 2008*”

Si ricorda come al 31 dicembre 2007 il valore di libro della partecipazione ammontasse ad €/mln 34 al netto della svalutazione rilevata nel conto economico dell’esercizio di €/mln 21.

Il 22 maggio 2008 Alitalia ha effettuato un versamento infruttifero in conto operazioni sul capitale di €/mln 20, tratto dalla riduzione di pari entità dei crediti finanziari a tale data di Alitalia stessa nei confronti di detta partecipata totalitaria.

Contenzioso Fiscale

In data 21 marzo 2007 è stato notificato alla società Alitalia Airport S.p.A. ed alla società Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A., da parte dell’Agenzia delle Entrate, Ufficio di Roma 3, in qualità di parti contraenti responsabili in solido per il versamento dell’imposta di registro ai sensi dell’art. 57 D.P.R. 131/1986, un avviso di rettifica e liquidazione afferente all’atto di compravendita di azienda tra le suddette parti, rogato dal notaio Paolo Silvestro in data 16 marzo 2005, oltre interessi e sanzioni ad essa relativi per un importo complessivo di Euro/mgl 0,214.

Avverso tale avviso, in data 5 giugno 2007 la società Alitalia Airport ha presentato ricorso dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

(50) Attività potenziali:

a) Fallimento Minerva / Alitalia S.p.A. (Tribunale di Catanzaro) Insinuazione al passivo e successiva opposizione allo stato passivo

Con atto dell’8/4/2004 Alitalia S.p.A. ha domandato di essere ammessa al passivo dell’amministrazione straordinaria di Minerva S.p.A. per € 8.851.548,54 a fronte dei danni subiti in ragione dell’interruzione, da parte di questa società, dell’attività di volo svolta in esecuzione dell’accordo di “code sharing free flow” del 24/5/2002.

Con provvedimento del 22/7/2004 il Tribunale di Catanzaro ha dichiarato la conversione dell’amministrazione straordinaria in fallimento; la domanda di ammissione al passivo non è stata accolta.

Alitalia S.p.A. ha pertanto proposto opposizione allo stato passivo con atto del 14/5/2007. Il Fallimento si è costituito con comparsa del 18/10/2007 chiedendo il rigetto della domanda di Alitalia. Nell’udienza del 13 marzo 2008, per l’ammissione dei mezzi istruttori, il giudice si è

riservato. In data 28 aprile 2008, il Giudice, sciogliendo la riserva istruttoria, ha rinviato il giudizio al 23 settembre 2008, per l'escussione di due testi per parte.

(51) Numero medio di dipendenti a libro matricola

Il personale medio impiegato dalla Società nel corso dell'esercizio 2007 è risultato il seguente:

Alitalia S.p.A. <u>Forza media a libro matricola</u>	31/12/2007	31/12/2006	delta	delta %
Dirigenti	109,4	113,9	-5	-4,0%
Quadri	480,9	488,3	-7	-1,5%
Impiegati	3.019,9	3.210,3		
Operai	198,2	217,5	-19	-8,9%
<i>totale TERRA</i>	<i>3.808,4</i>	<i>4.030,0</i>	<i>-222</i>	<i>(5,5%)</i>
Piloti	1.844,9	1.853,2	-8	-0,4%
Assistenti di Volo	4.337,0	4.413,5	-77	-1,7%
<i>totale VOLO</i>	<i>6.181,9</i>	<i>6.266,7</i>	<i>-85</i>	<i>-1,4%</i>
TOTALE	9.990,3	10.296,7	-306	-3,0%

(52) Legge n.41 del 28 febbraio 1986 art.18, punto 5

L'importo delle agevolazioni e riduzioni tariffarie praticate nel corso del 2007, tenuto conto della Convenzione con il Ministero dei Trasporti per la concessione dei servizi di trasporto aereo, e fatte salve le riduzioni di carattere commerciale riconosciute a terzi o dipendenti della Società secondo la normativa IATA, ammonta a €/mgl 5.817.

(53) Eventi successivi

Nel fare rinvio a quanto già illustrato nelle precedenti note in ordine ai più significativi eventi intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, si informa che Alitalia ha aggiornato il Documento Programmatico sulla Sicurezza previsto dall'art. 34 del D. Lgs. 196/2003 ("Codice in materia di protezione dei dati personali"), nella versione già predisposta e formalizzata nel 2007, entro la prevista scadenza del 31 marzo 2008, in osservanza del punto 19 dell'allegato B) al predetto D. Lgs. 196/2003.

Attestazione del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Reg. Consob n. 11971/99 es.m.i.

Attestazione del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Aristide Police e Vittorio Mazza della Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione, delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio, nel corso dell'esercizio 2007.

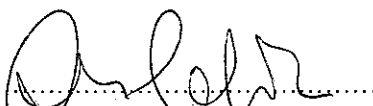
2. La società ha nominato il Preposto alla redazione dei documenti contabili nel corso del secondo semestre 2007. Al riguardo si segnala che la società ha avviato un'attività di razionalizzazione e formalizzazione delle procedure e delle consolidate prassi amministrative contabili che compongono il complesso dei processi inerenti la formazione del bilancio sulla base delle metodologie generalmente riconosciute a livello internazionale facendo riferimento in particolare ai modelli "Internal Control – Integrated Framework" emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (cd. "CoSO report") e "Control Objectives for Information and related Technology (cd. Cobit)".

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

a) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

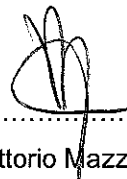
b) redatto in conformità agli IAS/IFRS adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art.9 del D.Lgs. 38/2005, a quanto consta, è idoneo/a a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Roma, 12 giugno 2008



Aristide Police

Presidente



Vittorio Mazza

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Relazione della società di revisione

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 156 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58

Agli Azionisti di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. (“Alitalia” o “la Società”) chiuso al 31 dicembre 2007. La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio compete agli Amministratori di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio d'esercizio presenta a fini comparativi i dati corrispondenti del bilancio dell'esercizio precedente. Come indicato nelle note esplicative, gli Amministratori hanno modificato i dati comparativi relativi al bilancio dell'esercizio precedente, da noi assoggettato a revisione contabile e sul quale abbiamo emesso la nostra relazione di revisione in data 11 giugno 2007. Tali modifiche si sono rese necessarie al fine di esporre, anche per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, gli effetti del cambiamento di principio contabile adottato dalla Società a partire dall'esercizio 2007 riguardante il trattamento di alcune manutenzioni sui motori (c.d. “*shop visit*”). Le motivazioni e gli effetti economici e patrimoniali del suindicato cambiamento di principio contabile sono descritti dagli Amministratori nelle note esplicative (nota 1, sezione “Cambiamento di Principi Contabili”). Le modalità di rideterminazione dei dati corrispondenti del bilancio dell'esercizio precedente e l'informativa presentata nelle note esplicative, per quanto riguarda le modifiche apportate ai suddetti dati, sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2007 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni del patrimonio netto ed i flussi di cassa di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.
4. Si ritiene opportuno richiamare l'attenzione su alcuni significativi elementi di incertezza nonché su alcuni ulteriori aspetti di rilievo descritti dagli Amministratori nelle note esplicative al bilancio d'esercizio.
 - a) Gli Amministratori indicano nella nota n. 1 (sezione "Principi Contabili") che la Società si trova da tempo in una situazione di squilibrio economico strutturale che ha comportato la rilevazione di significative perdite nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2007 e nei bilanci degli esercizi precedenti, nonché il realizzarsi di ingenti assorbimenti di liquidità. Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori indicano di aver rappresentato al mercato, già in sede di *budget* 2008, che il mantenimento della liquidità su livelli di sostenibilità operativa si prospettava sempre più correlato con l'operazione di ricapitalizzazione prevista, nello stesso *budget*, a metà 2008 e nell'ordine di 750 milioni di euro. I risultati del primo trimestre 2008 evidenziano un ulteriore peggioramento della situazione economico – finanziaria conseguente alla situazione di incertezza aziendale, segnata dalla continua erosione della credibilità commerciale della Compagnia con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite, dalle conseguenti criticità nell'implementazione delle azioni previste dal *budget* e dal deterioramento dello scenario di mercato, caratterizzato da un costante e sempre più significativo incremento del costo del carburante, fattori tutti questi che richiedono un'adeguata capitalizzazione in grado di sostenere l'operatività prospettica della Società.

Gli Amministratori ricordano inoltre che il primo trimestre 2008 è risultato principalmente caratterizzato dalla conclusione senza esiti positivi della trattativa in esclusiva avviata dalla metà circa del mese di gennaio 2008 con il Gruppo Air France – KLM e 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*, gli Amministratori ricordano 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 dell'Economia e delle Finanze il successivo 28 dicembre 2007. Al termine del conseguente periodo di trattativa in esclusiva (dal 18 gennaio al 14 marzo 2008), 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 conclusione, alla medesima data, di un contratto tra le parti, soggetto ad una serie di condizioni di efficacia. Nella stessa data il Consiglio di Amministrazione aveva approvato, sulla base di un aggiornamento delle ipotesi su cui era stato predisposto il precedente Piano di "sopravvivenza e transizione" approvato il 7 settembre 2007 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 era stato condiviso con Air France–KLM e la sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società costituiva una delle condizioni di efficacia del contratto concluso con il gruppo franco-olandese. Su tale Piano Industriale 2008 – 2010 si sarebbero dovute successivamente innestare le sinergie derivanti dall'integrazione di Alitalia nel gruppo Air France–KLM. Nel previsto termine del 2 aprile 2008 non si sono peraltro avverate alcune delle condizioni di efficacia contemplate dal citato contratto concluso con Air France – KLM, ed in particolare quelle relative al raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali di Alitalia e Alitalia Servizi in merito alla prospettata operazione tra Alitalia ed Air France – KLM ed al relativo Piano Industriale 2008 – 2010. Conseguentemente, la stessa Air France – KLM il successivo 21 aprile 2008 ha comunicato, a termini di contratto, la risoluzione dello stesso, facendo venire meno anche l'attualità del Piano industriale da ultimo approvato.

Con riferimento a quanto sopra indicato, gli Amministratori segnalano che l'estendersi e l'articolarsi, lungo l'intero corso del 2007 ed anche nei mesi seguenti, delle diverse fasi delle descritte procedure trovano riflesso in una sostanziale indeterminatezza ed incertezza circa i definitivi assetti del Gruppo che ha di fatto negativamente condizionato, e tuttora condiziona, la gestione operativa aziendale, oltre ad ostacolare la tempestività e la completezza dei forti interventi di discontinuità strategica ed operativa necessari al riequilibrio della struttura industriale, dei costi e del disegno di rete del vettore di bandiera. Tale situazione, venendosi ad innestare su uno scenario di estrema delicatezza e complessità, in quanto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi di ingenti assorbimenti di liquidità (entro un orizzonte temporale di non lungo respiro che vede approssimarsi il limite dell'insostenibilità operativa), non poteva non riverberarsi sul complessivo andamento gestionale di Alitalia riproponendo in piena evidenza il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale.

Stante quanto sopra, gli Amministratori affermano che la continuità aziendale di Alitalia dipende in prima istanza dagli esiti, ad oggi non prevedibili, delle iniziative del Governo italiano finalizzate alla individuazione delle possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società.

A seguito degli eventi in precedenza descritti, il Governo italiano, azionista di maggioranza di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, 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 ...è 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 2008.

Gli Amministratori segnalano altresì che, successivamente, il Consiglio dei Ministri ha approvato in data 27 maggio 2008 il Decreto Legge n. 93 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) che, in particolare, contiene, all'art. 4, modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto Legge n. 80 del 23 aprile 2008. La relazione illustrativa che accompagna detto articolo (di seguito “Relazione Illustrativa”) conferma esplicitamente la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale di Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa. In particolare, la Relazione Illustrativa precisa che la norma viene emanata considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al Decreto Legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società. Ciò in quanto, sempre secondo quanto indicato nella Relazione Illustrativa, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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. Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la Relazione Illustrativa precisa che la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di Euro 300 milioni di cui al Decreto Legge n. 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento.

Gli Amministratori fanno inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato Decreto Legge n. 93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art. 4, che: *“la presente norma d’urgenza ed il decreto-legge n. 80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell’Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali”*.

Gli Amministratori segnalano che in data 11 giugno 2008 la Camera dei Deputati ha approvato il summenzionato D.L. 80/2008, recependo le modifiche già apportate dal citato D.L. n. 93 del 27 maggio 2008 e dal D.L. n. 97 del 3 giugno 2008 (quest’ultimo concernente le modalità per la privatizzazione di Alitalia), nonché variando ulteriormente l’articolo 1, comma 2, come segue: *“ la somma erogata ad Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA . . . è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell’Economia e delle Finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero, e il 31 dicembre 2008”*.

Gli Amministratori rilevano infine che in data 11 giugno 2008 la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano l’avvio di un’inchiesta approfondita sul prestito di Euro 300 milioni concesso ad Alitalia. La Commissione europea ha deciso di aprire un’inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato. In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la Compagnia ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L’inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni. Gli Amministratori segnalano di essere confidenti che lo Stato italiano potrà dimostrare la compatibilità di detto prestito con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Per questi motivi, il Consiglio di Amministrazione della Società, prendendo atto di quanto sopra evidenziato e tenuto conto dell’interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la realizzazione di un piano di risanamento della Compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2007 come lo stesso, pur in presenza degli elementi di incertezza in precedenza descritti, relativi a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale dell’impresa e, di conseguenza, sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e far fronte alle proprie passività durante il normale corso della sua attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell’attività di Alitalia.

- b) Nella nota n. 1 (sezione “Principali fattori di incertezza nell’effettuazione delle stime”) gli Amministratori segnalano che, ai fini della predisposizione del bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2007, avendo essi ritenuto impossibile procedere all’*impairment test* sulla base del valore in uso delle Unità di Business Generatrici di Cassa (le “*Cash Generating Units*”), per via della già menzionata assenza di un piano aziendale pluriennale e del *fair value* delle stesse “*Cash Generating Units*”, ha assoggettato ad *impairment test* direttamente i singoli aeromobili che compongono la flotta.

Ad avviso degli Amministratori, gli aeromobili, pur costituendo attività che non producono flussi di cassa fra loro indipendenti in una prospettiva d'uso, si caratterizzano, pur tenendo conto di quanto di seguito indicato, per la possibilità di essere sottoposti ad una valutazione affidabile in termini di valore di mercato, ottenibile dalla vendita separata in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. A tal fine, la Società ha incaricato, analogamente a quanto avvenuto per il bilancio al 31 dicembre 2006, un esperto indipendente, in possesso di adeguata competenza professionale nonché di reputazione adeguata nello specifico settore (IBA – International Bureau of Aviation) per vedersi forniti idonei elementi probativi atti ad effettuare una stima del valore recuperabile dei 109 aeromobili di proprietà di Alitalia sulla base del loro *fair value*, dedotti i costi di vendita.

Sulla base del lavoro dell'esperto, inerente la stima della flotta espressa in dollari, valuta di riferimento per il mercato degli aeromobili, e contro valutata in euro, applicando il cambio corrente alla chiusura dell'esercizio 2007 (pari a 1,4721 dollari per un euro), è stato confrontato il valore recuperabile determinato dall'esperto per ciascun aeromobile con il rispettivo valore di libro, ritraendo l'ammontare delle relative perdite ed appostando, con riferimento ai 67 aeromobili per i quali l'analisi dell'esperto ha evidenziato che il *fair value* degli stessi, dedotti i costi di vendita, è inferiore al loro valore contabile, perdite per riduzione durevole di valore da *impairment test* per complessivi Euro 92 milioni. Tali perdite sono state determinate allineando il valore di iscrizione di questi aeromobili al loro valore recuperabile, al netto di riprese di valore per Euro 5 milioni su quegli aeromobili in riferimento ai quali lo stesso principio internazionale impone, sussistendone le condizioni, un ripristino di valore. A tal proposito, gli Amministratori richiamano le previsioni del principio contabile IAS 36 secondo le quali, qualora l'ammontare minore fra la valutazione al *fair value* e il valore d'uso delle "Cash Generating Units" risulti inferiore ai valori di iscrizione in bilancio del gruppo di attività attribuibili a tali "Cash Generating Units", tale differenza deve essere portata a riduzione del valore di libro delle singole attività fino a concorrenza del loro rispettivo valore di mercato ("*fair value less cost to sell*"), con la conseguenza che eventuali residui di detta differenza negativa debbono quindi essere considerati perdite di competenza di esercizi futuri. Gli Amministratori affermano quindi che, avendo verificato che la stima del valore d'uso (prodotto dall'attualizzazione dei flussi di cassa previsti dal Piano Industriale 2008 – 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 marzo 2008 che, per quanto decaduto, fornisce l'unico elemento di raffronto disponibile) ha evidenziato valori inferiori a quelli scaturenti dal valore di mercato delle singole attività, è a loro avviso ragionevole concludere che la valutazione al *fair value less cost to sell* dei singoli aerei nella sostanza rifletta i risultati che l'*impairment test* avrebbe comportato qualora i valori di mercato o il valore d'uso delle "Cash Generating Units" fossero stati determinabili secondo quanto richiesto dagli IAS.

Con riferimento alla stima condotta dall'esperto indipendente, gli Amministratori segnalano che questa ha riguardato la determinazione del valore di mercato degli aeromobili al netto dei costi di vendita, così come definito dal principio contabile internazionale IAS 36, nell'ipotesi di cessione dei singoli aeromobili fra parti consapevoli e disponibili. Al riguardo, gli Amministratori precisano che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa:

- della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili;
- delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili;
- dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo;
- dell'eventualità che il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo;
- della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite;
- del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo;
- del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Inoltre, gli Amministratori segnalano che, successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, si sono realizzate le seguenti dinamiche che potrebbero determinare in futuro una variazione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007 (pari ad Euro 1.941 milioni):

- l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro/Dollaro, passato da 1,4721 al 31 dicembre 2007 a 1,576 al 27 maggio 2008, data di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2007 da parte del Consiglio di Amministrazione di Alitalia;
- l'incremento dei costi del carburante, cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aeromobili usati sul mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi;
- la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile nel mercato che, in congiunzione all'incremento dei costi del carburante, se prolungata, può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato; viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

Gli Amministratori indicano infine che il monitoraggio della situazione consentirà comunque di rilevare eventuali rettifiche che dovessero rendersi necessarie nel corso degli esercizi futuri.

- c) Gli Amministratori descrivono nella nota n. 49 – “Passività Potenziali” i seguenti contenziosi sui quali riteniamo opportuno richiamare l’attenzione:
- (i) gli Amministratori informano che sono in corso, sia negli U.S.A., sia in ambito comunitario, indagini antitrust volte all’accertamento di eventuali intese restrittive della concorrenza in materia di fissazione di prezzi nell’ambito del mercato internazionale del trasporto aereo di merci.

Per quanto concerne l’indagine statunitense, gli Amministratori affermano che la Compagnia, con l’ausilio di legali locali all’uopo incaricati, si è attivata per reperire tutti i documenti e le informazioni richiesti dal *U. S. Department of Justice – Antitrust Division - National Criminal Enforcement Section* di Washington, DC (DOJ), nell’ambito di procedure di volta in volta concordate con tale Autorità. Gli Amministratori indicano poi che, nel mese di febbraio 2007, è stato riferito dai citati legali che Alitalia è stata anche coinvolta, come parte convenuta, nella controversia civile collettiva promossa dalla clientela, parallelamente all’avvio dell’indagine del DOJ, davanti all’*US District Court of New York*, per il risarcimento dei danni asseritamente patiti per effetto della presunta intesa cartellistica di che trattasi nei confronti dei soggetti privati interessati.

Per quanto riguarda l’indagine comunitaria, gli Amministratori informano che, in data 24 aprile 2007, l’Alitalia ha ricevuto dagli Uffici della Commissione Europea una richiesta di informazioni, volta ad acquisire elementi conoscitivi in ordine ai servizi di trasporto aereo di merci operati dalla Compagnia all’interno ed all’esterno dell’Unione Europea / Spazio Economico Europeo (UE / SEE), a decorrere dal 1995, alla quale gli Amministratori affermano essere stato fornito adeguato riscontro. In data 12 giugno 2007, l’Alitalia ha, poi, ricevuto una seconda richiesta di informazioni concernente i dati del giro di affari relativo ai servizi di trasporto aereo di merci su determinate rotte, anch’essa, ad avviso degli Amministratori, puntualmente soddisfatta. In data 21 dicembre 2007, è stato, quindi, notificato ad Alitalia e ad altri vettori comunitari, da parte dei predetti Uffici della Commissione Europea, uno *Statement of Objections* (o Comunicazione degli Addebiti - “CdA”), con cui la Commissione stessa ha dato formalmente avvio, ai sensi dell’art. 2 del reg. 773/2004, ad un procedimento per l’adozione di una decisione volta a constatare l’esistenza di un’infrazione delle norme in materia di concorrenza realizzata dalle imprese destinatarie del predetto provvedimento. A tale atto la Compagnia ha replicato, in data 21 aprile 2008, presentando delle osservazioni nell’ambito della memoria difensiva, predisposta ai sensi dell’art. 10 del Reg. CE n. 773/2004 e dell’art. 27 (1) del Reg. CE n. 1/2003, orientate a dimostrare la non riconducibilità ad Alitalia delle intese anticoncorrenziali ipotizzate dalla Commissione e delle molteplici carenze dell’istruttoria effettuata dalla Commissione medesima.

La Commissione Europea ha recentemente invitato i vettori interessati ad un'audizione in materia – che si terrà nei giorni dal 30 giugno al 4 luglio 2008 – alla quale gli Amministratori dichiarano che Alitalia si sta accuratamente preparando.

In ordine al possibile rischio economico derivante dall'esito delle indagini di che trattasi, gli Amministratori segnalano, con il supporto dei legali incaricati della difesa della Compagnia, che attualmente non vi sono elementi di conoscenza sufficienti per un concreto apprezzamento di tale rischio, sia sotto il profilo del procedimento del DOJ, sia sotto quello della controversia civile collettiva promossa negli U.S.A., e sia, infine, per quanto riguarda il procedimento avviato dalla Commissione Europea.

Gli Amministratori informano che, quanto ai primi due procedimenti, Alitalia non ha ricevuto alcun atto formale di contestazione o addebito dal DOJ, né una quantificata pretesa da parte dei *plaintiffs* (attori) nell'ambito della *class action*, e che, anche relativamente al procedimento comunitario, all'esito dell'analisi effettuata pure alla luce dell'articolata richiamata memoria difensiva, il *quantum* di un'eventuale sanzione irrogabile alla Società appare, allo stato, di incerta determinazione, dovendosi attendere il prosieguo del procedimento stesso.

Gli Amministratori segnalano inoltre che, in data 11 marzo 2008, è stata effettuata presso gli uffici della Compagnia un'ispezione da parte di alcuni funzionari della Commissione Europea con l'assistenza di dipendenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ed il supporto di appartenenti al nucleo della Guardia di Finanza in forza presso la predetta AGCM, a seguito della decisione del 29 febbraio 2008, con cui la Commissione Europea ha disposto nei confronti di Alitalia e delle sue controllate dirette ed indirette di sottoporsi ad un accertamento in applicazione dell'art. 20, par. 4, del Reg. (CE) n. 1/2003. La predetta decisione ha disposto tale accertamento nel quadro di un'indagine volta a verificare l'eventuale violazione da parte di Alitalia e di altre compagnie aeree comunitarie di norme antitrust, nella presupposizione che i vettori interessati avrebbero costituito un'intesa (o avrebbero, quantomeno, posto in essere delle pratiche concordate) per la fissazione delle tariffe per il trasporto passeggeri per quanto concerne i collegamenti fra l'Unione Europea ed il Giappone;

- (ii) con riferimento alla controllata Volare S.p.A., gli Amministratori segnalano che, per quanto in particolare attiene al contenzioso insorto con Air One S.p.A. (di seguito "Air One") relativamente all'aggiudicazione ad Alitalia, nell'aprile 2006, del complesso aziendale del Gruppo Volare riveniente dall'Amministrazione Straordinaria, il ricorso per ottemperanza promosso da Air One ai fini dell'esecuzione, previa misura cautelare, della sentenza n. 4956 del 25 settembre 2007, con la quale il Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi alla procedura indetta dal Commissario Straordinario del Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è stato accolto dal Consiglio di Stato, in data 26 febbraio e 3 marzo 2008, con conseguente obbligo per il Commissario Straordinario di rinnovare la gara mediante l'invito ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura a presentare nuove offerte.

La rinnovazione della gara è stata ordinata anche se il contratto di compravendita del complesso aziendale del Gruppo Volare, stipulato da Alitalia per il tramite di Volare S.p.A., deve ritenersi ancora valido e vincolante e pende davanti al Tribunale Ordinario di Roma il giudizio, proposto da Air One, per la declaratoria di inefficacia dello stesso. La prima udienza è prevista per il 2 ottobre 2008.

Avverso la predetta decisione del 26 febbraio e 3 marzo 2008, Alitalia ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per revocazione, respinto in data 29 e 30 aprile 2008 dal medesimo organo giurisdizionale. Il 12 maggio 2008 Alitalia ha, pertanto, presentato ricorso in Cassazione per regolamento di giurisdizione in relazione a quest'ultimo provvedimento. Contestualmente, il Commissario Straordinario del Gruppo Volare ha, a sua volta, presentato un'istanza al Consiglio di Stato affinché venissero impartite opportune direttive onde consentire che il disposto della decisione di ottemperanza potesse essere concretamente eseguito. Su tale istanza, il Consiglio di Stato, con decisione in data 27 maggio 2008, si è pronunciato ordinando la rinnovazione della gara entro quindici giorni dalla notificazione del proprio provvedimento ed attribuendo – altresì – il compito di porre in essere gli atti necessari al Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*.

Gli Amministratori segnalano che in data 11 giugno 2008 è pervenuta da parte dello stesso Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico, in qualità di Commissario *ad acta*, comunicazione indirizzata ai soggetti che avevano preso parte all'iniziale procedura con la quale “ *si invitano codeste Società a formalizzare, ora per allora, un’offerta vincolante ed irrevocabile per 120 giorni per l’acquisto del complesso aziendale Gruppo Volare . . . Tali offerte dovranno pervenire . . . entro le ore 12 del giorno 14 luglio 2008*”.

Gli Amministratori indicano che al 31 dicembre 2007 il valore di libro della partecipazione di Alitalia in Volare S.p.A. ammonta ad Euro 34 milioni, al netto della svalutazione rilevata nel conto economico dell'esercizio di Euro 21 milioni. Gli Amministratori segnalano inoltre che il 22 maggio 2008 Alitalia ha rinunciato a crediti finanziari di un ammontare pari a Euro 20 milioni vantati nei confronti della società controllata totalitaria in conto future operazioni sul capitale;

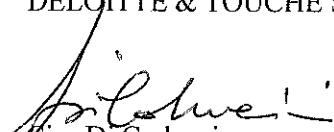
- (iii) gli Amministratori rappresentano che, con atto notificato in data 7 febbraio 2008, SEA – Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. e la controllata SEA Handling S.p.A. hanno citato in giudizio Alitalia davanti al Tribunale Civile di Busto Arsizio affinché la stessa sia condannata nei confronti delle società attrici al risarcimento di presunti danni subiti, in misura da determinarsi in corso di causa e, comunque, non inferiore ad Euro 1.250 milioni. La pretesa attorea si fonda sulla decisione di Alitalia consistente nella rinuncia a continuare ad operare quale *hub carrier* sullo scalo di Malpensa.

In data 30 aprile 2008 Alitalia si è costituita nel giudizio avanti al Tribunale di Busto Arsizio con comparsa di risposta che, oltre a contenere la replica agli assunti di SEA, contempla domande riconvenzionali nei confronti di quest'ultima, per vari titoli e per importi non lontani da quanto richiesto dalla stessa SEA.

Gli Amministratori rappresentano che, a fronte dei suddetti contenziosi, non è stato effettuato alcuno stanziamento in quanto essi ritengono improbabile che dall'esito dei procedimenti possano derivare ad Alitalia danni od oneri significativi.

Roma, 12 giugno 2008

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Ciro Di Carluccio
Socio

Relazione del collegio sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI
DELL'ART. 153 DEL D. LGS. 58/98 E DELL'ART. 2429, COMMA 2, DEL CODICE CIVILE.**

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2007, il Collegio Sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge, tenendo anche conto dei principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri. Nel redigere la presente relazione sono stati considerati, tra l'altro, il Regolamento assunto con Deliberazione n. 11971 del 14 maggio 1999 e s.m.i. (Regolamento Emittenti) e le comunicazioni Consob n. 6031329 del 7 aprile 2006, n. 3021582 del 4 aprile 2003, n. 1025564 del 6 aprile 2001, n. 98015554 del 2 marzo 1998, n. 98015375 del 27 febbraio 1998, n. 97001574 del 20 febbraio 1997.

- I. L'obbligo di informativa al Collegio Sindacale di cui all'art. 150, comma 1, D.Lgs. 58/1998 e all'art. 25 dello Statuto Sociale è stato assolto dagli Amministratori di Alitalia – Linee Aeree S.p.A. (nel seguito anche Alitalia o la Società) secondo la dovuta periodicità, principalmente tramite le informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale fornite nel corso delle riunioni del Consiglio di Amministrazione, alle quali il Collegio Sindacale ha sempre assistito. Il Collegio ha riscontrato tali operazioni conformi alla legge e allo statuto sociale e non manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse, in contrasto con le delibere assembleari o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
2. Il Collegio Sindacale non ha rilevato, nel corso dell'esercizio 2007, e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi, parti correlate o infragruppo. Gli Amministratori, nella relazione e in sede di commento alle singole voci del bilancio indicano e illustrano le principali operazioni con parti correlate e infragruppo a cui si rinvia, anche per quanto attiene alle caratteristiche delle operazioni e ai loro effetti economici. Il Collegio dà atto che queste ultime operazioni - secondo quanto adeguatamente illustrato nella Relazione degli Amministratori - hanno natura ordinaria o ricorrente, sono di carattere commerciale o finanziario e sono congrue e

rispondenti all'interesse della Società. Le operazioni con parti correlate sono state poste in essere nel rispetto delle regole adottate a garanzia della trasparenza e della correttezza sostanziale e procedurale delle stesse.

3. L'informativa riportata nella relazione sulla gestione e nel bilancio d'esercizio e consolidato, concernente le operazioni di Alitalia con parti correlate e infragruppo, è adeguata tenuto conto della dimensione e della struttura della Società e del Gruppo.
4. La Società di Revisione Deloitte & Touche S.p.A. ha rilasciato in data 12 giugno 2008 le relazioni ai sensi dell'art. 156 del D.Lgs. 58/1998, in cui si attesta che il bilancio d'esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2006 sono stati redatti con chiarezza e rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale, finanziaria e il risultato economico della Società e quello consolidato del Gruppo Alitalia. La relazione della Società di revisione contiene richiami di informativa in ordine alla prospettiva della continuità aziendale, alla valutazione della flotta, alle indagini antitrust statunitense e comunitaria in ordine all'attività cargo, alla situazione della società Volare S.p.A. ed al contenzioso con le società SEA Aeroporti di Milano S.p.A. e SEA Handling S.p.A.. Si rinvia alla relazione della Società di Revisione per una compiuta informativa su tali richiami.
5. Nel corso del 2007 non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ex art. 2408 c.c..
6. Nel corso del 2007 non sono pervenuti al Collegio Sindacale esposti.
7. Nel corso dell'esercizio 2007, la Società ha conferito alla Deloitte & Touche S.p.A. incarichi diversi

dalla revisione legale i cui corrispettivi, escluse le spese vive e l'IVA, sono riepilogati nel seguito:

Attività integrative di revisione previste dall'ISA 620 e dall'ISA 600	Euro 89.240
Attività integrative di revisione previste dall'ISA 570	Euro 70.000

Il revisore ha confermato la propria indipendenza ai sensi dei requisiti regolamentari e professionali.

8. Alitalia ha conferito a società legata al revisore da rapporti continuativi (Deloitte Consulting) un incarico consistente nell'effettuazione di attività di verifica a seguito dell'entrata in produzione del nuovo *software* gestionale denominato Sistema Unico Integrato (SUI); quanto precede per un corrispettivo, escluse le spese vive e l'IVA, di Euro 150.000.
9. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2007, ha rilasciato il proprio parere sulla cooptazione di un Amministratore da parte del Consiglio di Amministrazione, avvenuta in data 1 agosto 2007, sulla remunerazione da corrispondere a quest'ultimo ai sensi dell'art. 2389, terzo comma del codice civile, e sulla nomina del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.
10. Nel corso dell'esercizio 2007 il Consiglio d'Amministrazione si è riunito 28 volte. Il Collegio Sindacale, nel corso del medesimo anno 2007, si è riunito 15 volte; inoltre, ha assistito all'Assemblea degli Azionisti e a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione. Il Collegio Sindacale ha altresì presentato apposita relazione in occasione dell'adunanza assembleare e osservazioni sulla relazione semestrale.

Il Collegio sindacale ricorda che in date 15 e 17 gennaio 2007, due Amministratori hanno rassegnato le dimissioni dalla carica. Per effetto del venire meno della maggioranza degli Amministratori in carica (essendosi già dimesso uno degli Amministratori nel mese di novembre del 2006), ai sensi del combinato disposto dell'art. 17 dello Statuto e dell'art. 2386 del Codice Civile, è decaduto l'intero Consiglio di Amministrazione. In data 22 febbraio 2007, l'Assemblea degli Azionisti, all'uopo convocata, ha nominato, per il triennio 2007-2009, un Consiglio di Amministrazione di cinque membri e il Presidente del Consiglio di Amministrazione. In data 31 luglio 2007 il Presidente del Consiglio di Amministrazione si è dimesso e, al suo posto, il Consiglio di Amministrazione ha cooptato un nuovo Amministratore cui è stata conferita la carica di Presidente e consigliere delegato della Compagnia. In data 2 aprile 2008, il Presidente della Società si è dimesso e, al suo posto, è stato nominato Presidente in data 3 aprile 2008 uno dei consiglieri in carica. In data 14 maggio 2008 un altro Amministratore si è dimesso e, pertanto,

all'ordine del giorno dell'assemblea convocata nei giorni 27 e 28 giugno p.v. è stata prevista la nomina di due nuovi Amministratori.

11. Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 151 del D.Lgs. 58/1998, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili delle competenti articolazioni organizzative della Società e da incontri con la Società di Revisione Deloitte & Touche S.p.A., ai fini del reciproco scambio di dati e notizie rilevanti.
12. Il Collegio Sindacale, allo stesso modo, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento.

Il Collegio ricorda che il Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 22 febbraio 2007 aveva assunto la determinazione di non conferire deleghe ad alcun Amministratore individuando un idoneo governo manageriale della Compagnia per la gestione dell'attività ordinaria della stessa in considerazione della eccezionale congiuntura segnata dalla procedura di vendita della Società avviata dall'Azionista di maggioranza. In linea con quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato il conferimento di poteri di rappresentanza e di firma sociale a Dirigenti della Società e ad altri Responsabili di Enti - da esercitarsi secondo specifiche modalità ed entro definiti limiti di valore - ad esclusione, comunque, di quelli concernenti l'adozione di decisioni di gestione che possano determinare effetti sul corso dei titoli dell'Alitalia o incidere sull'evoluzione e sulle prospettive future della Società. Sono rimasti riservati all'esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione, oltre agli atti che per Legge o per Statuto Sociale non sono delegabili, le decisioni afferenti le strategie aziendali, le linee generali di indirizzo ed organizzative della Società, le operazioni significative e le operazioni rilevanti con Parti Correlate, nonché i servizi di linea che comportino variazioni significative in rapporto alla rete globale di collegamenti.

Successivamente, con la nomina in data 1° agosto 2007 di un Amministratore cui è stato conferito il ruolo di Presidente e consigliere delegato, la struttura organizzativa è stata rivisitata e i poteri gestionali, salvo quelli di esclusiva competenza consiliare, sono stati delegati al Presidente della Società.

A seguito delle dimissioni del Presidente in data 2 aprile 2008, il Consiglio di Amministrazione ha assunto la determinazione, stante l'assoluta eccezionalità della situazione in cui versa la Compagnia, di non conferire deleghe ad alcun Amministratore in attesa delle indicazioni di contesto da parte dell'azionista di riferimento. Nel contempo, è stato individuato un governo manageriale della Compagnia per la gestione dell'attività ordinaria della stessa sulla base di quello adottato nel periodo dal 22 febbraio al 1° agosto 2007.

In questo contesto, va segnalato che, nel corso del 2008, a seguito della scadenza del contratto di collaborazione che legava il responsabile delle risorse umane alla Compagnia, la funzione risorse umane è stata attribuita ad interim al responsabile dell'area legale e societario.

- 13.** Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema dei controlli interni. In particolare, ha raccolto, anche tramite riunioni periodiche con la Funzione di Internal Auditing e con componenti dell'Organismo di Vigilanza costituito ai sensi del d.lgs. 231/2001, con regolarità informazioni sulle attività svolte dalle quali è emerso che il sistema di controllo interno del Gruppo Alitalia è, nel suo complesso, sostanzialmente adeguato per garantire ragionevolmente l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, l'attendibilità delle informazioni, la salvaguardia del patrimonio aziendale e il rispetto della legislazione vigente. Nell'esercizio 2007, la Funzione di Internal Auditing ha effettuato 41 progetti di audit e 17 interventi sui processi sensibili ex D. Lgs. 231/01. Sempre in tema di controllo interno, il Collegio segnala che nel 2007 è stato nominato il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili, individuato nella figura del chief financial officer del Gruppo in conformità con le previsioni di cui alla Legge 262/2005.

- 14.** Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sulla capacità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle competenti articolazioni organizzative e funzionali della Società, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione.
- 15.** Le disposizioni impartite dalla Società alle proprie controllate, ai sensi dell'art. 114, comma 2, del D.Lgs. 58/1998, appaiono adeguate al fine di adempiere agli obblighi di comunicazione previsti dalla legge. Il Collegio ha periodicamente incontrato i collegi sindacali delle società controllate da Alitalia allo scopo di un reciproco scambio di informazioni in ordine all'esecuzione delle attività di pertinenza degli organi di controllo societari.
- 16.** Il Collegio Sindacale ha accertato, tramite verifiche dirette e informazioni assunte presso la Società di Revisione, l'osservanza delle norme di legge inerenti alla formazione e all'impostazione del bilancio d'esercizio di Alitalia, del bilancio consolidato del Gruppo e della relazione sulla gestione a corredo degli stessi. La Società di revisione, nel rilasciare il giudizio di revisione, ha espresso, come riportato al punto 4., richiami di informativa, tra l'altro, sulla prospettiva della continuità aziendale e sulla valutazione della flotta.

Relativamente al primo aspetto, va segnalato che, ai sensi del par. 23 dello IAS 1, nella predisposizione del bilancio, la "direzione aziendale" deve effettuare una valutazione della capacità della società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e deve redigere il bilancio secondo tale prospettiva a meno che *"non intenda liquidare l'entità, o interromperne l'attività o non abbia alternative realistiche a ciò"*. Delle eventuali incertezze in ordine alla prospettiva della continuità aziendale, deve essere data evidenza.

Il bilancio è stato redatto dalla Società nella prospettiva della continuità aziendale. Al riguardo, si segnala quanto segue.

La Società si trova da tempo in una situazione di squilibrio economico strutturale che ha comportato il conseguimento di significative perdite e l'ingente assorbimento di liquidità.

L'esercizio 2007 è stato caratterizzato, dapprima, dalla procedura finalizzata alla privatizzazione di Alitalia avviata dal socio di maggioranza Ministero dell'Economia e delle Finanze, tramite la cessione della quota di controllo nel possesso del Ministero stesso. Tale procedura si è conclusa senza esito positivo nel luglio 2007. Successivamente, e separatamente da tale prima procedura, la Società ha avviato nel settembre 2007 una propria autonoma ricerca per individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari impegnati a promuoverne il risanamento, lo sviluppo ed il rilancio e disponibili ad acquisirne il controllo. Anche questa seconda iniziativa si è conclusa nell'aprile del 2008 senza esiti positivi.

L'esito negativo delle due procedure ha ulteriormente aggravato la situazione della Compagnia, in quanto si è innestato in un contesto già segnato da un persistente strutturale squilibrio economico associato al conseguente realizzarsi d'ingenti assorbimenti di liquidità. Si è pertanto riproposto, nel corso dell'ultimo periodo del 2007 e nei primi mesi del 2008, in piena evidenza, il problema inerente l'esistenza del presupposto della continuità aziendale. A tale riguardo il Governo italiano, azionista di maggioranza relativa di Alitalia tramite la partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha dapprima emanato in data 23 aprile 2008 il Decreto Legge n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo – ampiamente richiamato nella relazione degli Amministratori – e successivamente il Decreto Legge n. 93 del 27 maggio 2008 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2008) che, all'art. 4, contiene modifiche dei termini del prestito concesso ad Alitalia dal citato Decreto n. 80 del 23 aprile 2008. La Relazione Illustrativa che accompagna detto articolo *“conferma la volontà del Governo di voler salvaguardare la continuità aziendale dell'Alitalia, consentendo alla stessa di disporre delle risorse anche patrimoniali indispensabili a consentire alla Società o al Governo la verifica delle possibili soluzioni per il risanamento della Società stessa. In particolare, la norma in esame viene emanata*

considerata la suddetta straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la modifica, per quanto strettamente necessario, dei termini di concessione da parte dello Stato ad Alitalia del prestito di cui al decreto legge 23 aprile 2008, n. 80, in modo da non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'adozione da parte del Governo delle iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società. Ciò in quanto, eventuali ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, da un lato, determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia 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. Per quanto attiene agli aspetti specifici del provvedimento, la norma consente nella sostanza ad Alitalia di poter utilizzare il prestito ponte di 300 milioni di cui al DL 80/2008 anche per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della Società e, in ultima istanza, il suo risanamento". Si fa inoltre rilevare come la Relazione Tecnica al citato D.L. n.93 del 27 maggio 2008 specifichi, sempre con riferimento al citato art.4, che: "la presente norma d'urgenza ed il decreto-legge n.80 del 23 aprile 2008 rappresentano la volontà del Governo di voler salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale dell'Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa, in questo ambito, i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, sempre in tale lasso temporale, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali".

Sulla base di tali presupposti, il Consiglio di Amministrazione della Società, tenuto conto dell'interesse pubblicamente prospettato da possibili investitori industriali e finanziari per la realizzazione di un piano di risanamento della compagnia, come più volte confermato dal Governo, stante quanto previsto dalla normativa contenuta nei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, ha ribadito in sede di approvazione del bilancio chiuso al 31.12.2007 come lo stesso, pur in presenza di significativi elementi di incertezza relativi a eventi e circostanza che possono fare sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale della Compagnia e di conseguenza sulla sua capacità di realizzare le proprie attività e fare fronte alle proprie passività durante il normale corso della propria attività, dovesse essere redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività di Alitalia. Quanto sopra, ovviamente, in attesa delle ulteriori, indispensabili indicazioni di contesto da parte del Governo e, segnatamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista di riferimento.

Stante la criticità della situazione patrimoniale e finanziaria di Alitalia, si segnala, peraltro, che l'esigenza di una adeguata ricapitalizzazione di Alitalia in tempi ormai strettissimi si pone come elemento indispensabile allo scopo di consentire l'operatività prospettica della Compagnia, che, diversamente, ne risulterebbe compromessa.

Per quanto attiene alla valutazione della flotta, il Collegio segnala che la svalutazione degli aeromobili registrata nel bilancio consolidato del Gruppo Alitalia è di €/mln 97. Il Consiglio di Amministrazione ha effettuato tale valutazione tenendo conto di una serie di circostanze puntualmente rappresentate nelle note al bilancio consolidato e d'esercizio della Società e avvalendosi di una stima effettuata da un esperto indipendente. Con riguardo a tale stima, va fatto presente – come rappresentato nella relazione degli Amministratori – che il valore di mercato degli aeromobili stimato dall'esperto indipendente in applicazione dello IAS 36, potrebbe essere diverso dai prezzi consuntivi di cessione degli aeromobili, al netto dei costi di vendita, a causa: della dinamica dei tassi di cambio la cui evoluzione, considerando che il mercato di riferimento è

espresso in dollari, può determinare possibili impatti sulla conversione ai fini del bilancio del valore degli aeromobili; delle possibili riduzioni di prezzo che potrebbero realizzarsi nel caso, attualmente non previsto, di cessione in blocco o programmata nel tempo di un numero significativo di aeromobili; dell'andamento del mercato degli aeromobili storicamente caratterizzato da una elevata volatilità nel breve periodo; dell'eventualità che, pur in presenza di una domanda di aeromobili crescente, il mercato possa non essere in grado di assorbire la vendita di un numero rilevante di aeromobili senza ripercussioni sul prezzo; della eventuale necessità di rivolgersi ad intermediari, anziché alle strutture interne, con conseguente sostenimento di costi per la vendita superiori a quelli stimati nel caso di cessione del singolo cespite; del fatto che la eventuale vendita di un blocco di aeromobili ridurrebbe la possibilità da parte di potenziali acquirenti di condurre specifiche ispezioni e verifiche degli aeromobili e della relativa documentazione tecnica, con ovvie ripercussioni sul prezzo; del fatto che la eventuale vendita in blocco o di un numero rilevante di aeromobili potrebbe comportare, per motivi operativi, il loro mancato utilizzo per un tempo significativamente lungo, con conseguente effetto sul prezzo determinato dalla riduzione del livello manutentivo e dalla qualità della documentazione tecnica.

Si segnala, altresì, che, dopo la chiusura dell'esercizio, si sono verificate dinamiche – puntualmente rappresentate nella Relazione degli Amministratori – che potrebbero determinare una ulteriore riduzione dei valori della flotta iscritti in bilancio al 31 dicembre 2007, quali tra le principali: l'ulteriore deprezzamento del cambio Euro / Dollaro; l'incremento dei costi del carburante, cui potrebbe conseguire un sensibile aumento della offerta di aeromobili usati nel mercato con conseguente effetto di riduzione dei prezzi; la situazione di crisi finanziaria internazionale, con conseguente riduzione della liquidità disponibile sui mercati che, in congiunzione all'incremento del carburante, se prolungata può ridurre la domanda di aeromobili sul mercato. Viceversa, i ritardi previsti nella consegna di alcuni modelli della nuova generazione di aeromobili comportano il permanere di una minore disponibilità sul mercato rispetto alla domanda.

17. La Società aveva adottato un proprio Codice di Autodisciplina in aderenza con quanto previsto dal Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la Corporate Governance promosso dalla Borsa Italiana (Codice Preda). Il Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 22 febbraio 2007 - nel valutare positivamente, per un verso, l'obiettivo ispiratore della nuova edizione del Codice di Autodisciplina delle Società Quotate promossa da Borsa Italiana e pubblicata nel mese di marzo 2006 (in appresso, il "Nuovo Codice di Autodisciplina") sullo sfondo di un contesto normativo in continua evoluzione e nel considerare, per altro verso, l'opportunità di attendere gli sviluppi dell'attuale contesto evolutivo che interessa la Compagnia per effettuare le migliori valutazioni sul governo societario della stessa e del Gruppo ad essa facente capo - ha deliberato l'adesione di Alitalia al Nuovo Codice di Autodisciplina, graduando nel tempo l'implementazione di quelle raccomandazioni che non trovino già applicazione nella governance della Società. Il Consiglio di Amministrazione ha predisposto la relazione sulla Corporate Governance relativa all'esercizio 2007 facendo riferimento al format sperimentale pubblicato dalla Borsa Italiana nello scorso mese di febbraio.

A tale riguardo, si segnala, in particolare che, nel corso dell'esercizio, la Società ha (i) aggiornato, in linea con quanto previsto dal codice civile e dal Nuovo Codice di Autodisciplina, la procedura che regola l'approvazione e l'esecuzione delle operazioni con parti correlate e delle operazioni significative poste in essere da Alitalia, direttamente ovvero per il tramite di società controllate, al fine di assicurare la trasparenza e la correttezza sia sostanziale sia procedurale delle operazioni stesse; (ii) adottato una procedura per la gestione interna e la comunicazione all'esterno di informazioni privilegiate ovvero *market sensitive*; (iii) aggiornato la procedura in materia di *internal dealing*.

18. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione agli Organi di controllo.

- 19.** Il Collegio Sindacale, relativamente alla situazione attuale del Gruppo Alitalia, nel rinviare alle osservazioni effettuate al precedente par. 16, in materia di continuità aziendale, segnala che il Consiglio di Amministrazione della Società, nel prendere atto del decreto legge approvato dal Consiglio dei Ministri il 30 maggio u. s. e delle determinazioni assunte in proposito dallo stesso Consiglio dei Ministri in pari data, ha deliberato conseguentemente di individuare, a sua volta, per quanto di interesse della Compagnia, Banca Intesa San Paolo S.p.A. quale soggetto preposto ad assisterla nell'ambito della promozione e della ricerca di un'offerta, indirizzata all'azionista o alla Società, finalizzata ad acquisire il controllo della Compagnia.
- 20.** Il Collegio Sindacale prende atto delle risultanze del bilancio al 31 dicembre 2007 e non formula obiezioni, per quanto di propria competenza, riguardo alle proposte di deliberazione presentate dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea. Il Collegio segnala infine che, a seguito delle perdite conseguite nel corso del 2007 e del primo trimestre 2008, Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. continua a versare nelle condizioni di cui all'art. 2446 cod. civ.

Roma, 12 giugno 2008

IL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

ai sensi degli artt. 124-*bis* del TUF, 89-*bis* del Regolamento Emittenti e A.2.6 delle Istruzioni al Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A.

Emittente: ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A.

Sito Web: www.alitalia.com

Esercizio a cui si riferisce la Relazione: 1° gennaio – 31 dicembre 2007

Data di approvazione della Relazione: 10 giugno 2008



INDICE

INDICE	2
GLOSSARIO	3
PROFILO DELLA SOCIETA'	4
INFORMAZIONE SUGLI ASSETTI PROPRIETARI (EX ART. 123 BIS TUF)	5
STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE.....	5
RESTRIZIONI AL TRASFERIMENTO DI TITOLI.....	5
PARTECIPAZIONI RILEVANTI NEL CAPITALE SOCIALE.....	5
TITOLI CHE CONFERISCONO DIRITTI SPECIALI.....	5
PARTECIPAZIONE AZIONARIA DEI DIPENDENTI: MECCANISMO DI ESERCIZIO DEI DIRITTI DI VOTO.....	5
RESTRIZIONI AL DIRITTO DI VOTO.....	6
ACCORDI TRA AZIONISTI.....	6
NOMINA E SOSTITUZIONE DEGLI AMMINISTRATORI E MODIFICHE STATUTARIE.....	6
DELEGHE AD AUMENTARE IL CAPITALE SOCIALE ED AUTORIZZAZIONI ALL'ACQUISTO DI AZIONI PROPRIE.....	8
CLAUSOLE DI <i>CHANGE OF CONTROL</i>	8
INDENNITÀ DEGLI AMMINISTRATORI IN CASO DI DIMISSIONI, LICENZIAMENTO O CESSAZIONE DEL RAPPORTO A SEGUITO DI UN'OFFERTA PUBBLICA DI ACQUISTO.....	8
COMPLIANCE	10
ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	11
CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	12
COMPOSIZIONE.....	12
RUOLO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.....	14
CUMULO MASSIMO DEGLI INCARICHI RICOPERTI IN ALTRE SOCIETÀ.....	16
PRESIDENTE E ORGANI DELEGATI.....	17
ALTRI AMMINISTRATORI ESECUTIVI.....	18
AMMINISTRATORI INDIPENDENTI.....	18
<i>LEAD INDEPENDENT DIRECTOR</i>	19
TRATTAMENTO DELLE INFORMAZIONI SOCIETARIE	20
COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO	21
COMITATO PER LE NOMINE.....	21
COMITATO PER LA REMUNERAZIONE.....	21
REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI.....	22
COMITATO PER IL CONTROLLO INTERNO.....	24
SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO	26
AMMINISTRATORE ESECUTIVO INCARICATO DEL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO.....	27
PREPOSTO AL CONTROLLO INTERNO.....	27
MODELLO ORGANIZZATIVO <i>EX D. LGS. 231/2001</i>	27
SOCIETÀ DI REVISIONE.....	29
DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI.....	29
INTERESSI DEGLI AMMINISTRATORI E OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE.....	31
INTERNAL DEALING.....	32
COLLEGIO SINDACALE	34
NOMINA DEI SINDACI.....	34
SINDACI.....	36
RAPPORTI CON GLI AZIONISTI	38
ASSEMBLEE	39
CAMBIAMENTI DALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO DI RIFERIMENTO	41
ALLEGATI	42

GLOSSARIO

ALITALIA o Compagnia o Società: ALITALIA – Linee Aeree Italiane S.p.A..

Codice di Autodisciplina: il Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato nel marzo del 2006 dal Comitato per la *Corporate Governance* promosso da Borsa Italiana S.p.A..

Decreto 231: il Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231 in tema di “Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica a norma dell’articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300.

Dirigente Preposto: il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex art. 154-*bis* del TUF

Esercizio: l’esercizio sociale a cui si riferisce la Relazione (1° gennaio-31 dicembre 2007).

IAS 24: principio contabile internazionale n. 24 in tema informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate.

Modello 231: il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex Decreto 231.

Regolamento Emittenti: il Regolamento emanato dalla CONSOB con deliberazione n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modificazioni.

Relazione: la presente relazione redatta ai sensi degli artt. 124-*bis* del TUF, 89-*bis* del Regolamento Emittenti e dell’art. IA.2.6. delle Istruzioni al Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A..

Sito Web: la sezione del sito internet della Società dedicata alla *corporate governance* in cui è pubblicata la documentazione richiamata nella Relazione (www.alitalia.com, sezione *Investor relations / Corporate Governance*).

TUF: il Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modificazioni.

PROFILO DELLA SOCIETA'

ALITALIA è articolata secondo il sistema di amministrazione cosiddetto tradizionale in cui:

- l'Assemblea degli Azionisti è competente a deliberare in ordine alle materie previste dalla legge e dallo statuto sociale;
- la gestione aziendale è affidata in via esclusiva al Consiglio di Amministrazione al quale lo Statuto affida anche la competenza a deliberare sulle materie di cui al secondo comma dell'art. 2365 del Codice Civile, come meglio specificato nel prosieguo della Relazione;
- le funzioni di vigilanza sono svolte dal Collegio Sindacale e quelle di controllo contabile dalla Società di Revisione.

Nel corso degli ultimi anni – anni che hanno visto il succedersi di interventi legislativi e regolamentari orientati a perfezionare il modello di *governance* degli emittenti quotati - ALITALIA ha sviluppato in maniera dinamica il proprio sistema di governo societario adeguandolo, di volta in volta, sia al quadro normativo sia alla realtà aziendale.

La Relazione intende fornire un profilo generale e completo del sistema di *corporate governance* dell'ALITALIA, inteso come il sistema delle regole e delle procedure cui gli organi sociali fanno riferimento per ispirare la propria linea di condotta ed adempiere alle diverse responsabilità nei confronti degli *stakeholder*. In conformità alle disposizioni normative vigenti, la Relazione contiene, altresì, le informazioni sugli assetti proprietari, sull'adesione al Codice di Autodisciplina delle società quotate emanato da Borsa Italiana S.p.A. nel marzo 2006 e sull'osservanza degli impegni conseguenti all'adesione a quest'ultimo, evidenziando le scelte che la società ha effettuato nell'applicazione dei principi di autodisciplina.

Nell'elaborazione della Relazione si è fatto tesoro del contributo fornito dalla Borsa Italiana S.p.A. attraverso la pubblicazione, nel febbraio u.s., di un *format* sperimentale al fine di consentire al mercato una più agevole comprensione e comparazione del grado di adesione al Codice di Autodisciplina da parte di ciascuna società quotata e, più in generale, delle regole di governo societario adottate e della loro concreta applicazione.

La presente Relazione rappresenta la fotografia di un sistema di governo societario che, allo stato, risulta prevalentemente in linea con le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina ma con taluni aspetti ancora da definire, anche in funzione degli sviluppi del contesto di riferimento e, in particolare, degli assetti proprietari e societari della Compagnia.

Si precisa che le informazioni contenute nella Relazione fanno riferimento alla data di chiusura dell'esercizio sociale 2007; le medesime sono, peraltro, integrate alla luce degli eventi, rilevanti ai fini di questo documento societario, occorsi sino al giorno precedente a quello della sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

Il testo della Relazione è pubblicato sul Sito Web della Società www.alitalia.com (sezione *investor relations/corporate governance*) ed è trasmessa a Borsa Italiana S.p.A. con le modalità e nei termini previsti dai regolamenti applicabili.

INFORMAZIONE SUGLI ASSETTI PROPRIETARI (EX ART. 123 BIS TUF) **(ALLA DATA DEL 10 GIUGNO 2008)**

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale sottoscritto e versato di ALITALIA è pari ad Euro 1.297.299.811,89 ripartito in n. 1.386.697.472 azioni ordinarie, prive di valore nominale.

	<i>N. azioni</i>	<i>% rispetto al capitale sociale</i>	<i>Quotato (Mercato)</i>	<i>Diritti e obblighi (*)</i>
Azioni ordinarie	1.386.697.472	100,00	Si (MTA)	Si rinvia alla nota
Azioni con diritto di voto limitato (**)	/	/	/	/
Azioni prive del diritto di voto (**)	/	/	/	/

(*) Alle azioni ordinarie sono connessi tutti i diritti di natura patrimoniale e amministrativa nonché gli obblighi previsti dalla legge.

(**) Non esistono azioni con diritto di voto limitato né azioni prive del diritto di voto

Relativamente agli altri strumenti finanziari che attribuiscono il diritto di sottoscrivere azioni di nuova emissione, la Società ha emesso un prestito obbligazionario denominato "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile" disciplinato da apposito Regolamento disponibile anche sul Sito Web.

I titoli obbligazionari in circolazione alla data della Relazione sono pari a n. 1.930.129.936; anch'essi sono quotati sul MTA e sono convertibili in azioni nel rapporto di un'azione ogni trenta obbligazioni.

Non è in corso né è stato deliberato alcun piano di incentivazione a base azionaria che comporti aumento, anche gratuito, del capitale sociale.

RESTRIZIONI AL TRASFERIMENTO DI TITOLI

Non esistono restrizioni al trasferimento dei titoli emessi dalla Società né limiti al possesso azionario.

PARTECIPAZIONI RILEVANTI NEL CAPITALE SOCIALE

Sulla base delle risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art. 120 del TUF e dalle altre informazioni a disposizione della Società, l'unico Azionista che partecipa al capitale sociale in misura superiore al 2% dello stesso è il Ministero dell'Economia e delle Finanze che detiene una partecipazione pari al 49,9%.

TITOLI CHE CONFERISCONO DIRITTI SPECIALI

Non sono stati emessi titoli che conferiscono diritti speciali di controllo né vi sono soggetti titolari di poteri speciali.

PARTECIPAZIONE AZIONARIA DEI DIPENDENTI: MECCANISMO DI ESERCIZIO DEI DIRITTI DI VOTO

Non sono previsti meccanismi di esercizio dei diritti di voto in caso di partecipazione azionaria dei dipendenti quando il diritto di voto non sia esercitato direttamente da questi ultimi.

L'art. 12 dello Statuto Sociale, disponibile sul Sito Web, contiene disposizioni dirette a facilitare la raccolta delle deleghe di voto presso gli Azionisti-dipendenti e, più in generale, l'attività degli organismi associativi costituiti fra detti Azionisti-dipendenti; in questo ambito, la Società, ove richiesto, ha messo a disposizione di questi organismi spazi e mezzi da utilizzare per lo svolgimento di attività connesse alla raccolta delle deleghe o, comunque, propedeutiche e conseguenti alle riunioni assembleari.

RESTRIZIONI AL DIRITTO DI VOTO

Non esistono restrizioni al diritto di voto (quali, ad esempio, limitazioni dei diritti di voto ad una determinata percentuale o ad un certo numero di voti, termini imposti per l'esercizio del diritto di voto o sistemi in cui, con la cooperazione della Società, i diritti finanziari connessi ai titoli siano separati dal possesso di titoli).

ACCORDI TRA AZIONISTI

Non si è a conoscenza dell'esistenza di patti parasociali aventi ad oggetto le azioni della Società.

NOMINA E SOSTITUZIONE DEGLI AMMINISTRATORI E MODIFICHE STATUTARIE

La nomina e la sostituzione degli amministratori sono disciplinate dall'articolo 17 dello Statuto Sociale il quale dispone che la Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri non minore di tre e non maggiore di cinque (numero determinato dall'Assemblea entro i suddetti limiti).

In particolare, la nomina del Consiglio di Amministrazione avviene attraverso la procedura del voto di lista; procedura che assicura alla cosiddetta *minoranza* - in caso di presentazione di almeno due liste - la nomina di un amministratore.

Possono presentare liste di candidati, oltre all'Organo Amministrativo uscente, i Soci che da soli o insieme ad altri Soci rappresentino almeno lo 0,5% del capitale sociale.

Qualora il Consiglio di Amministrazione uscente presenti una propria lista, essa deve essere depositata presso la sede sociale, corredata delle informazioni e dichiarazioni di cui in appresso ad eccezione di quanto previsto ai punti (i) ed (ii), e pubblicata su almeno un quotidiano italiano a diffusione nazionale almeno venti giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione.

Le liste presentate dai Soci devono essere pubblicate negli stessi modi di cui sopra e depositate almeno quindici giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione corredate: (i) dell'indicazione dell'identità dei Soci che hanno presentato le liste e della percentuale di partecipazione al capitale sociale complessivamente detenuta; (ii) della certificazione rilasciata a norma delle disposizioni vigenti dalla quale risulti la titolarità della predetta partecipazione; (iii) di un'esauriente informativa sulle caratteristiche personali e professionali dei candidati ivi comprese le competenze acquisite e le esperienze maturate dagli stessi; (iv) delle dichiarazioni dei candidati circa l'eventuale possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, comma 3, del TUF; (v) delle dichiarazioni di ciascun candidato attestanti l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità nonché il possesso dei requisiti prescritti dalla normativa anche regolamentare; (vi) delle ulteriori dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura; (vii) di eventuali ulteriori informazioni o dichiarazioni prescritte dalla normativa anche regolamentare.

Qualora a carico dei soggetti designati siano state emesse sentenze di condanna passate in

giudicato in esito al promuovimento di azioni sociali di responsabilità, ovvero qualora sia stata pronunciata dichiarazione giudiziale di insolvenza nei confronti di società nelle quali costoro hanno rivestito, almeno per i due esercizi precedenti l'adozione del relativo provvedimento, la carica di amministratore unico o delegato, l'informativa di cui al punto (iii) del precedente paragrafo deve farne menzione.

Ciascuna lista deve includere almeno un candidato - da indicare al primo posto della stessa - in possesso dei requisiti di indipendenza sopra richiamati.

Ogni Socio può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista ed ogni candidato potrà presentarsi in una sola lista, a pena di ineleggibilità.

Le liste corredate della documentazione sopra descritta sono poste a disposizione del pubblico - senza indugio e, comunque, almeno dieci giorni prima di quello previsto per l'Assemblea in prima convocazione - presso la sede sociale, la società di gestione del mercato nonché sul Sito Web.

Ogni avente diritto al voto può votare una sola lista.

All'elezione dei membri del Consiglio di Amministrazione si procede come segue:

- a) dalla lista che ha ottenuto la maggioranza dei voti espressi dai Soci sono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, i quattro quinti degli amministratori da eleggere, con arrotondamento, in caso di numero frazionario, a quello intero più prossimo;
- b) dalla lista che ha ottenuto il secondo maggior numero di voti e non sia collegata in alcun modo, neppure indirettamente, ai Soci che hanno presentato o votato la lista di cui alla precedente lettera a), è tratto il restante amministratore nella persona del candidato indicato al primo posto della lista medesima.

In caso di parità di voti di lista, si procede a nuova votazione da parte dell'intera Assemblea, risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti.

Il venir meno in capo ad un amministratore dei richiamati requisiti di indipendenza che determini, altresì, il venir meno della presenza di almeno un amministratore indipendente in seno al Consiglio di Amministrazione comporta la decadenza di questi dalla carica.

Qualora nel corso dell'esercizio vengano a mancare uno o più amministratori, si provvede alla loro sostituzione ai sensi dell'art. 2386 del Codice Civile nell'ambito degli appartenenti alla medesima lista dell'amministratore da sostituire, sempre che ciò consenta di assicurare la presenza in seno al Consiglio di Amministrazione di almeno un amministratore in possesso dei requisiti di indipendenza. La nomina degli amministratori è effettuata dall'Assemblea, con le maggioranze di legge, nell'ambito degli appartenenti alla medesima lista dell'amministratore venuto a mancare.

Qualora, per qualsiasi ragione, la nomina di uno o più amministratori non possa essere effettuata secondo quanto sopra previsto, si applicano le disposizioni di legge in materia.

Quando per qualsiasi causa il numero degli amministratori in carica si riduca a meno della metà, si intende decaduto l'intero Consiglio e l'Assemblea deve essere convocata per la ricostituzione integrale di esso.

Per quanto concerne le norme applicabili alle modifiche statutarie, l'Assemblea straordinaria delibera con le maggioranze previste dalla legge; peraltro, come previsto e consentito dall'art. 2365, secondo comma, del codice civile, lo Statuto Sociale attribuisce alla competenza del Consiglio di Amministrazione le deliberazioni aventi ad oggetto:

- la fusione e la scissione nei casi previsti dalla legge;
- l'istituzione o la soppressione di sedi secondarie;
- l'indicazione di quali tra gli amministratori hanno la rappresentanza della società;

- la riduzione del capitale in caso di recesso di uno o più soci;
- gli adeguamenti dello statuto a disposizioni normative;
- il trasferimento della sede sociale nel territorio nazionale.

DELEGHE AD AUMENTARE IL CAPITALE SOCIALE ED AUTORIZZAZIONI ALL'ACQUISTO DI AZIONI PROPRIE

Il Consiglio di Amministrazione non è stato delegato ad aumentare il capitale sociale ai sensi dell'art. 2443 del codice civile né ad emettere strumenti finanziari partecipativi.

L'Assemblea degli Azionisti, inoltre, non ha assunto deliberazioni in ordine all'acquisto di azioni proprie.

CLAUSOLE DI CHANGE OF CONTROL

In taluni accordi (commerciali, finanziari, operativi e di *partnership*) di cui Alitalia è parte l'ipotesi del *change of control* può comportare una modifica o l'estinzione del rapporto.

La significatività di queste clausole può variare, a seconda della tipologia di accordo e del contenuto delle stesse. In genere, la fattispecie di *change of control* attribuisce alla controparte le facoltà di cui sopra nei seguenti casi: (i) quando l'acquisizione di una partecipazione di controllo nella Compagnia avviene da parte di un concorrente della predetta controparte; (ii) quando la variazione può determinare un impatto negativo sull'adempimento delle obbligazioni contrattuali da parte della Compagnia o (iii) comportare una ridotta affidabilità finanziaria di ALITALIA.

Nella maggior parte dei casi, siffatte clausole sono inserite in accordi non considerabili significativi; in altri casi, si ritiene che la divulgazione di elementi più particolareggiati dei contenuti delle stesse potrebbe arrecare - anche per i vincoli di confidenzialità in alcuni di questi accordi presenti - un pregiudizio alla Società che, conseguentemente, si avvale della facoltà di non procedere a *disclosure* di dettaglio sul punto, ai sensi dell'art. 123 bis, comma 1, lettera l), del TUF.

INDENNITÀ DEGLI AMMINISTRATORI IN CASO DI DIMISSIONI, LICENZIAMENTO O CESSAZIONE DEL RAPPORTO A SEGUITO DI UN'OFFERTA PUBBLICA DI ACQUISTO

Come in appresso meglio specificato, dal 1° gennaio 2007 alla data della Relazione, la compagine consiliare di Alitalia si è più volte modificata.

In relazione a quanto sopra si precisa che:

- l'accordo di amministrazione intrattenuto con l'ing. Giancarlo Cimoli (già Presidente-Amministratore Delegato della Società) prevedeva la corresponsione di un importo a titolo di indennità compensativa e risarcitoria al verificarsi di determinate fattispecie (recesso anticipato da parte della Società e/o revoca dell'incarico di Presidente e/o di Amministratore Delegato, dimissioni su richiesta dell'Azionista di riferimento) che non si sono realizzate. All'ing. Giancarlo Cimoli, pertanto, nulla è stato corrisposto al predetto titolo;
- l'accordo di amministrazione intrattenuto con il dott. Maurizio Prato (già Presidente della Società) prevedeva la corresponsione, al momento della cessazione del rapporto di amministrazione, a titolo di trattamento di fine mandato, di un ammontare pari ad 1/12 degli emolumenti complessivamente percepiti nell'arco del mandato. In relazione a quanto precede, al dott. Maurizio Prato è stata corrisposta, a seguito delle dimissioni dallo stesso rassegnate, un'indennità di Euro 36.119,76.

Non vi sono altri accordi tra la Società e gli Amministratori (nessuno dei quali è dipendente della stessa) che prevedano indennità in caso di dimissioni o revoca senza giusta causa ovvero di cessazione del rapporto a seguito di un'offerta pubblica di acquisto.

Una descrizione del trattamento economico complessivo riconosciuto ai componenti il Consiglio di Amministrazione è più ampiamente riportata in una successiva sezione della Relazione.

COMPLIANCE

ALITALIA aderisce al Codice di Autodisciplina promosso da Borsa Italiana sin dalla sua prima edizione e, dall'esercizio 2001, fornisce annualmente un'ampia informativa sull'evoluzione del suo sistema di *corporate governance* mediante apposita relazione (basata sul principio del *comply or explain*).

In data 20 aprile 2007, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha deliberato l'adesione all'ultima emanazione del Codice di Autodisciplina, pubblicata nel marzo 2006, deliberando altresì di graduare nel tempo l'implementazione di talune raccomandazioni.

Si precisa che, alla data di approvazione della Relazione, non si applicano ad ALITALIA od a società dalla stessa controllate disposizioni di legge non italiane che influenzino la struttura di *corporate governance* della Società.

ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

ALITALIA non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi di quanto previsto dagli articoli 2497 e seguenti del codice civile.

Infatti, anche se il 49,9% del capitale sociale di ALITALIA è detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale della Società, all'esito di una approfondita analisi svolta anche con l'ausilio di insigni giuristi, hanno condiviso la valutazione secondo la quale l'ente pubblico Stato – Ministero non è suscettibile, secondo l'insieme della disciplina di cui all'articoli 2497 e seguenti del codice civile, di assumere, ai fini della disciplina stessa, la qualifica di ente che esercita attività di direzione e coordinamento.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

COMPOSIZIONE

Il Consiglio di Amministrazione in carica per gli esercizi 2007-2009 è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti riunitasi il 22 febbraio 2007. Infatti, il 17 gennaio 2007, per effetto del venir meno della maggioranza dei suoi componenti, è decaduto il precedente Consiglio di Amministrazione e sono rimasti in carica i soli Amministratori ing. Giancarlo Cimoli e dott. Giovanni Sabatini.

L'Assemblea degli Azionisti del 22 febbraio 2007, su proposta dell'Azionista di maggioranza, Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha nominato un Consiglio di Amministrazione di cinque membri chiamandone a far parte i candidati indicati nell'unica lista presentata dal medesimo Azionista ed i cui *curricula* (contenenti un'esauriente informativa in ordine alle caratteristiche personali e professionali di ciascuno) sono stati depositati presso la sede sociale e resi disponibili anche sul Sito Web. La lista presentata è stata corredata dell'indicazione dei candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla Legge, nonché dell'ulteriore indicazione dell'idoneità dei candidati medesimi a qualificarsi come indipendenti anche ai sensi del Codice di Autodisciplina.

La medesima Assemblea ha nominato il prof. avv. Berardino Libonati quale Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Successivamente, la compagine consiliare ha subito ulteriori modificazioni. In particolare, a seguito delle dimissioni del prof. Berardino Libonati, in data 1° agosto 2007 il Consiglio di Amministrazione ha cooptato il dott. Maurizio Prato nominandolo altresì Presidente. Il dott. Maurizio Prato ha rassegnato le dimissioni dalle cariche ricoperte il 2 aprile 2008 e, nella riunione consiliare tenutasi il giorno successivo, l'Amministratore prof. avv. Aristide Police è stato nominato Presidente del Consiglio di Amministrazione.

In data 14 maggio 2008, ha rassegnato le dimissioni l'Amministratore dott. Giovanni Sabatini.

Nella tabella che segue, si riporta la composizione del Consiglio di Amministrazione alla data della Relazione.

Nominativo	Carica	In carica dal	Esec./non esec.	Indip. (Codice e TUF)	% CdA	Altri incarichi
Aristide POLICE	Presidente Amministratore	03.04.2008 22.02.2007	Non esecutivo	Si	100	-
Carlo SANTINI	Amministratore	22.02.2007	Non esecutivo	Si	92,3	4
Luciano VANNOZZI	Amministratore	22.02.2007	Non esecutivo	No	100	3

LEGENDA

Indip. (Codice e TUF): indica se l'amministratore può essere qualificato come indipendente secondo i criteri stabiliti sia dal Codice sia dall'art. 148, comma 3, del TUF (art. 144-*decies*, del Regolamento Emittenti).

% CdA: contiene la presenza dell'Amministratore, in termini percentuali, alle riunioni del Consiglio svoltesi durante l'Esercizio.

Altri incarichi: indica il numero complessivo degli ulteriori incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti in società per azioni, in società in accomandita per azioni ed in società a responsabilità limitata.

Segretario del Consiglio di Amministrazione è il dott. Leopoldo Luigi Conforti, *General Counsel* della Società.

In calce alla Relazione si riporta una sintesi del profilo professionale di ciascun Amministratore, altresì consultabile sul Sito Web.

Nel seguito, si indicano gli incarichi ricoperti in società di rilevanti dimensioni per tali intendendosi,

in base ai criteri definiti dal Consiglio di Amministrazione: (a) le società con azioni quotate in mercati regolamentati, anche esteri e (b) le società, anche estere, finanziarie, bancarie, assicurative o che, individualmente o complessivamente a livello di gruppo, qualora redigano il bilancio consolidato: (i) occupano in media durante l'esercizio almeno 250 dipendenti ovvero (ii) presentano (nell'ultimo bilancio approvato) ricavi delle vendite e delle prestazioni superiori a 50 milioni di Euro ed un attivo dello stato patrimoniale superiore a 43 milioni di Euro.

Carlo SANTINI	Banca Sella S.p.A. CARIFE SIM S.p.A. Sviluppo del Mediterraneo S.p.A.	Amministratore Presidente del Consiglio di Amministrazione Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione
Luciano VANNOZZI	QUANTICA S.G.R. – Società di gestione del risparmio S.p.A.	Amministratore

Le predette società non appartengono al Gruppo che fa capo ad ALITALIA.

Nel corso dell'Esercizio, il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno, secondo quanto meglio specificato nel seguito, il Comitato per la remunerazione ed il Comitato per il controllo interno.

Si riporta, quindi, in appresso, con riferimento alla data del 31 dicembre 2007, la composizione (i) del Comitato per la Remunerazione (costituito in data 1° agosto 2007) con l'indicazione della percentuale di partecipazione alle riunioni da parte di ciascun membro e (ii) del Comitato per il Controllo Interno (che, in quanto costituito sul finire del 2007 non ha svolto riunioni in detto esercizio).

Nominativo	Comitato per la Remunerazione	% C.R.	Comitato per il Controllo Interno
Aristide POLICE	M	100	P
Giovanni SABATINI			M
Carlo SANTINI	P	100	M
Luciano VANNOZZI	M	100	

LEGENDA

Comitato per la Remunerazione: "P" indica il Presidente, "M" gli altri componenti del Comitato

% C.R.: indica la presenza, in termini percentuali, dell'Amministratore alle riunioni del Comitato per la Remunerazione svoltesi durante l'esercizio

Comitato per il Controllo Interno: "P" indica il Presidente, "M" gli altri componenti del Comitato

In data 21 maggio 2008, il Consiglio di Amministrazione - tenuto conto della sostanziale coincidenza venutasi a determinare tra la composizione dei due comitati consultivi e quella del Consiglio di Amministrazione stesso - ha deliberato di procedere allo scioglimento dei comitati medesimi.

Nel seguito, si forniscono informazioni relative agli Amministratori che hanno cessato di ricoprire la carica nel corso dell'esercizio 2007 e dell'esercizio 2008, fino alla data della Relazione.

Nominativo	Carica	In carica fino al	Esec./non esec.	% CdA
Gabriele CHECCHIA	Amministratore	15/01/2007	Non esecutivo	n/a
Jean-Cyril SPINETTA	Amministratore	17/01/2007	Non esecutivo	n/a
Giancarlo CIMOLI	Presidente-Amministratore Delegato	17/01/2007	Esecutivo	n/a
	Amministratore	22/02/2007	Esecutivo	n/a
Berardino LIBONATI	Presidente	31/07/2007	Non esecutivo	100
Maurizio PRATO	Presidente	2/04/2008	Esecutivo	100
Giovanni SABATINI	Amministratore	14/05/2008	Non esecutivo	100

LEGENDA

% CdA: contiene la presenza dell'Amministratore, in termini percentuali, alle riunioni del Consiglio svoltesi nell'Esercizio durante periodo di permanenza nella carica.

Gli Amministratori di cui alla precedente tabella, ad eccezione del dott. Giovanni Sabatini, non ricoprivano incarichi nell'ambito di comitati consultivi interni al Consiglio di Amministrazione.

RUOLO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nel corso dell'esercizio 2007, il Consiglio di Amministrazione si è riunito 28 volte; la durata media delle sedute consiliari è stata di circa 3 ore e 15 minuti.

Il calendario dei principali eventi societari, diramato tramite comunicato stampa il 22 gennaio 2008 e contestualmente pubblicato sul Sito Web, contiene l'indicazione delle date fissate per le sedute consiliari del 2008 con all'ordine del giorno l'approvazione della relazione trimestrale e del progetto di bilancio al 31 dicembre 2007, nonché dei resoconti intermedi di gestione e della relazione finanziaria semestrale del corrente esercizio, per un totale di cinque riunioni.

Il Consiglio di Amministrazione, oltre alle adunanze come sopra programmate, si riunisce con cadenza regolare e con notevole frequenza, in date che vengono di volta in volta convenute in relazione alle specifiche esigenze.

Dall'inizio del corrente esercizio sino al giorno precedente a quello dell'approvazione della Relazione, il Consiglio di Amministrazione si è riunito 21 volte.

Lo Statuto Sociale prevede che le riunioni consiliari possano tenersi anche per audio/videoconferenza ovvero per teleconferenza, nel rispetto di talune condizioni volte ad assicurare, tra l'altro, la partecipazione al dibattito e la parità informativa di tutti gli intervenuti.

Il Consiglio di Amministrazione è organizzato ed opera in modo da garantire un efficace svolgimento delle proprie funzioni ed alle riunioni partecipano con assiduità tutti gli Amministratori ed i Sindaci, come evidenziato nelle tabelle riferite a detti Organi; si precisa, peraltro, che nei casi in cui si sono registrate assenze, gli interessati hanno sempre fornito motivata giustificazione in merito.

* * *

Il Consiglio di Amministrazione, al quale è attribuita in modo esclusivo la gestione dell'Impresa sociale, riveste un ruolo centrale nell'ambito dell'organizzazione aziendale e ad esso fanno capo le funzioni e la responsabilità degli indirizzi strategici ed organizzativi e del sistema di controllo interno, il cui funzionamento assicura che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo adeguato.

Il Consiglio ha, quindi, ogni più ampio potere di gestione per il perseguimento dello scopo sociale ed è l'organo deputato, per eccellenza, a curare che le deliberazioni dell'Assemblea abbiano corretta e pronta esecuzione.

Tra le competenze proprie del Consiglio rientrano, a termini di Statuto, anche le deliberazioni in ordine a:

- la fusione e la scissione nei casi previsti dalla legge;
- l'istituzione o la soppressione di sedi secondarie;
- l'indicazione di quali tra gli amministratori hanno la rappresentanza della Società;
- la riduzione del capitale in caso di recesso di uno o più soci;
- gli adeguamenti dello statuto a disposizioni normative;

- il trasferimento della sede sociale nel territorio nazionale;
- l'attribuzione e la revoca delle deleghe agli amministratori esecutivi;
- la nomina del Direttore Generale;
- la nomina del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Ai sensi del Codice di Autodisciplina, al Consiglio di Amministrazione sono riservati, tra l'altro, l'esame e l'approvazione dei piani strategici, industriali e finanziari di ALITALIA e del Gruppo ad essa facente capo, così come la definizione del sistema di governo societario di ALITALIA stessa e della struttura del Gruppo.

Per quanto concerne i documenti contabili, a termini di legge, sono comprese tra le competenze del Consiglio quelle di approvare:

- il progetto di bilancio d'esercizio, corredandolo di una redazione sulla gestione;
- il bilancio consolidato del Gruppo, corredando anch'esso con una relazione sulla gestione;
- la relazione finanziaria semestrale al 30 giugno di ciascun anno;
- i resoconti intermedi di gestione al 31 marzo ed al 30 settembre di ciascun anno.

Il Consiglio di Amministrazione, sempre in conformità alle prescrizioni di legge ed alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina, in funzione di vigilanza e indirizzo sull'andamento della gestione, ha valutato nel continuo l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile generale della Società sulla base delle informazioni di volta in volta rese dall'Amministratore esecutivo, dal *management* nonché, con specifico riferimento all'adeguatezza del sistema di controllo interno, dell'istruttoria, del presidio e degli esiti della complessiva attività svolta dalla funzione di *Internal Auditing*, dall'Organismo di Vigilanza e, con particolare riguardo ai controlli interni per *il financial reporting*, dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Per quanto concerne la gestione dei conflitti di interesse, si fa rinvio alla sezione della Relazione all'uopo dedicata.

L'Organo Amministrativo ha, altresì, valutato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile generale delle società controllate aventi rilevanza strategica, con particolare riferimento al sistema di controllo interno e alla gestione dei conflitti di interesse, sulla base delle informazioni di volta in volta rese dagli amministratori esecutivi di queste ultime e dal *management* della Società.

In proposito, il Consiglio di Amministrazione ha considerato di rilevanza strategica le controllate Alitalia Express S.p.A. e Volare S.p.A.; delle restanti tre società controllate, due sono poste in liquidazione e l'altra è una *holding* la cui attività si limita alla gestione di partecipazioni.

Come più ampiamente riferito in altra sezione della Relazione, il Consiglio di Amministrazione ha provveduto alla ripartizione, tra i propri membri, del compenso globale annuo deliberato dall'Assemblea degli Azionisti ed ha determinato, esaminata la proposta al riguardo formulata dal Comitato per la Remunerazione e sentito il parere favorevole del Collegio Sindacale, la remunerazione da corrispondere al dott. Maurizio Prato.

La valutazione del generale andamento della gestione e della sua prevedibile evoluzione è basata su un flusso informativo continuo verso Amministratori non esecutivi e Sindaci, da parte dell'Amministratore esecutivo ove nominato, ovvero coordinato dal Presidente del Consiglio di Amministrazione; essa è effettuata nel corso delle riunioni consiliari e, in sede di esame dei rendiconti finanziari, con puntuale confronto dei risultati conseguiti con gli obiettivi programmati.

Nel tenere in debita considerazione le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina, il Consiglio di Amministrazione, nel maggio 2007, formalizzando una prassi già consolidata, ha adottato una procedura (consultabile sul Sito Web) nella quale ha riservato alla propria preventiva approvazione

(nel caso di operazioni di competenza di ALITALIA) ovvero valutazione (nel caso di operazioni di competenza di società controllate) le cosiddette *Operazioni Significative*, definendo come tali quelle di rilievo strategico, economico, patrimoniale o finanziario che, per corrispettivo, qualità della controparte, oggetto, modalità o tempi di realizzazione, possano essere rilevanti ai fini della salvaguardia del patrimonio aziendale e presumendo comunque rientranti in questa categoria le operazioni il cui valore complessivo superi i venticinque milioni di Euro.

Nella medesima procedura, come sopra accennato, è regolamentata l'approvazione e l'esecuzione delle operazioni con *Parti Correlate* (ivi compresi i componenti degli Organi Sociali) poste in essere da ALITALIA, direttamente o per il tramite di società controllate, al fine di assicurare la trasparenza e la correttezza sia sostanziale sia procedurale delle operazioni medesime.

Nel corso dell'Esercizio, è stato previsto di intraprendere un processo di autovalutazione della *performance* del Consiglio di Amministrazione attraverso interviste dirette ai singoli Amministratori e risposte a questionari in cui gli Amministratori stessi sarebbero invitati ad esprimere il proprio giudizio principalmente su tre temi:

- *Board performance evaluation*: avente ad oggetto, tra l'altro, la dimensione e la composizione, oltre che il funzionamento del Consiglio stesso e dei suoi Comitati interni;
- *directors evaluation*: relativa, tra l'altro, alla conoscenza della Società e dell'evoluzione normativa di interesse ed alla autonomia di giudizio degli Amministratori esecutivi, degli Amministratori non esecutivi e non indipendenti e degli Amministratori indipendenti;
- *self evaluation*: afferente, tra l'altro, all'autovalutazione, da parte del singolo Amministratore, dei medesimi temi oggetto di "*directors evaluation*".

In considerazione degli sviluppi del contesto di riferimento e, in particolare, dell'attesa evoluzione degli assetti proprietari e di *governance* della Società, si è ritenuto di procrastinare la valutazione in questione.

Si ricorda che l'Assemblea degli Azionisti convocata per l'approvazione del bilancio 2007 è, altresì, chiamata a deliberare sull'integrazione dell'Organo Amministrativo, allo stato composto da tre Amministratori non esecutivi.

* * *

L'Assemblea degli Azionisti, in sede di nomina del Consiglio di Amministrazione in carica, non ha deliberato in ordine ad autorizzazioni in deroga al divieto di concorrenza di cui all'art. 2390 del codice civile.

CUMULO MASSIMO DEGLI INCARICHI RICOPERTI IN ALTRE SOCIETÀ

L'accettazione dell'incarico comporta, per tutti gli amministratori della Compagnia, una valutazione preventiva circa la possibilità di dedicare il tempo effettivamente necessario allo svolgimento diligente dei rilevanti compiti agli stessi affidati; ciò anche tenendo conto dell'impegno richiesto dalle ulteriori attività dagli stessi svolte.

In tale quadro, il Consiglio di Amministrazione, con deliberazione assunta nella riunione del 7 marzo 2008, ha espresso il proprio orientamento in merito al numero massimo di incarichi dei propri componenti in altri organi sociali di amministrazione o di controllo al fine di assicurarne un'adeguata disponibilità di tempo.

Al riguardo - anche considerato l'impegno che il contesto evolutivo richiede agli Amministratori di ALITALIA - il Consiglio di Amministrazione ha valutato opportuno tenere conto degli incarichi ricoperti in tutte le società (e non solo in quelle emittenti azioni quotate in mercati regolamentati, nelle società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni) e, in proposito, essendosi

la CONSOB espressa in tema di limiti al cumulo degli incarichi dei componenti gli organi di controllo, ha ritenuto che i medesimi criteri possano essere adeguatamente applicati anche con riferimento agli Amministratori.

In questo ambito, il Consiglio ha previsto che ciascun Amministratore di ALITALIA assuma incarichi di amministrazione e di controllo in società per azioni, in società in accomandita per azioni ed in società a responsabilità limitata nel limite massimo di sei punti - determinato applicando un modello di calcolo analogo a quello indicato dalla CONSOB - e, comunque, in non oltre cinque società emittenti titoli quotati in mercati regolamentati.

Il Consiglio di Amministrazione, sulla base delle informazioni fornite dagli Amministratori, rileva il numero complessivo degli incarichi ricoperti dai propri componenti ed i corrispondenti pesi con cadenza semestrale, ovvero anticipatamente in ipotesi di superamento dei previsti limiti.

Alla data della Relazione, nessuno degli Amministratori ricopre incarichi in numero superiore al limite previsto.

Il documento che contiene l'orientamento espresso in materia dal Consiglio di Amministrazione è consultabile sul Sito Web.

PRESIDENTE E ORGANI DELEGATI

Il Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 22 febbraio 2007 ha assunto la determinazione di non conferire deleghe gestionali ad alcun Amministratore, individuando un idoneo governo manageriale della Compagnia per la gestione dell'attività ordinaria della stessa.

In data 31 luglio 2007, il prof. Avv. Bernardino Libonati ha rassegnato le dimissioni dalla carica di Presidente di ALITALIA; nell'occasione, il MEF ha comunicato che i Dirigenti del Tesoro presenti nel Consiglio di Amministrazione della Società avrebbero proposto al Consiglio di Amministrazione stesso di cooptare il dott. Maurizio Prato nella carica di Presidente, conferendo allo stesso ampie deleghe di gestione. Ciò, anche in considerazione della pluriennale esperienza manageriale maturata dal dott. Maurizio Prato in primarie società – ivi comprese quelle nello stesso settore del trasporto aereo – nonché in processi di ristrutturazione aziendale e di privatizzazione.

Il successivo 1° agosto, il Consiglio di Amministrazione ha, quindi, cooptato il dott. Maurizio Prato nominandolo Presidente e conferendo allo stesso tutti i poteri di rappresentanza e di deliberazione delegabili dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi di Statuto e di quanto previsto dall'art 2381 del Codice Civile.

In data 3 aprile 2008, a seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Maurizio Prato, il Consiglio di Amministrazione ha nominato Presidente della Società il prof. avv. Aristide Police e - avendo valutato che il vigente assetto dei poteri di rappresentanza e di firma sociale conferiti ai Dirigenti e ad altri responsabili aziendali garantisce la sussistenza di un adeguato sistema di governo dell'Azienda e l'imprescindibile continuità nelle azioni dell'alta direzione della stessa – non ha attribuito deleghe gestionali ad alcuno dei suoi componenti.

La *governance* di ALITALIA, alla data di approvazione della Relazione, vede, pertanto, il Presidente non identificarsi con il principale responsabile della gestione della Società (*Chief Executive Officer*), né con l'Azionista di controllo della stessa. Il Presidente – che, ai sensi di Statuto, ha la rappresentanza legale dell'ALITALIA - svolge un ruolo di impulso e di vigilanza sul funzionamento del Consiglio di Amministrazione, nell'ambito di quei poteri fiduciari che ne fanno il garante, nei confronti degli Azionisti e, più in generale, di tutti gli *Stakeholder*, della legalità e della trasparenza dell'attività sociale.

Il Presidente, nel coordinare le attività del Consiglio di Amministrazione, provvede, in particolare, alla convocazione di ciascuna seduta, fissandone l'ordine del giorno e guidandone il relativo svolgimento. In tale ambito, provvede affinché venga fornita agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale la documentazione idonea a consentire un'efficace partecipazione ai lavori dell'Organo collegiale.

* * *

Conformemente a quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto Sociale e dall'art. 150, primo comma, del TUF, in ciascuna riunione consiliare è effettuata comunicazione al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale in ordine alle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale svolte da ALITALIA e dal Gruppo nell'esercizio delle deleghe; gli Amministratori, inoltre, riferiscono sulle operazioni nelle quali essi abbiano un interesse, per conto proprio o di terzi. Frequentemente e, comunque, con periodicità almeno trimestrale, gli organi delegati forniscono informativa sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione.

ALTRI AMMINISTRATORI ESECUTIVI

Come più ampiamente riferito in altre parti della Relazione, alla data del 31 dicembre 2007 non vi erano altri Amministratori esecutivi oltre al dott. Maurizio Prato. Successivamente alle dimissioni di quest'ultimo, il Consiglio di Amministrazione non annovera tra i propri componenti Amministratori esecutivi.

* * *

Anche al fine di accrescere la conoscenza della realtà e delle dinamiche aziendali nel quadro di un sempre più efficace svolgimento del ruolo di ciascun Amministratore e, quindi, della più compiuta valutazione delle decisioni da adottare da parte dell'Organo Amministrativo, partecipano alle riunioni consiliari, di volta in volta, *manager* della Società e del Gruppo anche per illustrare l'area di svolgimento delle rispettive attività, nonché le tematiche di valenza strategica delle stesse.

AMMINISTRATORI INDIPENDENTI

Il Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 22 febbraio 2007, nella prima riunione successiva, ha considerato, alla presenza di tutti i propri componenti e di tutti i membri del Collegio Sindacale, le cariche ricoperte e le attività svolte da ciascun Amministratore. Sono risultati in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'articolo 148, comma 3, del TUF ed idonei a qualificarsi come indipendenti anche ai sensi del Codice di Autodisciplina il Presidente prof. avv. Bernardino Libonati e gli Amministratori prof. avv. Aristide Police e prof. dott. Carlo Santini. Di quanto precede, è stata data informativa al mercato con comunicato diffuso dalla Società.

Informativa al mercato è stata, altresì, diffusa in data 1° agosto 2007, all'atto della nomina del Presidente dott. Maurizio Prato, in ordine alla non sussistenza del requisito di indipendenza in capo a quest'ultimo.

Alla data di approvazione della Relazione, il Consiglio di Amministrazione ha nuovamente proceduto alla valutazione in argomento, il cui esito ha confermato il permanere del requisito d'indipendenza (ai sensi sia del TUF sia del Codice di Autodisciplina) in capo al Presidente prof. avv. Aristide Police e all'Amministratore prof. dott. Carlo Santini.

La procedura seguita dal Consiglio di Amministrazione ha preso le mosse dalle informazioni fornite dai singoli Amministratori in ordine agli incarichi ricoperti, alle attività svolte ed ai rapporti

intrattenuti, suscettibili di assumere rilievo ai fini della valutazione della relativa indipendenza; a tale fase ha fatto seguito l'autovalutazione condotta da ciascun Amministratore circa la propria posizione personale e, quindi, la valutazione finale compiuta collegialmente dal Consiglio di Amministrazione con l'astensione, di volta in volta, dei singoli componenti la cui posizione ha formato oggetto di esame.

Nel formulare la propria valutazione, il Consiglio di Amministrazione ha tenuto conto delle fattispecie in cui, secondo il Codice di Autodisciplina, deve ritenersi carente il requisito dell'indipendenza ed ha applicato il principio della prevalenza della sostanza sulla forma indicato dallo stesso Codice di Autodisciplina.

Il Collegio Sindacale, nella medesima sede, ha verificato che il Consiglio di Amministrazione, nell'espletamento delle richiamate valutazioni, ha correttamente applicato i criteri indicati nel Codice di Autodisciplina, seguendo a tal fine una procedura di accertamento trasparente che ha consentito al Consiglio di Amministrazione stesso di prendere conoscenza dei rapporti potenzialmente rilevanti ai fini dell'indipendenza di ciascun Amministratore.

* * *

Nel corso dell'Esercizio, considerata l'assiduità delle riunioni consiliari e la stessa composizione dell'Organo Amministrativo, gli Amministratori indipendenti non hanno ravvisato l'esigenza di riunirsi in assenza degli altri amministratori.

LEAD INDEPENDENT DIRECTOR

Nella prima parte dell'Esercizio, erano assenti i presupposti che, in base al Codice di Autodisciplina, richiedono l'istituzione della figura del *lead independent director* tenuto conto della circostanza che il Presidente del Consiglio di Amministrazione in carica sino al 31 luglio 2007, prof. avv. Berardino Libonati, non ricopriva il ruolo di principale responsabile della gestione dell'impresa né disponeva di una partecipazione di controllo nella Società.

Anche successivamente alla nomina del dott. Prato quale Presidente della Società, la composizione del Consiglio di Amministrazione non ha reso necessario procedere all'individuazione di un amministratore indipendente quale riferimento degli amministratori non esecutivi ed in particolare degli indipendenti (in numero complessivo di due).

Si precisa che, allo stato, sono nuovamente assenti i richiamati presupposti tenuto conto della circostanza che il Presidente del Consiglio di Amministrazione in carica dal 3 aprile 2008, prof. Avv. Aristide Police, non ricopre il ruolo di principale responsabile della gestione dell'impresa né dispone di una partecipazione di controllo nella Società.

TRATTAMENTO DELLE INFORMAZIONI SOCIETARIE

ALITALIA - in considerazione della rilevanza che l'informativa societaria assume tanto per gli investitori quanto per la Compagnia in relazione alla regolare formazione dei prezzi sul mercato finanziario ove i titoli della stessa emessi sono quotati ed in linea con le indicazioni del Codice di Autodisciplina - ha adottato, dal febbraio 2007, una Procedura per la gestione interna e la comunicazione all'esterno di informazioni riguardanti la Compagnia ed il Gruppo, con particolare riferimento alle informazioni privilegiate (così come definite nell'art. 181 del TUF) ed a quelle *market sensitive* (ovvero quelle informazioni che, prudentemente, si ritiene possano diventare informazioni privilegiate, i.e. informazioni privilegiate *in itinere*).

La Procedura in argomento è componente essenziale del sistema di controllo interno del Gruppo ALITALIA e rientra tra gli strumenti di controllo adottati in relazione ai reati previsti dal Decreto 231 nell'ambito del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di cui è più ampiamente riferito nell'apposita sezione della Relazione.

In particolare, la Procedura disciplina:

- i requisiti e le responsabilità per l'individuazione delle *informazioni privilegiate* e delle *informazioni market sensitive*;
- la gestione interna delle informazioni di cui sopra;
- la comunicazione all'esterno delle *informazioni privilegiate* al fine di evitare che la stessa possa avvenire in forma selettiva, incompleta, inadeguata o intempestiva;
- le modalità di tracciamento dell'accesso alle *informazioni privilegiate* ed alle *informazioni market sensitive*.

La Procedura trova applicazione anche con riferimento alle società controllate da ALITALIA e, in proposito, contiene le istruzioni affinché tali società forniscano senza indugio tutte le informazioni necessarie per il tempestivo e corretto adempimento, da parte della Compagnia, degli obblighi di comunicazione al pubblico.

Nel quadro di quanto precede, la Procedura regola, altresì, la struttura, i contenuti e le modalità di tenuta del Registro delle persone le quali hanno accesso alle *informazioni privilegiate* e *market sensitive* (Registro) che ALITALIA, conformemente a quanto previsto dall'art. 115-bis del TUF e dagli artt. 152-bis e segg. del Regolamento CONSOB, ha istituito.

Responsabile della gestione e dell'aggiornamento del Registro (tenuto mediante un apposito sistema informatico protetto da adeguati criteri di sicurezza) è l'Ente "Societario" della Compagnia; ad esso è consentito in via esclusiva l'accesso all'applicazione.

In relazione a quanto sopra, ALITALIA è altresì incaricata della gestione del Registro delle società dalla stessa controllate.

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO

Il Consiglio di Amministrazione della Società, nel corso dell'Esercizio, ha costituito al suo interno i seguenti due comitati con funzioni consultive e propositive attenendosi, quanto alla composizione, ai compiti ed al funzionamento degli stessi, ai criteri contenuti nel Codice di Autodisciplina: il Comitato per la remunerazione ed il Comitato per il controllo interno.

Come riferito in precedenza, in data 21 maggio 2008, il Consiglio di Amministrazione - tenuto conto della sostanziale coincidenza venutasi a determinare tra la composizione dei due comitati consultivi e quella del Consiglio di Amministrazione stesso - ha deliberato di procedere allo scioglimento dei comitati.

COMITATO PER LE NOMINE

Il Codice di Autodisciplina demanda al Consiglio di Amministrazione la valutazione sull'opportunità di costituire un comitato per le nomine composto, in maggioranza, da amministratori indipendenti. Al riguardo, lo stesso Comitato redattore del Codice di Autodisciplina ha peraltro ricordato che tale soluzione nasce storicamente in sistemi caratterizzati da un elevato grado di dispersione dell'azionariato, al fine di assicurare un adeguato livello di indipendenza degli amministratori rispetto al *management* che, soprattutto in presenza di assetti proprietari diffusi, svolge una funzione di particolare rilievo nell'identificazione dei candidati alla carica di amministratore.

Il Consiglio di Amministrazione di ALITALIA non ha, pertanto, sin qui ritenuto di costituire al proprio interno un comitato per le nomine alla carica di amministratore non ricorrendo – allo stato – i presupposti sulla cui base esso è stato previsto dal Codice di Autodisciplina, in considerazione sia dell'attuale assetto proprietario sia della previsione statutaria del voto di lista, meccanismo questo idoneo ad assicurare trasparenza nel processo di selezione e nomina degli amministratori.

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione ha istituito al proprio interno, in data 1° agosto 2007, il Comitato per la remunerazione chiamandone a far parte tre Amministratori non esecutivi di cui due indipendenti alla stregua del requisito definito dal Codice di Autodisciplina, essendo regola basilare in un adeguato sistema di *corporate governance* che nessuno degli Amministratori possa influire sulla determinazione del proprio compenso e sulle modalità della sua determinazione.

Nel corso del 2007, il Comitato per la remunerazione si è riunito otto volte; nessun componente ha dovuto astenersi dal partecipare a riunioni non essendo stati trattati argomenti in cui fosse ravvisabile un proprio interesse.

Si riporta in appresso la composizione del Comitato alla data del 31 dicembre 2007:

- prof. Carlo Santini (Presidente)
- prof. avv. Aristide Police
- dott. Luciano Vannozzi.

Segretario del Comitato è stato nominato il dott. Leopoldo Luigi Conforti, *General Counsel* della Società e Segretario del Consiglio di Amministrazione.

Ha partecipato alle riunioni del Comitato, su invito dello stesso, il Direttore Centrale Risorse Umane, presenziando in alcuni casi all'intera adunanza in altri casi limitatamente a singoli punti dell'ordine del giorno.

Il Consiglio di Amministrazione ha attribuito al Comitato per la remunerazione le funzioni consultive e propositive previste dal Codice di Autodisciplina e segnatamente:

- formulare proposte per la remunerazione degli amministratori che ricoprono particolari cariche, monitorando l'applicazione delle decisioni adottate dal Consiglio;
- valutare periodicamente i criteri adottati per la remunerazione dei Dirigenti con responsabilità strategiche e, più in generale, dell'Alta Direzione della Società, vigilando sulla loro applicazione e formulando raccomandazioni generali ed eventualmente proposte applicative in materia.

In particolare, nel corso dell'Esercizio, il Comitato ha espresso relazioni, proposte e pareri in riferimento alla remunerazione di Amministratori esecutivi e si è pronunciato sulla *policy* di remunerazione degli esponenti aziendali e sulla revisione degli assetti retributivi anche attraverso la valutazione di *comparables*.

Le riunioni del Comitato per la remunerazione sono state oggetto di verbalizzazione.

Il Comitato ha avuto la possibilità di accedere alla documentazione, alle informazioni ed alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei propri compiti nonché di ricorrere all'ausilio di consulenti esterni.

Pur non essendo stato messo a disposizione del Comitato uno specifico *budget*, quando sono sorte esigenze di spesa le stesse sono state soddisfatte mediante ricorso al *budget* dell'Alta Direzione.

Come in precedenza riferito, in data 21 maggio 2008, il Consiglio di Amministrazione - tenuto conto della coincidenza venutasi a determinare tra la composizione del Comitato per la remunerazione e quella del Consiglio di Amministrazione stesso - ha deliberato di procedere, allo stato, allo scioglimento del Comitato.

REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

L'art. 28 dello Statuto sociale attribuisce all'organo assembleare la competenza a determinare il compenso globale annuo spettante al Consiglio di Amministrazione, da ripartirsi tra i suoi membri a cura del Consiglio stesso (detto compenso può essere costituito in tutto o in parte dall'attribuzione del diritto di sottoscrivere a prezzo determinato azioni di futura emissione).

Il medesimo articolo statutario stabilisce, in conformità al dettato dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, che la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche è stabilita dal Consiglio di Amministrazione sentito il parere del Collegio Sindacale.

In tale quadro, l'Assemblea degli Azionisti, nella riunione tenutasi il 22 febbraio 2007, ha determinato in Euro 132.000 il compenso globale annuo spettante al Consiglio di Amministrazione, confermando che ai componenti il Consiglio di Amministrazione spetta il trattamento di viaggio praticato ai componenti gli Organi Sociali delle compagnie aeree in linea con le prassi vigenti nell'Industria del trasporto aereo di cui alle relative *Resolution* IATA.

Nella riunione tenutasi il successivo 23 marzo, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di ripartire il suddetto compenso globale annuo in misura eguale a quella determinata dal precedente Consiglio di Amministrazione e, segnatamente, come segue:

- al Presidente Euro 36.000,00
- a ciascuno dei restanti componenti il Consiglio Euro 24.000,00.

Successivamente alla nomina del dott. Maurizio Prato, Presidente ed unico Amministratore esecutivo, il Consiglio di Amministrazione - nell'approvare la proposta all'uopo formulata dal Comitato per la Remunerazione e sentito il parere favorevole del Collegio Sindacale - ha deliberato in ordine alla disciplina del rapporto di amministrazione ed alla determinazione della remunerazione da corrispondere allo stesso ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, del codice civile. Si precisa che il dott. Maurizio Prato si è assentato dalla riunione consiliare durante la trattazione dell'argomento di che trattasi e che, pertanto, non è stato presente alla relativa discussione ed alla conseguente deliberazione.

Una parte del corrispettivo del rapporto di amministrazione come sopra deliberato è stata legata al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici indicati dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la Remunerazione e la relativa corresponsione subordinata alla preventiva verifica da parte dello stesso Comitato per la Remunerazione dei risultati raggiunti rispetto agli obiettivi assegnati.

Gli amministratori non esecutivi percepiscono unicamente i compensi risultanti dal riparto dell'emolumento stabilito in via complessiva dall'Assemblea, nei termini innanzi specificati.

Relativamente ai Dirigenti con responsabilità strategiche, la Società non ha ravvisato, per l'Esercizio, l'opportunità di definire ed applicare una *policy* di assegnazione di obiettivi al cui raggiungimento legare una quota variabile della remunerazione.

Come riferito in altra sezione della Relazione, il Consiglio di Amministrazione ha individuato, in base ai principi contenuti nello IAS 24, quali Dirigenti con responsabilità strategiche i Responsabili *pro tempore* delle seguenti funzioni:

- Divisione Passeggeri e Cargo (dott. Giancarlo Schisano)
- Risorse Umane (ing. Massimo Cestaro)
- *General Counsel* (dott. Leopoldo Luigi Conforti)
- Amministrazione, Finanza e Controllo (dott. Gabriele Spazzadeschi fino al 23 aprile 2007 e, dal 24 aprile 2007, dott. Vittorio Mazza)
- Finanza Straordinaria e Strategie (dott. Piero Ceschia)
- Relazioni Esterne e Comunicazioni (dott.ssa Ilaria Bramezza)
- Produzione (dott. Giancarlo Schisano)
- Marketing e Network (dott. Giancarlo Zeni fino al 15 novembre 2007 e, dal 16 novembre 2007, dott. Andrea Stolfi)
- Vendite e Distribuzione (sig.ra Paola Magnani)
- Cargo (dott. Pierandrea Galli)
- Acquisti e Gestione Forniture (ing. Francesco Festa)

nonché gli amministratori esecutivi delle due società controllate considerate di rilevanza strategica: Alitalia Express S.p.A. (ing. Roberto de' Pompeis) e Volare S.p.A. (rag. Lorenzo Riva e dott. Lorenzo Caporaletti).

Il 21 maggio 2008, la responsabilità della Direzione Centrale "Risorse Umane" è stata affidata dal Consiglio di Amministrazione, *ad interim*, al dott. Leopoldo Luigi Conforti, preso atto che il rapporto di lavoro intrattenuto con l'ing. Massimo Cestaro era concluso per decorso del termine di durata contrattualmente previsto.

Nell'Esercizio non sono stati previsti, varati o eseguiti piani di incentivazione a base azionaria né in favore degli Amministratori (esecutivi e non) né in favore dei Dirigenti con responsabilità strategiche.

Il dettaglio degli emolumenti spettanti qualsiasi titolo ai componenti il Consiglio di Amministrazione nonché, in via aggregata, ai Dirigenti con responsabilità strategiche, è contenuto, in conformità a quanto previsto dall'art. 78 del Regolamento Emittenti nella Relazione sulla Gestione a corredo al

bilancio 2007 e riportato, per pronto riferimento, nella tabella che segue.

Cognome e nome	Carica ricoperta	Periodo di carica	Scadenza carica	Emolumenti	Benefici non monetari	Bonus e altri incentivi	Altri compensi
CHECCHIA Gabriele	Amministratore	01.01 – 15.01.2007	Cessato	986,30	-	-	-
CIMOLI Giancarlo	Presidente-AD Amministratore	01.01 – 17.01.2007 17.01 – 22.02.2007	Cessato Cessato	131.000,00	436,33	-	-
LIBONATI Berardino	Presidente	22.02 – 31.07.2007	Cessato	15.780,82	-	-	-
POLICE Aristide	Amministratore	22.02 – 31.12.2007	Approv. bil. 2009	20.580,82	1.600,00	-	-
PRATO Maurizio	Presidente	01.08 – 31.12.2007	Cessato	326.414,76 ¹	-	-	-
SABATINI Giovanni	Amministratore	01.01 – 31.12.2007	Cessato	24.000,00 ²	450,00	-	-
SANTINI Carlo	Amministratore	22.02 – 31.12.2007	Approv. bil. 2009	20.580,82	-	-	-
SPINETTA Jean-Cyril	Amministratore	01.01 – 17.01.2007	Cessato	1.117,81	-	-	-
VANNOZZI Luciano	Amministratore	22.02 – 31.12.2007	Approv. bil. 2009	20.580,82 ²	-	-	-
Dirigenti con responsabilità strategiche				2.880.231,89	81.646,67	77.000,00	1.295.730,48

COMITATO PER IL CONTROLLO INTERNO

Il Consiglio di Amministrazione ha istituito al proprio interno, in data 20 novembre 2007, il Comitato per il controllo interno, chiamandone a far parte tre amministratori non esecutivi di cui due indipendenti. In linea con le *best practices* e in piena *compliance* con le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina, il Consiglio di Amministrazione, alla presenza del Collegio Sindacale, prima di procedere alla nomina dei componenti il Comitato, ha valutato i *curricula* degli Amministratori al fine di assicurare la presenza, in seno al Comitato, di soggetti in possesso di adeguata esperienza in materia contabile e finanziaria.

Si riporta in appresso la composizione del Comitato per il controllo interno alla data del 31 dicembre 2007:

- prof. avv. Aristide Police (Presidente)
- prof. Carlo Santini
- dott. Giovanni Sabatini.

Il Consiglio di Amministrazione ha affidato al Comitato per il controllo interno le funzioni consultive e propositive raccomandate dal Codice di Autodisciplina e, più in particolare:

- assistere il consiglio di amministrazione nell'espletamento dei compiti a questo affidati in materia di controllo interno;
- valutare, unitamente al dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ed ai revisori, il corretto utilizzo dei principi contabili e la loro omogeneità nell'ambito del Gruppo, ai fini della redazione del bilancio consolidato;
- esaminare il piano di lavoro redatto dai preposti al controllo interno nonché le relazioni periodiche da essi predisposte;
- valutare le proposte formulate dalle società di revisione per ottenere l'affidamento del relativo incarico, nonché il piano di lavoro predisposto per la revisione e i risultati esposti nella relazione e nella eventuale lettera di suggerimenti;
- vigilare sull'efficacia del processo di revisione contabile;
- riferire al consiglio, almeno semestralmente, in occasione dell'approvazione del bilancio e della relazione semestrale, sull'attività svolta nonché sull'adeguatezza del sistema di controllo interno.

¹ Di cui Euro 83.333,33 corrispondenti alla parte variabile dell'emolumento ed Euro 25.108,83 corrispondenti alla quota maturata a titolo di trattamento di fine mandato.

² Emolumento di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi della direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica del 1° marzo 2000.

Essendo stato costituito sul finire dell'esercizio di riferimento, nel 2007 il Comitato non ha svolto riunioni e le sue attribuzioni sono state esercitate dal Consiglio di Amministrazione

Come in precedenza riferito, in data 21 maggio 2008, il Consiglio di Amministrazione - tenuto conto della sostanziale coincidenza venutasi a determinare tra la composizione del comitato di controllo interno e quella del Consiglio di Amministrazione stesso - ha deliberato di procedere, allo stato, allo scioglimento del Comitato.

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

Il sistema di controllo interno è un sistema costituito da regole, procedure e strutture organizzative volto a garantire i valori di *fairness* sostanziale e procedurale, di trasparenza e di *accountability*. Ad esso è, quindi, affidata la missione di (i) accertare l'adeguatezza dei diversi processi aziendali in termini di efficacia ed efficienza, (ii) garantire l'affidabilità e la correttezza dei dati contabili e gestionali e la salvaguardia del patrimonio aziendale (iii) assicurare la conformità degli adempimenti operativi alle normative interne ed esterne ed alle direttive ed indirizzi aziendali aventi la finalità di una sana ed efficiente gestione.

Il Consiglio di Amministrazione, in quanto responsabile del sistema di controllo interno, ne fissa le linee di indirizzo verificandone l'adeguatezza, l'effettivo e corretto funzionamento così che i principali rischi aziendali (operativi, di *compliance*, economici, di natura finanziaria) siano identificati e gestiti in modo appropriato.

Nell'ambito del Gruppo ALITALIA, il sistema di controllo interno si articola in due distinte tipologie di attività:

- “il controllo di linea” costituito dall'insieme delle attività di controllo che le singole unità operative o società del Gruppo svolgono sui propri processi. Tali attività sono demandate alla responsabilità primaria del *management* operativo e sono considerate parte integrante di ogni processo aziendale;
- l'*internal auditing*, affidato ad apposita funzione, e finalizzato essenzialmente all'identificazione ed al contenimento dei rischi aziendali di ogni natura mediante un'azione di *monitoring* dei controlli di linea, sia in termini di adeguatezza dei controlli medesimi sia in termini di risultati effettivamente conseguiti dalla relativa applicazione. L'attività di *audit* è, pertanto, estesa a tutti i processi aziendali della Società e delle società ad essa facente capo e comprende l'indicazione delle azioni correttive ritenute necessarie e l'esecuzione di attività di *follow up* intese a verificare i risultati delle azioni suggerite.

In sostanza, le attività svolte dalla funzione di *Internal Auditing* sono di *operational audit* (per la verifica dell'efficienza e dell'efficacia dei processi aziendali, del rispetto dei principi di segregazione delle responsabilità e del raggiungimento degli obiettivi), di *financial audit* (per la verifica dell'affidabilità e dell'integrità delle transazioni amministrativo/contabili) e di *compliance* (per la verifica del rispetto delle leggi, dei piani e delle procedure aziendali).

Dette attività sono svolte sulla base di (i) un Piano di *Audit* elaborato annualmente con un approccio “*top down-risk based*”; (ii) di interventi non programmati, attivati a fronte di specifiche richieste del Consiglio di Amministrazione, del vertice aziendale, del *management*, del Collegio Sindacale e dell'Organismo di Vigilanza.

Il Responsabile dell'*Internal Auditing* comunica periodicamente agli Organi di Controllo ed al Vertice aziendale gli esiti delle attività di *audit* svolte e dell'attività di monitoraggio delle azioni correttive definite a valle degli interventi stessi.

Il sistema di controllo interno si completa, come più diffusamente *infra*, con il Modello 231 definito da ALITALIA quale paradigma comportamentale di tutti coloro che agiscono in nome e per conto della Società, volto a prevenire - in particolare mediante l'applicazione dei principi previsti dal Decreto 231 - situazioni o comportamenti potenzialmente lesivi dell'interesse della Società stessa.

Sempre in tema di controllo interno, si ricorda che - al fine di assicurare la *compliance* con le previsioni dell'art. 154-*bis* del TUF (come modificato dalla Legge per la tutela del risparmio e dal Decreto Legislativo n. 303 del 2006) - la Società ha da tempo avviato un progetto avente l'obiettivo di mettere a disposizione degli organi amministrativi delegati e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari un sistema di controlli relativi all'intera *filiera* di

produzione dei dati di natura economica, patrimoniale e finanziaria.

AMMINISTRATORE ESECUTIVO INCARICATO DEL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

L'Amministratore che sovrintende alla funzionalità del sistema di controllo interno è l'amministratore esecutivo individuato dal Consiglio di Amministrazione.

Come ampiamente riferito in altre parti della Relazione, allo stato, nelle more degli sviluppi del contesto di riferimento e, in particolare, degli assetti proprietari e/o societari della Compagnia, il Consiglio di Amministrazione non ha attribuito deleghe gestionali ad alcuno dei suoi componenti.

PREPOSTO AL CONTROLLO INTERNO

Pur in assenza di una formale delibera del Consiglio di Amministrazione di designazione del "Preposto al Controllo Interno", ALITALIA, come sopra riferito, ha istituito una funzione di *internal audit*. Pertanto, la figura del preposto al controllo interno si identifica con il Responsabile della funzione "*Internal Auditing*", dott. Luigi Travaglione.

Il Preposto al controllo interno ha il compito di verificare che il sistema di controllo interno sia sempre adeguato, pienamente operativo e funzionante.

Il Preposto al controllo interno - che non è responsabile di alcuna area operativa - riporta funzionalmente e gerarchicamente all'amministratore esecutivo incaricato del sistema di controllo interno ovvero, qualora questo non fosse nominato, al Consiglio di Amministrazione.

Si precisa che, allo stato, per esigenze di carattere organizzativo, il dott. Luigi Travaglione è altresì responsabile della funzione "*Security*" (e come tale, di definire le politiche di sicurezza aerea e del patrimonio del Gruppo) e che, limitatamente a questa attività, riporta funzionalmente e gerarchicamente al Responsabile della Divisione "Passeggeri e Cargo".

Il Preposto al controllo interno incontra periodicamente il Collegio Sindacale per riferire in particolare circa le modalità con cui viene condotta la gestione dei rischi e sul rispetto dei piani definiti per il loro contenimento.

Il Preposto al controllo interno, l'*Internal Auditing* e la società di revisione hanno accesso diretto ai dati, alla documentazione ed alle informazioni utili per lo svolgimento delle rispettive attività.

Il Preposto al controllo interno dispone di un *budget* e come responsabile di direzione partecipa al processo di *budget* nel corso del quale vengono identificate le esigenze delle varie strutture.

Nell'esercizio 2007, sono stati eseguiti, in linea con la pianificazione, n. 41 progetti di *audit* n. 17 interventi sui processi sensibili ex Decreto 231.

La funzione di *internal auditing*, come riferito, è stata affidata ad un soggetto interno che si avvale, per lo svolgimento dell'attività di competenza, anche di consulenti esterni.

MODELLO ORGANIZZATIVO EX DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

ALITALIA ha adottato, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 15 maggio 2006, un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 che ha comportato un'attività di adeguamento del Modello organizzativo pre-esistente al fine di renderlo coerente con i principi di controllo introdotti con il Decreto 231.

Il Modello rappresenta un insieme coerente di principi, regole e disposizioni che:

- i) incidono sul funzionamento interno della Società e sulle modalità con le quali la stessa si rapporta con l'esterno;
- ii) regolano la gestione del sistema di controllo sulle attività che espongono la Società al potenziale rischio di commissione dei reati richiamati dal Decreto 231;
- iii) ha previsto la mappatura delle procedure aziendali esistenti, la verifica della completezza e della idonea formalizzazione delle stesse e, in generale, della coerenza della normativa interna con i principi del Modello 231.

Il Modello 231 costituisce, in sintesi, un sistema organico di regole e di attività di controllo volto a:

- assicurare condizioni di trasparenza e correttezza nella conduzione delle attività aziendali a tutela della reputazione e dell'immagine, proprie della Società e delle sue controllate, degli interessi degli azionisti e del lavoro dei propri dipendenti;
- prevenire i reati che potrebbero essere posti in essere sia da parte di soggetti apicali e non;
- dare luogo all'esonero da responsabilità dell'ente in caso di commissione di uno dei reati individuati nel Decreto 231.

Le fattispecie di reato rilevanti previste dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di Alitalia possono essere comprese, per comodità espositiva, nelle categorie dei (i) reati contro la pubblica amministrazione, (ii) reati contro la fede pubblica, (iii) reati societari e di abuso di mercato, (iv) reati in materia di terrorismo e di eversione dell'ordine democratico, (v) reati contro la personalità individuale.

Allo stato, il Modello è oggetto di revisione in relazione ai cambiamenti organizzativi intervenuti ed in conseguenza degli interventi legislativi che si sono riflessi sull'ambito di applicazione del Decreto 231 stesso con particolare riferimento alla materia dei "reati transnazionali" e dei "reati di omicidio colposo e lesioni colpose commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sui luoghi di lavoro".

Contestualmente, è oggetto di revisione il "Codice di Integrità e Carta dei Valori" adottato dalla Società all'inizio dell'esercizio 2005 con la finalità di esplicitare le regole di comportamento nello svolgimento delle attività aziendali per fare sì che questo sia sempre ispirato a valori di correttezza, onestà ed impegno professionale, all'interno dell'azienda e verso l'esterno.

Vigila sul funzionamento e sull'osservanza del Modello 231 un apposito Organismo di Vigilanza, dotato di piena autonomia economica. L'attuale Organismo di Vigilanza è stato nominato con delibera del Consiglio di Amministrazione il 12 settembre 2005, ed è composto da tre membri dei quali due, tra cui il Presidente, esterni ad ALITALIA ed uno interno (individuato nel Responsabile della Direzione *Auditing*). E' così assicurata la piena autonomia ed indipendenza dell'Organismo medesimo, nonché la presenza di diverse competenze professionali.

All'Organismo di Vigilanza sono riconosciuti, nel corso delle verifiche ed ispezioni, i più ampi poteri al fine di svolgere efficacemente i compiti affidatigli. Nello svolgimento della propria attività, l'Organismo di Vigilanza può avvalersi sia del supporto di funzioni e strutture interne alla Società con specifiche competenze nei settori aziendali di volta in volta sottoposti a controllo sia, con riferimento all'esecuzione delle operazioni tecniche necessarie per lo svolgimento della funzione di controllo, di consulenti esterni.

L'Organismo di Vigilanza riferisce in ordine alle attività di verifica compiute ed al loro esito al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale.

E' stata prevista, infine, nell'ambito del Modello 231, l'introduzione di un sistema disciplinare – articolato in funzione delle diverse tipologie di soggetti destinatari - idoneo a sanzionare il mancato rispetto delle prescrizioni del Modello medesimo.

SOCIETÀ DI REVISIONE

Alla data della Relazione, la società incaricata della revisione contabile è la Deloitte & Touche S.p.A.. Detto incarico è stato conferito per gli 2005-2007 (terzo mandato consecutivo) dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 27 giugno 2005, previo rilascio del parere favorevole del Collegio Sindacale, e, pertanto, si conclude con la prossima Assemblea che sarà chiamata, tra l'altro, ad approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007.

Il Collegio Sindacale ha tenuto informato il Consiglio di Amministrazione sullo svolgimento del processo di selezione e sull'attività di valutazione tecnico-economica eseguita con l'ausilio delle competenti funzioni aziendali al cui esito ha comunicato il proprio orientamento anche al fine di garantire il rispetto dell'art. 165 del TUF recante "revisione contabile dei gruppi".

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari è il dott. Vittorio Mazza, Direttore Senior "Amministrazione, Finanza e Controllo" della Società.

L'Assemblea degli Azionisti, nella riunione tenutasi il 27 giugno 2007, ha approvato la modifica statutaria proposta dal Consiglio di Amministrazione in attuazione a quanto disposto dall'art. 154-*bis* del TUF disciplinando le modalità di nomina ed i requisiti di professionalità del Dirigente Preposto.

In particolare, conformemente alla *best practice* in materia, l'art. 24 dello Statuto Sociale ha previsto che detta nomina e l'eventuale revoca vengano effettuate dal Consiglio di Amministrazione previo parere del Collegio Sindacale.

Relativamente ai requisiti di professionalità, ai sensi della citata disposizione statutaria, il Dirigente Preposto deve aver maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio nell'esercizio di:

- a) funzioni dirigenziali nello svolgimento di attività di predisposizione o di analisi o di valutazione o di verifica di documenti societari che presentano problematiche contabili di complessità comparabile a quelle connesse ai documenti contabili della Società; ovvero
- b) attività di controllo legale dei conti presso società con azioni quotate in mercati regolamentati italiani o di altri Paesi dell'Unione Europea; ovvero
- c) attività professionali o di insegnamento universitario di ruolo in materie finanziarie o contabili; ovvero
- d) funzioni dirigenziali presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni operanti nel settore finanziario o contabile.

I requisiti sopra richiamati sono stati definiti tenendo conto delle specifiche funzioni che il Dirigente Preposto è chiamato a svolgere; più specificamente, il requisito indicato alla lettera a) è di derivazione statunitense (essendo mutuato dai requisiti di professionalità che la *Securities and Exchange Commission* ha individuato in capo al *financial expert* la cui presenza è richiesta all'interno degli *audit committees* in base alle previsioni del *Sarbanes-Oxley Act*), mentre i requisiti indicati alle successive lettere b), c) e d) sono desunti dai requisiti di professionalità dei sindaci di società con azioni quotate (individuati con Decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162), adattati alle peculiari competenze in materia contabile richieste al Dirigente preposto.

Conformemente a quanto previsto dall'articolo 24 dello Statuto Sociale, la nomina del Dirigente Preposto è stata effettuata dal Consiglio di Amministrazione, nella riunione tenutasi il 30 agosto 2007, previo parere favorevole del Collegio Sindacale e dopo aver constatato il possesso, in capo al dott. Vittorio Mazza, dei requisiti di onorabilità e di professionalità previsti dallo Statuto Sociale.

All'atto della nomina del Dirigente Preposto, il Consiglio di Amministrazione ha altresì valutato l'adeguatezza dei poteri e mezzi già conferiti al Dirigente Preposto nella sua qualità di Direttore Senior "Amministrazione, Finanza e Controllo". In particolare, oltre al potere di porre in essere operazioni ed atti entro determinati limiti per valore e/o per materia, al dott. Vittorio Mazza è conferito, a firma singola, senza limiti di importo e con facoltà di delega, il potere di compiere, nell'ambito delle proprie competenze, tutto quanto necessario per assicurare la puntuale osservanza delle norme di legge.

Il Dirigente Preposto è responsabile:

- della definizione di idonee procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato e di ogni altra comunicazione di carattere finanziario nonché della loro adeguatezza ed effettiva applicazione;
- della corrispondenza dei documenti contabili societari alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e della loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'ALITALIA e del Gruppo ad essa facente capo;
- della completezza dei contenuti e in generale del rispetto della disciplina applicabile alla documentazione di bilancio.

La responsabilità dell'integrità e della correttezza dei dati resta, nell'ambito dell'organizzazione, una responsabilità delle singole articolazioni che producono i dati, li controllano, e con essi alimentano i flussi informativi governati dalle procedure amministrative e contabili.

Il Dirigente Preposto ha partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione della Società aventi all'ordine del giorno l'esame di dati economico-finanziari ed ha rilasciato, successivamente alla sua nomina, le attestazioni e le dichiarazioni previste dall'articolo 154-bis del TUF.

Il Dirigente Preposto opera nell'ambito delle cornici di *budget* determinate annualmente dal Consiglio di Amministrazione di Alitalia con il contributo del Dirigente Preposto medesimo e, ove se ne verificassero i presupposti, segnalerebbe tempestivamente al Consiglio stesso la necessità di provvedere ad eventuali integrazioni al fine di assicurare la funzionalità dell'attività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno nella componente relativa al *financial reporting*.

Il Dirigente Preposto deve senza indugio portare all'attenzione del Consiglio di Amministrazione le carenze significative³ eventualmente riscontrate nei controlli e le iniziative messe in atto, ovvero programmate, per porvi rimedio, ovvero a fini compensativi.

³ Si considerano significative le carenze qualificabili come *material weakness* o *significant deficiency*, ai sensi della disciplina statunitense. L'*auditing standard* n. 5 del PCAOB – *Public Company Accounting Oversight Board* definisce i due concetti come segue:

- la *material weakness* è una carenza nei controlli interni per il *financial reporting* tale da determinare per la società un concreto rischio di non essere in grado di evitare (ovvero di individuare tempestivamente) errori significativi nei bilanci annuali o infrannuali (*"a deficiency, or a combination of deficiencies, in internal control over financial reporting, such that is a reasonable possibility that a material misstatement of the company's annual or interim financial statements will not be prevented or detected on a timely basis"*);
- la *significant deficiency* è una carenza meno grave di una *material weakness*, ma comunque tale da meritare l'attenzione dei soggetti con funzioni di direzione riguardanti le politiche contabili e la preparazione del bilancio della società (*"a deficiency, or a combination of deficiencies, in internal control over financial reporting that is less severe than a material weakness yet important enough to merit attention by those responsible for oversight of the company's financial reporting"*: nella versione italiana proposta il concetto di *FROR* – *Financial Reporting Oversight Role* è tradotto utilizzando la definizione contenuta nell'art. 149-bis, comma 9, ultima parte, del Regolamento Emittenti).

INTERESSI DEGLI AMMINISTRATORI E OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Sin dall'esercizio 2003, il Consiglio di Amministrazione della Società ha provveduto a definire i criteri di individuazione delle operazioni concluse con parti correlate, in coerenza con le indicazioni fornite dalla CONSOB con sua Comunicazione n. 2064231 del 30 settembre 2002.

La definizione di parte correlata è stata successivamente rivista alla luce degli interventi compiuti dalla CONSOB orientati ad uniformare la definizione utile ai fini dell'adempimento da parte degli emittenti di tutti gli obblighi informativi con quella prevista per il bilancio consolidato, facendo esplicito riferimento a quanto stabilito dal principio contabile internazionale IAS 24.

In questo quadro e nel tenere in debita considerazione le ulteriori evoluzioni normative, le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e la *best practice* in materia, il Consiglio di Amministrazione, nel maggio 2007 - sempre al fine di assicurare la trasparenza e la correttezza sia sostanziale sia procedurale delle operazioni con *Parti Correlate* poste in essere da ALITALIA, direttamente ovvero per il tramite di società controllate - ha adottato una nuova procedura (consultabile sul Sito Web) che ne regola l'approvazione e l'esecuzione.

Nell'ambito della Procedura in oggetto, sono in primo luogo individuati in maniera puntuale i soggetti rientranti nel novero delle *Parti Correlate* all'uopo tenendo conto della definizione espressa nello IAS 24 (richiamato dall'art. 2, comma 1, lettera h) del Regolamento Emittenti).

Le operazioni compiute con le *Parti Correlate* sono poi distinte in due categorie: le cosiddette *Operazioni Rilevanti* e le altre operazioni.

Sono considerate *Operazioni Rilevanti con Parti Correlate* quelle il cui controvalore sia superiore a cinque milioni di Euro nonché, a prescindere dal valore, (i) le cosiddette operazioni atipiche od inusuali (ii) le operazioni a condizioni non *standard* (per tali intendendosi quelle concluse a condizioni non in linea con quelle di mercato ovvero non analoghe a quelle usualmente praticate nei rapporti con soggetti che non siano parti correlate); (iii) le operazioni poste in essere con gli Amministratori, i Sindaci, i Dirigenti con responsabilità strategiche di ALITALIA e delle società dalla stessa controllate ed i loro stretti familiari o comunque soggetti sottoposti alla loro influenza notevole o su cui essi stessi detengono una quota significativa di diritti di voto.

Le *Operazioni Rilevanti con Parti Correlate* sono sottoposte alla preventiva approvazione (o valutazione nel caso di operazioni di competenza delle società controllate) del Consiglio di Amministrazione che riceve, unitamente al Collegio Sindacale, un'adeguata informativa in ordine al contenuto delle stesse, alle modalità esecutive, alle condizioni temporali ed economiche previste per la loro realizzazione, alla natura della correlazione, al procedimento valutativo seguito, alle motivazioni sottostanti ed agli eventuali rischi connessi.

Relativamente alle ulteriori operazioni con *Parti Correlate*, la Procedura in argomento prevede che il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale ricevano informativa della loro intervenuta esecuzione, con periodicità almeno trimestrale e secondo un'adeguata sintesi, con specificazione - per quelle di valore superiore a 2,5 milioni di Euro - dei principali elementi, con particolare riferimento alla correlazione sottostante nonché ai termini ed alle condizioni anche economiche.

In funzione della natura, del valore o di altre caratteristiche di un'operazione con *Parte Correlata*, può essere richiesta l'assistenza di uno o più esperti indipendenti sulle condizioni economiche, modalità esecutive, aspetti tecnici o legittimità dell'operazione stessa ovvero anche sulla verifica della conformità delle relative condizioni a quelle che sarebbero state verosimilmente negoziate tra parti non correlate.

Qualora la correlazione sia con un Amministratore o un Sindaco (che, per conto proprio o di terzi, abbia un interesse in una determinata operazione) questi deve informare tempestivamente e preventivamente il Presidente del Consiglio di Amministrazione ed il Presidente del Collegio Sindacale precisandone la natura, i termini, l'origine e la portata.

L'Amministratore interessato si allontana dalla riunione consiliare al momento della deliberazione ove ciò non pregiudichi la permanenza del *quorum* costitutivo ovvero il Consiglio di Amministrazione non disponga altrimenti; lo stesso dicasi con riferimento al Sindaco interessato. In concreto, nell'Esercizio, si è verificato che taluni Amministratori si sono astenuti dalla discussione e dalle relative determinazioni in relazione ad operazioni afferenti società od enti in cui gli stessi ricoprivano od avevano di recente ricoperto cariche sociali.

Specifici obblighi informativi sono, altresì, previsti in capo ai Dirigenti con responsabilità strategiche in ipotesi di operazioni con ALITALIA o con società dalla stessa controllate che vedano coinvolti loro stessi, i loro stretti familiari, i soggetti sottoposti al controllo, anche in forma congiunta, ovvero all'influenza notevole degli stessi o dei loro stretti familiari ovvero i soggetti in cui gli stessi o i loro stretti familiari detengono, direttamente o indirettamente, una quota significativa dei diritti di voto.

In relazione a quanto precede, il Consiglio di Amministrazione della Società ha provveduto ad individuare i Dirigenti con responsabilità strategiche i quali – sempre in base alla definizione contenuta nel principio contabile internazionale IAS 24 - rientrano nel novero delle *Parti Correlate* di Alitalia identificandoli nei soggetti Responsabili *pro tempore* delle seguenti funzioni: Divisione Passeggeri e Cargo, Risorse Umane, *General Counsel*, Amministrazione, Finanza e Controllo, Finanza Straordinaria e Strategie, Relazioni Esterne e Comunicazioni, Operazioni, Marketing e Network, Vendite e Distribuzione, Cargo, Acquisti e Gestione Forniture, oltre agli Amministratori esecutivi di Alitalia Express S.p.A. e di Volare S.p.A. (società controllate di rilevanza strategica).

Si precisa che analoga procedura è stata adottata dalle società controllate di ALITALIA.

INTERNAL DEALING

In linea con le modifiche introdotte dalla normativa comunitaria in materia di *market abuse* e da quella nazionale, anche regolamentare della CONSOB, ed al fine di tenere conto dell'evoluzione della *best practice* in materia, nell'Esercizio, ALITALIA ha aggiornato la procedura di *internal dealing* disciplinante gli adempimenti conseguenti alle operazioni di compravendita degli strumenti finanziari di ALITALIA realizzate dai cosiddetti Soggetti Rilevanti e dalle Persone strettamente legate ai Soggetti Rilevanti, il cui ammontare, anche cumulato, sia nell'anno solare pari o superiore a 5.000 Euro.

Ai sensi della Procedura in argomento, sono Soggetti Rilevanti i membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Società, non essendovi, allo stato, Dirigenti aziendali che detengano il potere di adottare decisioni gestionali in grado di incidere sull'evoluzione e sulle prospettive future della Società stessa.

Allo scopo di corrispondere al meglio all'interesse del mercato, la Procedura in parola contiene talune disposizioni più restrittive rispetto a quelle imposte dalla vigente normativa e, in particolare:

- la previsione di *blocking periods*, cioè di fasce temporali (collocate a ridosso dell'approvazione delle situazioni contabili e, segnatamente, decorrenti dai dieci giorni precedenti la data della riunione consiliare di detta approvazione) in cui è fatto divieto ai Soggetti Rilevanti ed alle Persone ad essi strettamente legate di effettuare operazioni finanziarie concernenti strumenti finanziari emessi da ALITALIA od a questi collegati;
- il divieto di compiere operazioni speculative, per tali intendendosi quelle di breve periodo (operazioni di acquisto o vendita effettuate entro sei mesi rispettivamente da operazioni di

vendita o di acquisto), ferma restando, in casi eccezionali in cui esistano comprovate esigenze personali, la facoltà del Consiglio di Amministrazione, sentito il Collegio Sindacale, di autorizzare la vendita dei suddetti strumenti finanziari entro sei mesi dal loro acquisto.

Il Preposto al ricevimento, gestione e diffusione delle informazioni relative alle Operazioni rilevanti comunicate dai Soggetti rilevanti è stato individuato nell'Ente "Societario" dell'Alitalia.

In conformità a quanto raccomandato dalla CONSOB, la Società ha istituito sul Sito Web, un *link* denominato "*Internal dealing*" ove la Procedura sopra sinteticamente descritta può essere integralmente consultata.

COLLEGIO SINDACALE

NOMINA DEI SINDACI

Lo Statuto della Società prevede che il Collegio Sindacale sia composto da cinque Sindaci effettivi e da due Sindaci supplenti.

Tutti i Sindaci debbono possedere i requisiti stabiliti dallo Statuto Sociale e dalla normativa applicabile. Per quanto riguarda, in particolare, i requisiti di professionalità, le disposizioni statutarie considerano strettamente attinenti all'attività della Società - in relazione a quanto previsto dal Decreto del Ministro della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162 - i settori aeronautico ed aeroportuale e quelli a questi connessi, nonché le materie inerenti le discipline giuridiche privatistiche ed amministrative, le discipline economiche e quelle relative alla revisione ed organizzazione aziendale.

Al fine di riservare alla minoranza l'elezione di due Sindaci effettivi (e, tra questi, del Presidente) e di un Sindaco supplente, lo Statuto Sociale prevede che la nomina dei componenti il Collegio Sindacale avvenga mediante la cosiddetta procedura del voto di lista.

Sono legittimati a presentare una lista i soci che, da soli o insieme ad altri soci, rappresentano almeno lo 0,5% del capitale sociale. Ogni socio può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista ed ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità.

Le liste debbono essere pubblicate su almeno un quotidiano italiano a diffusione nazionale e depositate presso la sede sociale almeno quindici giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione. Rinviano per maggiori dettagli allo Statuto Sociale ed alla vigente normativa, si ricorda che, in caso di presentazione di una sola lista ovvero di più liste proposte da soci che risultino tra loro collegati, il termine di presentazione è prorogato di cinque giorni e la soglia dello 0,5% è ridotta alla metà.

Le liste debbono essere corredate: (i) dell'indicazione dell'identità dei soci che hanno presentato la lista e della percentuale di partecipazione al capitale sociale complessivamente detenuta; (ii) della certificazione rilasciata a norma delle disposizioni vigenti dalla quale risulti la titolarità della predetta partecipazione; (iii) di un'esauriente informativa sulle caratteristiche personali e professionali dei candidati ivi comprese le competenze acquisite e le esperienze maturate dagli stessi; (iv) delle dichiarazioni di ciascun candidato attestanti il possesso dei requisiti prescritti dalla normativa anche regolamentare; (v) delle ulteriori dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e rendono noti gli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società; (vi) di eventuali ulteriori informazioni o dichiarazioni prescritte dalla normativa anche regolamentare.

Qualora a carico dei soggetti designati siano state emesse sentenze di condanna passate in giudicato in esito al promuovimento di azioni di responsabilità ai sensi dell'art. 2407 del Codice Civile, ovvero qualora sia stata pronunciata dichiarazione giudiziale di insolvenza nei confronti di società nelle quali costoro hanno rivestito la carica di sindaco per i due esercizi precedenti l'adozione del relativo provvedimento, deve farsene menzione.

Le liste presentate dai soci diversi da coloro che detengono, anche congiuntamente, una partecipazione di controllo o di maggioranza relativa sono, altresì, corredate di una dichiarazione dei soci medesimi attestante l'assenza con questi ultimi di rapporti di collegamento come definiti dall'art. 144-quinquies, comma 1, del Regolamento Emittenti.

Le liste si articolano in due sezioni: una per i candidati alla carica di Sindaco effettivo e l'altra per i candidati alla carica di Sindaco supplente. Almeno il primo dei candidati di ciascuna sezione deve essere iscritto nel Registro dei Revisori Contabili ed aver esercitato l'attività di controllo legale dei

conti per un periodo non inferiore a tre anni.

La lista per la presentazione della quale non siano state osservate tutte le previsioni statutarie è considerata come non presentata.

Le liste corredate della documentazione sopra descritta sono poste a disposizione del pubblico - senza indugio e, comunque, almeno dieci giorni prima di quello previsto per l'Assemblea in prima convocazione - presso la sede sociale, la società di gestione del mercato nonché sul Sito Web.

All'elezione dei membri del Collegio Sindacale si procede come segue:

- a) dalla lista che ha ottenuto la maggioranza dei voti espressi dai soci (*lista di maggioranza*) sono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, tre Sindaci effettivi e uno supplente;
- b) i restanti due Sindaci effettivi sono tratti dalle altre liste (*liste di minoranza*) presentate e votate da parte di soci che non siano collegati, neppure indirettamente, con i soci che abbiano presentato o votato la *lista di maggioranza*; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno e per due. I risultati così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di dette liste secondo l'ordine dalle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In tal caso, nell'ipotesi di parità anche di voti di lista, si procede alla nomina mediante votazione da parte dell'intera Assemblea nell'ambito degli appartenenti a tali liste, risultando eletto il candidato che abbia ottenuto la maggioranza semplice dei voti;
- c) il secondo Sindaco supplente è tratto dalla *lista di minoranza* che abbia ottenuto il maggior numero di voti. Nell'ipotesi in cui più liste abbiano ottenuto parità di voti, si procede alla nomina mediante votazione da parte dell'intera Assemblea nell'ambito degli appartenenti a tali liste, risultando eletto il candidato che abbia ottenuto la maggioranza semplice dei voti.

L'Assemblea nomina il Presidente del Collegio Sindacale tra i Sindaci effettivi tratti dalle *liste di minoranza*.

Nel caso in cui sia presentata una sola lista, da essa sono tratti tutti i Sindaci da eleggere e l'Assemblea nomina il Presidente del Collegio Sindacale.

In caso di sostituzione di un Sindaco, ove possibile, si procede come segue:

- se la sostituzione concerne un Sindaco tratto dalla *lista di maggioranza*, subentra il Sindaco supplente tratto dalla medesima lista;
- se la sostituzione concerne un Sindaco tratto da *lista minoranza*, subentra il Sindaco supplente tratto da *lista di minoranza*.

Qualora la sostituzione riguardi il Presidente del Collegio Sindacale, tale carica è assunta da quello dei due Sindaci effettivi tratti dalle *liste di minoranza* che, all'atto della nomina assembleare, abbia ottenuto il quoziente più elevato.

La nomina dei Sindaci per l'integrazione del Collegio, ai sensi dell'art. 2401 del Codice Civile, è effettuata dall'Assemblea nell'ambito degli appartenenti alla medesima lista del Sindaco venuto a mancare. Qualora detta Assemblea debba, altresì, procedere alla nomina del Presidente del Collegio Sindacale, questa è effettuata tra i Sindaci effettivi tratti da *liste di minoranza*.

Qualora per qualsiasi ragione la nomina del Presidente o di uno o più Sindaci Effettivi e Supplenti ovvero l'integrazione del Collegio Sindacale non possa essere effettuata secondo quanto sopra previsto, l'Assemblea delibera con le maggioranze di legge.

SINDACI

Il Collegio Sindacale (il cui mandato scade in occasione dell'Assemblea degli Azionisti convocata per l'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007) è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 27 giugno 2005.

Conformemente alle disposizioni statutarie, sono stati chiamati a far parte dell'Organo di controllo i candidati, e tra questi il Presidente, indicati nell'unica lista presentata dall'Azionista di maggioranza, Ministero dell'Economia e delle Finanze, i cui *curricula* (contenenti un'esauriente informativa in ordine alle caratteristiche personali e professionali di ciascuno) sono stati depositati presso la sede sociale corredati delle dichiarazioni attestanti il possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa e dallo Statuto Sociale.

Nel corrente esercizio, la compagine del Collegio ha subito modificazioni. In particolare, in data 25 febbraio 2008, a seguito delle dimissioni rassegnate dal Presidente, prof. Luigi Pacifico, è subentrata nella carica di Sindaco effettivo il Sindaco supplente dott.ssa Alessandra dal Verme. La presidenza del Collegio è stata contestualmente assunta dal Sindaco prof. dott. Enrico Laghi.

Nel corso dell'esercizio 2007, il Collegio Sindacale si è riunito 15 volte; la durata media delle sedute è stata di circa 2 ore. Dall'inizio del corrente anno al giorno precedente quello di approvazione della Relazione, l'Organo di controllo ha svolto 8 riunioni.

Il Collegio Sindacale può radunarsi anche per audio/videoconferenza ovvero per teleconferenza, nel rispetto di talune condizioni volte ad assicurare, tra l'altro, la partecipazione al dibattito e la parità informativa di tutti gli intervenuti, e sempreché l'attività di vigilanza e di verifica propria di tale Organo lo consenta.

Nella tabella che segue si riporta la composizione del Collegio Sindacale alla data della Relazione.

Nominativo	Carica	In carica dal	Indip. (Codice)	% CS
Enrico LAGHI	Presidente Sindaco effettivo	25.02.2008 27.06.2005	Si	93,3
Diego Maria BERRUTI	Sindaco effettivo	27.06.2005	Si	80
Marcellino BORTOLOMIOL	Sindaco effettivo	27.06.2005	Si	80
Alessandra DAL VERME	Sindaco effettivo	25.02.2008	No	n/a
Nicandro MANCINI	Sindaco effettivo	27.06.2005	Si	86,7

LEGENDA

Indip. (Codice): indica se il Sindaco appare qualificabile come indipendente applicando i criteri stabiliti dal Codice di Autodisciplina.

% CS: contiene la presenza, in termini percentuali, del Sindaco alle riunioni del Collegio Sindacale svoltesi durante l'esercizio.

In appresso si forniscono le informazioni di cui sopra con riferimento al prof. Luigi Pacifico.

Nominativo	Carica	In carica fino al	Indip.(Codice)	% CS
Luigi PACIFICO	Presidente	25.02.2008	No	93,3

Il Collegio Sindacale ha valutato i requisiti di indipendenza dei propri componenti effettivi sulla base dei criteri previsti dal Codice. Non si sono ritenuti qualificabili come indipendenti, attenendosi all'accezione indicata dal Codice, il prof. Luigi Pacifico (tenuto conto dell'incarico dallo stesso precedentemente svolto presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e della circostanza di essere stato membro del Collegio Sindacale della Società per oltre nove anni) e la dott.ssa

Alessandra dal Verme (tenuto conto dell'incarico dalla stessa svolto presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze).

In calce alla Relazione si riporta una sintesi del profilo professionale di ciascun componente il Collegio Sindacale, disponibile anche sul Sito Web.

Nel seguito, si indicano gli incarichi ricoperti in altre società emittenti titoli quotati in mercati regolamentati italiani.

Enrico LAGHI	Pirelli & C. S.p.A.	Sindaco
	Gruppo Editoriale l'Espresso S.p.A.	Sindaco
	Banca Finnat Euramerica S.p.A.	Amministratore
	Beni Stabili Società per Azioni	Amministratore
Marcellino BORTOLOMIOL	Beni Stabili Società per Azioni	Presidente del Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è organizzato ed opera in modo da garantire un efficace svolgimento delle proprie funzioni ed alle riunioni partecipano con assiduità tutti i Sindaci; si precisa, peraltro, che nei casi in cui si sono registrate assenze, gli interessati hanno sempre fornito motivata giustificazione in merito.

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'Esercizio, ha svolto la propria attività di vigilanza anche attraverso la partecipazione a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea degli Azionisti, la raccolta di informazioni dagli Amministratori e dai Responsabili delle competenti articolazioni organizzative, nonché incontri con la funzione di *internal auditing*, con l'Organismo di Vigilanza e con la società di revisione; non ha incontrato il Comitato per il controllo interno essendo stato quest'ultimo costituito sul finire del 2007.

Nel corso della propria attività, il Collegio Sindacale ha, altresì, incontrato i corrispondenti Organi delle Società controllate al fine di uno scambio di informazioni in merito ai sistemi di amministrazione e controllo ed all'andamento generale dell'attività sociale.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'indipendenza della società di revisione verificando sia il rispetto delle disposizioni normative in materia sia la natura e l'entità dei servizi diversi dall'attività di revisione contabile prestati ad ALITALIA da entità appartenenti alla medesima rete del revisore.

ALITALIA, in linea con i principi contabili internazionali e secondo quanto più ampiamente riferito in altro paragrafo della Relazione, qualifica i Sindaci quale parte correlata della Società. Conseguentemente, secondo quanto disciplinato dalla procedura in precedenza illustrata, il Sindaco effettivo - che, per conto proprio o di terzi, abbia un interesse in una determinata Operazione - deve informarne tempestivamente e preventivamente il Presidente del Consiglio di Amministrazione ed il Presidente del Collegio Sindacale precisandone la natura, i termini, l'origine e la portata.

RAPPORTI CON GLI AZIONISTI

La Società si è sempre adoperata per instaurare e mantenere un costante dialogo con i propri gli Azionisti, anche attraverso funzioni aziendali a ciò dedicate. In particolare, la gestione dei rapporti con gli investitori *retail* è affidata al *Societario* e quella con gli investitori istituzionali e gli analisti finanziari all'*Investor Relations* (uffici questi affidati, rispettivamente, alla responsabilità della dott.ssa Sabrina Nobili e del dott. Francesco Palma).

ALITALIA ha altresì istituito un'apposita sezione nell'ambito del proprio *Sito Web* (www.alitalia.com sezione *investorelations/corporate governance*), suddivisa in comparti facilmente individuabili ed accessibili nei quali sono tempestivamente messe a disposizione le informazioni che rivestono rilievo per gli azionisti in modo da consentire a questi ultimi un esercizio consapevole dei propri diritti. In particolare, in detti comparti sono rinvenibili i documenti contabili periodici, le presentazioni alla comunità finanziaria, gli avvisi stampa e documentazione relativa alla *governance* ed alle adunanze assembleari.

ASSEMBLEE

Il richiamo contenuto nel Codice di Autodisciplina a considerare l'Assemblea quale importante occasione di confronto tra azionisti e consiglio di amministrazione è pienamente condiviso dalla Società che ha da sempre ritenuto opportuno – oltre che favorire la partecipazione dei propri amministratori ai lavori assembleari – adottare specifiche misure intese a valorizzare adeguatamente l'istituto assembleare.

In relazione in quanto sopra, anche sulla scorta di quanto auspicato dalla legislazione speciale in materia di società quotate, ALITALIA ha da tempo introdotto nello Statuto Sociale disposizioni dirette a facilitare la raccolta delle deleghe di voto presso gli azionisti-dipendenti della Società e delle sue controllate aderenti ad associazioni di azionisti e, più in generale, l'attività degli organismi associativi costituiti fra detti azionisti-dipendenti; in questo ambito, ove richiesto, la Società ha messo a disposizione di questi organismi spazi e mezzi da utilizzare per lo svolgimento di attività connesse alla raccolta delle deleghe o, comunque, propedeutiche e conseguenti alle riunioni assembleari.

Per intervenire all'Assemblea, gli Azionisti debbono conformarsi alle norme di legge ed alle modalità indicate nell'avviso di convocazione. In particolare, possono intervenire in Assemblea gli Azionisti per i quali gli intermediari abbiano effettuato la comunicazione di cui all'articolo 2370, secondo comma, del codice civile almeno due giorni non festivi prima della data fissata per la singola riunione. La comunicazione di deposito di cui trattasi è valida anche per le convocazioni successive alla prima. Lo Statuto Sociale attribuisce al socio che non intendesse più partecipare all'Assemblea la facoltà di ritirare il deposito effettuato. Quanto precede, allo scopo di contemperare l'esigenza della Società di un efficiente svolgimento del processo di organizzazione della riunione assembleare attraverso l'anticipata rilevazione dell'identità degli azionisti rappresentati e del numero degli stessi - anche ai fini di una tempestiva verifica del *quorum* costitutivo - e, al tempo stesso, quella di non pregiudicare la facoltà di questi ultimi di disporre, se del caso, delle azioni già depositate.

Ogni azionista che abbia il diritto di intervenire all'assemblea, può farsi rappresentare, mediante delega scritta, salvo le prescrizioni e limitazioni di legge.

Per tenere conto dell'istituto dell'integrazione dell'ordine del giorno a richiesta dei soci introdotto dalla Legge per la tutela del risparmio, l'Assemblea degli Azionisti, nella riunione del 27 giugno 2007, ha modificato lo Statuto Sociale prevedendo, tra l'altro, che - a beneficio della generalità dei Soci - l'eventuale proponente un'integrazione dell'ordine del giorno dia certezza in ordine alla titolarità del diritto esercitato e renda tempestivamente disponibile (sia pure entro termini meno gravosi di quelli in capo al Consiglio di Amministrazione) un'apposita relazione illustrativa.

Lo svolgimento delle adunanze, oltre che dalla legge e dallo Statuto Sociale, è disciplinato dal Regolamento Assembleare (consultabile, in allegato allo Statuto Sociale, anche sul Sito Web), di cui ALITALIA si è dotata sin dal 1996 al fine di favorire un ordinato e funzionale svolgimento delle riunioni assembleari.

In relazione a quanto precede, si precisa che il Regolamento Assembleare prevede che tutti coloro che intervengono in relazione a partecipazioni azionarie hanno il diritto di prendere la parola su ciascuno degli argomenti posti in discussione mediante richiesta al Presidente, o - su indicazione di quest'ultimo - al Segretario della riunione presentando domanda scritta contenente l'indicazione dell'argomento cui la domanda stessa si riferisce, dopo che è stata data lettura degli argomenti all'ordine del giorno. Il Presidente può anche autorizzare la presentazione delle domande di intervento per alzata di mano.

Il Presidente, tenuto conto dell'oggetto e dell'importanza dei singoli argomenti all'ordine del giorno, può determinare il periodo di tempo, non superiore a quindici minuti, a disposizione di ciascun

oratore per svolgere il proprio intervento. Il Presidente richiama gli oratori a rispettare i limiti di durata stabiliti oltre che ad attenersi alle materie poste all'ordine del giorno, in caso di abusi, può togliere la parola.

Il Presidente, per prassi, dà la parola secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande.

Coloro che sono intervenuti nella discussione possono chiedere di prendere la parola una seconda volta nel corso della stessa discussione per la durata di due minuti anche per effettuare eventuali dichiarazioni di voto.

Il Consiglio di Amministrazione riferisce in Assemblea sull'attività svolta e programmata nell'ambito della relazione sulla gestione; inoltre, per prassi, nel corso dei lavori assembleari afferenti l'approvazione del bilancio, il Presidente effettua un intervento introduttivo esponendo i fatti più significativi che hanno caratterizzato l'Esercizio e quelli successivi alla chiusura dello stesso oltre a fornire specifici chiarimenti ed elementi di dettaglio richiesti in sede di discussione.

Il Consiglio di Amministrazione si adopera per assicurare agli azionisti adeguata informativa circa gli elementi necessari perché essi possano assumere, con cognizione di causa, le decisioni di competenza assembleare in particolare curando che le relazioni degli amministratori e l'ulteriore documentazione informativa siano rese disponibili nel rispetto della vigente normativa (anche attraverso la loro tempestiva pubblicazione sul Sito Web), ed inviate gratuitamente a chi ne faccia richiesta.

Nel corso del 2007, il livello della capitalizzazione di mercato delle azioni di ALITALIA si è significativamente ridotto; il Consiglio non ha peraltro ritenuto - a rafforzamento della tutela delle minoranze - di elevare le percentuali stabilite per l'esercizio delle prerogative di queste ultime (sostanzialmente diritto alla presentazione di liste per la nomina degli Organi Sociali).

CAMBIAMENTI DALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO DI RIFERIMENTO

La Relazione tiene conto dei cambiamenti intervenuti dalla chiusura dell'Esercizio di riferimento sino al giorno precedente a quello della sua approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

ALLEGATI

Prof. Avv. Aristide Police

Nato a Napoli il 10 maggio 1968.

Coniugato con due figlie.

Conseguita la Maturità Classica nell'anno scolastico 1985/86, con voti 60/60. Nell'anno accademico 1986/87, si è iscritto alla Facoltà di Giurisprudenza della *Libera Università Internazionale degli Studi Sociali - L.U.I.S.S. «Guido Carli»* di Roma. Ha conseguito la laurea con voti 110/110, lode e dignità di stampa.

Alumnus della *London School of Economics & Political Science* (Regno Unito), dove ha approfondito lo studio del Diritto Pubblico internazionale e comunitario (con borsa di studio nell'ambito del Progetto *Erasmus* della C.E.).

Nel novembre 1995 ha conseguito il titolo di Dottore di ricerca in Diritto Pubblico presso l'*Università degli Studi di Perugia*.

Per diversi periodi è stato ospite del *Max Planck Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht* di Heidelberg (R.F.T.), dove ha approfondito gli studi di diritto europeo e comparato.

Nel giugno 1999, è risultato vincitore di un concorso ad un posto di Ricercatore universitario di Diritto Amministrativo nella Facoltà di Scienze Politiche dell'*Università degli Studi di Teramo*. Dove, nell'aprile 2000 - a seguito di altra procedura concorsuale - ha preso servizio come Professore associato della medesima disciplina.

Nel luglio 2001 ha conseguito la idoneità a Professore ordinario di Diritto Amministrativo nella procedura di valutazione comparativa indetta dall'*Università degli Studi di Torino* e nel settembre 2001, a voti unanimi, è stato chiamato a coprire l'insegnamento di Diritto Amministrativo nella Facoltà di Scienze Politiche dell'*Università degli Studi di Teramo*.

Nel settembre 2005, a voti unanimi, è stato chiamato a coprire l'insegnamento di Diritto Amministrativo nella Facoltà di Giurisprudenza dell'*Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"*.

Dall'ottobre 1990 esercita la professione forense. Nel luglio 1993 ha superato l'esame di abilitazione per la iscrizione all'Albo dei Procuratori legali (anno 1992). Divenuto Avvocato superando l'esame di abilitazione nazionale per la iscrizione all'Albo degli Avvocati (anno 1996), attualmente è iscritto all'Albo degli Avvocati del Foro di Roma

Dal dicembre 2001, è iscritto all'Albo speciale per l'esercizio della professione davanti alla Cassazione ed alle altre giurisdizioni superiori, è iscritto altresì all'Albo degli Arbitri tenuto dalla Camera Arbitrale dei Lavori Pubblici.

L'attività professionale è condotta quasi esclusivamente nel campo del Diritto Amministrativo ed è svolta sia nel settore della consulenza, sia nel settore contenzioso davanti al Consiglio di Stato, ai Tribunali amministrativi regionali, alla Corte dei conti e nelle controversie arbitrali, anche in materia di opere pubbliche.

Ha collaborato per oltre un quindicennio con lo Studio legale del Prof. Avv. Franco Gaetano Scoca.

Dal gennaio 2007 è *partner* dello Studio legale associato con CLIFFORD CHANCE, e si occupa del settore di diritto amministrativo, con particolare attenzione per la sede romana dello studio.

E' stato componente di commissioni di gara per l'aggiudicazione di appalti pubblici di servizi e forniture presso l'Amministrazione del Senato della Repubblica ed altre Amministrazioni statali. Nonché di commissioni di concorso per l'accesso all'impiego in diverse Amministrazioni pubbliche.

E' stato componente del gruppo di lavoro istituito presso il Ministero della Giustizia per la preparazione del Decreto legislativo relativo alla unificazione degli Albi dei Dottori commercialisti e dei Ragionieri che ha portato all'adozione del D.L.vo 28 giugno 2005, n. 139.

E' componente della Commissione per la regolazione e la semplificazione amministrativa della vita delle imprese e per il riordino delle competenze e delle attività dello sportello unico per le attività produttive, per l'attuazione della delega di cui all'art. 5 della legge n. 246 del 2005; Commissione istituita con D.M. 31 agosto 2006 presso il Ministero dello Sviluppo Economico (e presieduta dal Ministro, On. Dott. Pierluigi Bersani).

Oltre ad una ottantina di pubblicazioni minori, è autore dei seguenti studi monografici:

- *La predeterminazione delle decisioni amministrative. Gradualità e trasparenza nell'esercizio del potere discrezionale*, pubblicato nella Collana *Problemi attuali di diritto amministrativo* (diretti da V. Spagnuolo Vigorita e R. Marrarma), Esi, Napoli, 1997;
- *Il ricorso di piena giurisdizione davanti al giudice amministrativo*, vol. I, *Profili teorici ed evoluzione storica della giurisdizione esclusiva nel contesto del diritto europeo*, pubblicato nella Collana dell'Istituto di Diritto Pubblico della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Roma «La Sapienza», Cedam, Padova, 2000;
- *Il ricorso di piena giurisdizione davanti al giudice amministrativo*, vol. II, *Contributo alla teoria dell'azione nella giurisdizione esclusiva*, pubblicato nella Collana dell'Istituto di Diritto Pubblico della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Roma «La Sapienza», Cedam, Padova, 2001;
- *Il processo amministrativo in Argentina. Garanzie dello Stato di diritto ed emergenza economica*, *Quaderno della Rivista trimestrale di Diritto processuale amministrativo*, Giuffrè, Milano, 2002;
- *Tutela della concorrenza e pubblici poteri. Profili di diritto amministrativo nella disciplina antitrust*, pubblicato nel *Sistema del diritto amministrativo italiano* (diretto da F.G. Scoca, G. Morbidelli e F. Roversi Monaco), Giappichelli, Torino, 2007.

Febbraio 2007

Prof. Dott. Carlo Santini

Nato a Genova il 24 marzo 1937.

Coniugato.

Attualmente ricopre le seguenti cariche:

Anaphora SGR SpA - Roma: Presidente (dal 2005)

CARIFE SIM SpA - Bologna: Presidente (dal 2005)

CERVED B.I. SpA - Roma: Membro del Consiglio di Amministrazione (dal 2002)

Banca Sella SpA - Biella: Membro del Consiglio di Amministrazione (dal 2006)

Università Tor Vergata - Roma: Docente, Master di Economia Internazionale (dal 2006)

Precedenti esperienze:

2002 - 2005 **FIVOL** (Fondazione Italiana per il Volontariato): Presidente

2000 - 2005 **Ufficio Italiano dei Cambi**: Direttore generale
 ▪ **LUISS G. Carli** – Roma: Docente in Economia Monetaria Internazionale

1988 - 2002 **Centrale dei Bilanci Srl** – Torino: Vice presidente

1961 - 2000 **Banca d'Italia** - ha ricoperto i seguenti incarichi:
 ▪ **Capo del Servizio Rapporti con l'Estero**
 ▪ **Capo del Servizio Studi**
 ▪ **Direttore Centrale per le attività operative**
 ▪ **Direttore Centrale per la ricerca economica**

Ha fatto parte di numerosi gruppi di lavoro e comitati in organismi della cooperazione economica internazionale. E' stato Sostituto del Governatore nel Consiglio dell'Istituto Monetario Europeo e nel Consiglio della BRI. E' stato membro del Consiglio dell'Ufficio Italiano dei Cambi.

Formazione:

1959 Laurea in Giurisprudenza conseguita presso l'Università di Napoli, Federico II

Febbraio 2007

Dott. Luciano Vannozzi

Nato a Rieti il 3 ottobre 1961.

STUDI

1992 - 1993 Diploma di **Master in Business Administration** presso l'Università LUISS Guido Carli di Roma vot. A/A.

1980 - 1985 Laurea in **Economia e Commercio** presso l'Università "La Sapienza" di Roma. Votazione 110/110.

ALTRE INFORMAZIONI

Docente di Finanza Aziendale presso l'Università Roma Tre - Facoltà di Economia "Federico Caffè".

ESPERIENZE PROFESSIONALI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE - Dipartimento del Tesoro -

Dal 2001 Dirigente - responsabile dell'Ufficio II della Direzione Finanza e Privatizzazioni del Tesoro. - Monitoraggio e gestione delle partecipazioni dello Stato.

Incarichi presso i Consigli di Amministrazione per conto del Ministero dell'Economia

Consigliere di Amministrazione Sviluppo Italia Spa da ottobre 2005 a dicembre 2006

Consigliere di Amministrazione Enav SpA da maggio 2003

Presidente Comitato per le remunerazioni di Enav, Sviluppo Italia (febbraio-dicembre 2006) e Coni Servizi

GRUPPO SAN PAOLO IMI (Banca O.P.I. - Banca Opere Pubbliche Infrastrutture)

1999 - 2001 Advisory per il settore public utilities (privatizzazioni, cessioni, OPV, trade sale, operazioni di partnership con i privati, valutazioni e sviluppo di business plan, finanziamento delle infrastrutture). Responsabile dei progetti.

IMI Spa

1993 – 1999 Corporate finance: Privatizzazioni, M&A, ristrutturazioni societarie e finanziarie ed attività di merchant banking.

1992 – 1993 MBA Università LUISS (dett. studi).

1990 – 1992 Pianificazione crediti: studio e sviluppo dei prodotti finanziari per le imprese ed analisi della concorrenza; analisi del merito di credito, controllo del rischio finanziario.

SE.FI.MONT. S.p.A. (Servizi Finanziari Montedison)

1989 -1990 Assistente al Direttore Finanziario per le attività di pianificazione e controllo. Responsabile di un progetto per la realizzazione della tesoreria unica di gruppo.

ENICHEM S.p.A. (Gruppo ENI)

1986 – 1989 Direzione finanza: gestione dei finanziamenti, pianificazione e controllo dei fabbisogni finanziari di gruppo, reporting finanziario di gruppo.

Febbraio 2007

Prof. Dott. Enrico Laghi

Nato a Roma il 23 febbraio 1969.

Si è laureato in Economia e Commercio nel 1992 presso l'Università degli studi di Roma La Sapienza.

Dottore Commercialista e revisore contabile, è iscritto all'Albo dei Consulenti Tecnici Del Tribunale Civile di Roma.

Professore straordinario di Economia Aziendale presso l'Università degli Studi di Roma La Sapienza e Docente di Analisi Finanziaria presso l'Università LUISS – Guido Carli.

È membro dell'Accademia Italiana di Economia Aziendale.

Svolge l'attività di consulenza in tema di valutazione d'aziende e in materia finanziaria e di bilancio, anche nell'ambito di procedimenti giudiziari.

È componente dello Standards Advice Review group della Commissione Europea e componente della Commissione di Vigilanza Sport Professionistici del CONI.

È autore di numerose pubblicazioni in materia contabile ed economico-aziendale.

È presidente del Collegio Sindacale di Alitalia Servizi S.p.A., Raffineria di Gela S.p.A. e Sarba Bitumi – Sarbit S.p.A.

È Sindaco effettivo di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.*, Pirelli & C. S.p.A.* Servizi Aerei S.p.A., TM News S.p.A., Loquendo S.p.A., Rainet S.p.A., 01 Distribution S.r.l., IT Telecom S.r.l., Iridium S.p.A. in liquidazione, Gruppo Editoriale Espresso S.p.A.*, Manzano Sviluppo S.r.l.

È Sindaco supplente di Telecom Italia S.p.A.*.

È presidente del Consiglio di Amministrazione di Beni Stabili Investimenti SGR S.p.A.

È Amministratore Unico di FdP Consultino S.r.l. e Europrom 2000 S.r.l. e Amministratore di Beni Stabili S.p.A.*, Nomura SIM Italia S.p.A. e Banca Finnat Euramerica S.p.A.*

* società quotate

Marzo 2007

Dott. Diego Maria Berruti

Nato a Lagonegro (PZ) il 26 agosto 1947.

TITOLI DI STUDIO

Laurea in Economia e Commercio presso l'Università degli studi di Napoli, e conseguente iscrizione all'albo dei Dottori Commercialisti dal 1975.

Iscrizione all'albo nazionale dei Revisori contabili (già albo Revisori Ufficiali dei Conti) con D.M. Di Grazia e Giustizia del 5/7/1984 pubblicato su G.U. n. 203 del 25/7/1984.

ATTIVITA' SVOLTA

Dopo un breve periodo di attività nella città di Benevento, si è trasferito in Milano nel 1976, dove ha svolto l'attività di Dottore Commercialista.

E' stato più volte nominato Sindaco effettivo, ricoprendo anche la carica di Presidente del Collegio Sindacale, in società che esercitano la propria attività nei diversi comparti: da quello delle costruzioni a quello del commercio di prodotti petroliferi, a quello dell'editoria, a quello degli sport professionisti, a quello delle finanziarie e nel settore dell'energia.

Tra le altre, ha svolto le funzioni di Sindaco effettivo nelle seguenti società:

- ENEL Energia S.p.A – Presidente del Collegio Sindacale
- I.R.E.R. – Istituto di ricerca della regione Lombardia – Presidente del Collegio Sindacale
- Asclepion S.C.p.A – Presidente – Settore della formazione continua in sanità
- Smart p@per S.p.A. – archiviazione e digitalizzazione dei documenti – Presidente del Collegio Sindacale
- Conphoebus Technology Service S.p.A – Presidente
- Sorrisi e canzoni TV
- Milan Associazione calcio S.p.A
- Acquirente unico S.P.A – Sindaco effettivo
- ENEL NET S.p.A – Sindaco effettivo
- ASL MI2 membro del Collegio dei Revisori,

ed attualmente svolge le funzioni di sindaco anche nelle seguenti società:

- SANIM S.p.A. - Sindaco effettivo - Settore della cartolarizzazione dei crediti
- SOGEIVA S.p.A. - Sindaco effettivo - Settore della depurazione delle acque e gestione degli impianti di depurazione delle acque reflue
- Kickoff S.p.A - Sindaco effettivo - settore commerciale di articoli di abbigliamento
- Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. - Sindaco effettivo
- Molise Sviluppo S.C.p.A - Sindaco effettivo - settore della promozione per lo sviluppo produttivo ed occupazione locale.

Svolge ancora le seguenti funzioni:

- SOGIN S.p.A - gestione impianti nucleari - Presidente dell'Organismo di Vigilanza
- Istituto Zooprofilattico Umbria e Marche - Membro del Consiglio di Amministrazione.

Ha, inoltre, svolto attività relative ad incarichi giudiziari:

- è C.T.U. presso il Tribunale di Benevento,
- è Curatore fallimentare ed è stato perito per la stima richiesta dall'art. 2498 c.2 Cod Civ., incarichi ricevuti presso il Tribunale di Milano e di Benevento. Inoltre, è stato più volte nominato Liquidatore di società di capitali dal Presidente del Tribunale di Benevento.
- ha svolto la funzione di amministratore giudiziario.

Su incarico conferito dal Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale e poi dal Ministero delle Attività Produttive, svolge l'attività di Commissario Liquidatore della liquidazione coatta amministrativa delle seguenti società:

- IAB scrl in l.c.a. con sede in Budrio (BO).
- Cooperativa agricola S. Giuseppe scrl in l.c.a., in Battipaglia (SA).
- Cooperativa Tabacchicoltori Alta tiberina scrl in l.c.a. con sede in Sansepolcro (AR).

Su nomina del Presidente della Provincia di Benevento, ha svolto le funzioni di Dirigente al personale per un periodo di circa due anni. La Provincia di Benevento è dotata di una pianta organica di circa 500 dipendenti.

Maggio 2007

Dott. Marcellino Bortolomiol

Nato a Valdobbiadene (TV) il 25 settembre 1945.

Studi sostenuti e qualifiche

- Diploma in Statistica rilasciato dall'Università degli Studi di Padova il 23.11.1967.
- Laurea in Economia e Commercio conseguita il 12.7.1971 presso l'Istituto Universitario Ca' Foscari di Venezia ottenendo votazione 110/110, con tesi di laurea "I modelli quantitativi nella gestione delle aziende di credito ordinario".
- Esame di Stato per la libera professione con l'iscrizione presso l'Albo dei Dottori Commercialisti per la giurisdizione del Tribunale di Treviso in data 24.10.1974, con numero di posizione n. 171.
- Nominato Revisore Ufficiale dei Conti nella sessione ordinaria dell'aprile 1981 con D.M. del 25 maggio 1982 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 160 del 12.6.1982 a pag. 4268.
- Iscritto nel Registro dei Revisori Contabili con Decreto Ministeriale del 12.4.95 - G.U. n. 31 Bis del 21.4.1995.

Principali Incarichi in essere

- Presidente del Collegio Sindacale della società Zoppas Industries S.p.A. - Gruppo Zoppas - (dal 18 maggio 1990).
- Presidente del Collegio Sindacale della BNL Vita S.p.A. di Milano - (dal 23 aprile 1999).
- Sindaco effettivo della società Tecnica S.p.A. - (dal 29 giugno 2001) e successivamente il 14.01.2003 in Nordica S.p.A..
- Sindaco effettivo di Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. - (dal 27 giugno 2005).
- Presidente del Collegio Sindacale di Beni Stabili Spa - Società quotata (dal 21 aprile 2006).
- Presidente del Collegio Sindacale di Volare Spa (da aprile 2006).
- Consigliere Bortolomiol Spa (dal 4 ottobre 1999).
- Consigliere Lotto Sport Italia Spa (dal 2 luglio 2003).
- Consigliere Banca di Bergamo S.p.A. (gruppo Veneto Banca) - (dal 19 aprile 2004).

Incarichi in scadenza

- Sindaco effettivo della società Il Gazzettino S.p.A. e delle altre società del Gruppo - (dal 28 giugno 2001).
- Commissario Liquidatore della società "Alumix S.p.A. in L.C.A.", primo gruppo dell'ente EFIM, per la produzione e la lavorazione dell'alluminio in Italia - (dal febbraio 1997).

- Presidente del Comitato di Sorveglianza della società “Nuova Breda Fucine S.p.A. in L.C.A.”, del gruppo EFIM (dall’ottobre 1995).

Esperienze professionali

Revisore Contabile con la società PEAT, MARWICK e MITCHELL & Co. (società di revisione internazionale, ora KPMG) presso l’ufficio di Milano, con un periodo intermedio di diciotto mesi (dall’ottobre 1974 al marzo 1976) presso la sede di Dallas (Texas) negli U.S.A..

Durante l’esperienza negli U.S.A. ha frequentato seminari sulle materie contabili e aziendali tenuti da docenti della S.M.U. (SouthWest Methodist University) di Dallas e seguito corsi di aggiornamento professionale presso la sede della P.M.M. & Co. di New York (dal mese di ottobre 1972 al mese di febbraio 1977).

Dal febbraio 1977

- Ha esercitato la professione di Dottore Commercialista e di Revisore contabile con attività di consulenza societaria e fiscale e di revisione presso importanti società del Triveneto.
- Nominato dal Tribunale di Treviso quale Curatore Fallimentare in diverse società ed imprese, ha acquisito pluriennale esperienza nella gestione delle procedure concorsuali.
- Ha avuto incarichi quale perito e consulente esperto.
- Ha tenuto dei corsi presso il CUOA (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale) di Altavilla Vicentina e presso l’UNINDUSTRIA su argomenti attinenti la revisione contabile e l’attività del controllo legale dei conti.
- Ha ricoperto incarichi di Presidente e di componente del Collegio Sindacale in diverse società e gruppi societari.
- Rappresentante per l’Italia dell’IGAF (International Group of Accounting Firms) ha potuto partecipare a convegni internazionali a Londra, Zurigo e Parigi (dal 1978 al 1980).
- Membro della Commissione Controllo Legale dei Conti che ha pubblicato nel 1996 (GIUFFRÈ EDITORE) “I principi di comportamento del Collegio Sindacale”, sotto l’egida del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e del Consiglio Nazionale dei Ragionieri e Periti Commerciali (dal 1992 al 2000).
- Presidente del Collegio Sindacale della Banca Nazionale del Lavoro S.p.A. (dal 28 dicembre 1998 al 30 aprile 2002).
- Presidente del Consiglio di Amministrazione della società NORDEST MERCHANT S.p.A. (da aprile 1999 al 31.12.2002).
- Presidente del Consiglio di Amministrazione di BPV Finance (International) Limited di Dublino (Gruppo Banca Popolare di Vicenza) (dal 29 aprile 1999 al 24.01.2000).
- Sindaco Effettivo di ENAV S.P.A. - Ente Nazionale Assistenza al Volo (dal 28 dicembre 2000 al 30 aprile 2004).
- Sindaco Effettivo di COOPER CREDITO S.P.A. (dal 2 maggio 2001 al 30 aprile 2004).

Marzo 2007

Dott.ssa Alessandra dal Verme

Nata a Napoli il 6 gennaio 1960.

Coniugata con 3 figlie.

LINGUE STRANIERE

Inglese: ottima conoscenza *scritta ed orale*

Francese: ottima conoscenza *scritta ed orale*

CONOSCENZA INFORMATICA

Conoscenza dell'uso delle apparecchiature e delle applicazioni informatiche, in particolare buona conoscenza dei programmi word, excel, access

TITOLI

1978 Maturità scientifica con votazione 60/60

1978-1982 Laurea in Economia e Commercio con votazione 110 e lode, conseguita presso l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza"

1983 Attestato di frequenza e profitto al corso di specializzazione in commercio estero conseguito con borsa di studio presso l'Istituto nazionale per il commercio estero (ICE)

Vincitrice di concorso pubblico per consiglieri nel ruolo della carriera direttiva dei servizi centrali della Ragioneria Generale dello Stato, segue nomina con decorrenza giuridica da maggio 1984

1984 113° corso di formazione presso la Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. Ha sostenuto il colloquio finale riportando il seguente giudizio di idoneità: "Ha presentato una eccellente relazione scritta a conclusione di un lavoro di ricerca accurato, complesso e produttivo di contributi originali ed ha partecipato al corso molto attivamente e con rilevanti risultati, dando prova di particolare intelligenza e di preparazione non comune sia nel periodo di formazione, sia nel colloquio finale, comprensivo della prova di lingua inglese. Il titolo della relazione presentata e discussa è il seguente: "Segni di contribuzione agli Organismi Internazionali O.N.U, C.E.R.N."

1992 Attestato di frequenza e profitto al corso di specializzazione in materia di bilanci tenuto dalla società di revisione contabile Ria & Mazar

1995 Iscritta all'Albo dei Revisori dei Conti

1999 Supera la selezione, di cui all'art. 1, c. 20 della legge n. 267/1997, con prove scritte e orali, del personale dell'Ufficio del Garante per la radiodiffusione e l'editoria per l'accesso ai ruoli dell'Autorità per le Garanzie nelle comunicazioni, sia nell'area giuridica che nell'area economica e le viene proposto l'inquadramento con la qualifica di 9° livello

ATTRIBUZIONI DI SERVIZIO

* **1984-1991** presta servizio presso la Ragioneria Generale dello Stato – I.G.A.E., per la trattazione di problemi economico-finanziari concernenti la cooperazione internazionale. Partecipa, in seno alla delegazione italiana in rappresentanza del Ministero, ai seguenti Comitati finanziari e gruppi di lavoro:

- Comitato DAC, in ambito OCSE (Organizzazione Europea per la Cooperazione e lo Sviluppo);
- Comitato finanziario del Fondo Internazionale per lo Sviluppo Agricolo (FISA);
- Comitato finanziario dell'Osservatorio Europeo Emisfero Australe (ESO);
- Comitato bilancio dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL);
- Comitato bilancio dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per lo sviluppo industriale (UNIDO);
- Comitato finanziario dell'Organizzazione Meteorologica Europea;
- Consiglio e Comitato bilancio dell'Istituto Universitario Europeo (IUE);
- Comitato bilancio dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'agricoltura e l'alimentazione (FAO);
- Comitato finanze del Centro Europeo per la Ricerca Nucleare (CERN);
- Gruppo cooperazione allo sviluppo in ambito Consiglio dell'Unione Europea;

* **1991-2000** è collocata fuori ruolo presso l'Ufficio del Garante per la radiodiffusione e l'editoria, assorbito nel 1997 dall'Autorità per le Garanzie nelle comunicazioni

- **1991-1995** presta servizio presso il Settore Bilanci e Ispezioni, per la verifica dei dati contabili rilevanti ai fini della normativa di settore.

Fa parte di commissioni di studio per la soluzione delle problematiche inerenti l'attuazione delle normativa di settore, in particolare la lettura dei bilanci degli operatori finalizzata agli obiettivi previsti dalla stessa normativa.

Predisporre numerose relazioni sull'espletamento dell'attività ispettiva dell'Ufficio.

- **1995-2000** presta servizio presso il Settore Studi e Affari Giuridici.

* **2000** rientra nel ruolo del Ministero dell'Economia e delle Finanze e presta servizio presso l'Ispettorato Generale per gli Affari Economici.

Esamina e tratta, ai fini della valutazione del relativo impatto sulle politiche finanziarie e di bilancio, tutti gli interventi connessi con calamità naturali, nonché riguardanti il territorio, la difesa del suolo e dell'ambiente e relativa programmazione.

Si occupa di attività normativa, di consulenza, pre-deliberativa e amministrativa del CIPE per gli interventi nei suddetti settori, nonché di attuazione in ambito nazionale delle norme e politiche comunitarie. Tiene rapporti con organismi internazionali diversi dall'Unione Europea e tratta provvedimenti legislativi di ratifica ed attuazione di accordi internazionali, nonché in materia di cooperazione allo sviluppo.

* **2001-2004** svolge l'incarico di dirigente dell'Ufficio V e successivamente dell'Ufficio XI dell'I.G.A.E. – Ragioneria Generale dello Stato.

* **2004-2005** svolge l'incarico di direzione dell'Ufficio III dell'I.G.A.E. – Ragioneria Generale dello Stato. Coordina gli uffici V (Monitoraggio delle leggi di spesa), VIII (Agricoltura e Pesca), IX (Albi e Assicurazioni) e XI (Ambiente e Protezione Civile)

* **giugno 2005 - 16 maggio 2007** svolge l'incarico di direzione dell'Ufficio di Coordinamento e Segreteria del Ragioniere Generale dello Stato.

* **Dal 17 maggio 2007** svolge l'incarico di funzione di livello dirigenziale generale di Ispettore Generale Capo dell'Ispettorato Generale per gli Affari Economici nell'ambito del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato.

Partecipa alle riunioni preparatorie del Consiglio dei Ministri e del CIPE in rappresentanza della Ragioneria Generale dello Stato e supporta per i profili tecnici di copertura finanziaria il Ministro dell'economia e delle finanze ai fini della discussione dei provvedimenti in sede di Consiglio dei Ministri e delle delibere in sede CIPE.

Incarichi aggiuntivi:

- Membro effettivo del Comitato per l'Ecolabel e per l'Ecoaudit – sezione EMAS
- Presidente del Collegio dei revisori dei conti del Teatro dell'Opera di Roma
- Presidente del Collegio Sindacale delle Autovie Venete spa

Febbraio 2008

Rag. Nicandro Mancini

E' nato a Pozzilli (IS) il 1° febbraio 1943

FORMAZIONE E STUDI:

- Ha conseguito la maturità presso l'Istituto Tecnico Commerciale "G. Oberdan" in Treviglio (BG);
- Dal 1963 al 1996 ha prestato servizio nel corpo della Guardia di Finanza e oggi riveste il grado di Maggiore in congedo.
Nel corso dell'attività di servizio ha ricoperto numerosi incarichi di comando di reparti territoriali ed ha svolto altresì qualificata attività di polizia tributaria e giudiziaria presso nuclei regionali e provinciali di polizia tributaria della Guardia di Finanza. Durante il servizio ha frequentato vari corsi di perfezionamento in materia tributaria e di amministrazione d'impresa ed è insignito di medaglie militari ed encomi.
- Dal 21/04/1995 è iscritto nel Registro dei Revisori Contabili secondo quanto disposto dal Decreto Legislativo 27 gennaio 1992 n. 88 e Decreto Ministeriale del 12 aprile 1995 del Ministro di Grazia e Giustizia pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, supplemento n. 31 bis - IV serie speciale del 21/04/1995.

ATTIVITA' PROFESSIONALI:

- Dal 1996 ad oggi revisore contabile libero professionista, esercita l'attività di consulente amministrativo e fiscale di società di dimensioni medio-grandi operanti in settori vari.
E' membro e/o presidente di numerosi Collegi Sindacali di Società di dimensioni medio-grandi operanti in settori vari.
E', altresì, sindaco effettivo nel Collegio Sindacale di società di rilievo nazionale quali:
 - **Alitalia** - Linee Aeree Italiane S.p.A. (quotata in Borsa)
 - **GSE S.p.A.** - Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale
 - **EUR S.p.A.** - gestione immobili di stato
con sede in Roma.E' Amministratore di una società avente ad oggetto la gestione di partecipazioni di altra società di grande dimensione.

Aprile 2007