



Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

11 aprile 2022



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

*All'Azionista Unico della
Italia Trasporto Aereo S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Italia Trasporto Aereo S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti – Informazioni comparative

Il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. Tali dati corrispondenti derivano dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 predisposto in conformità alle

norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione, precedentemente assoggettato a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 13 aprile 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

La nota esplicativa n.9 "Appendice al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 – Transizione ai principi contabili internazionali (IFRS)" illustra gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea ed include le informazioni relative ai prospetti di riconciliazione previsti dal principio contabile internazionale IFRS 1.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Italia Trasporto Aereo S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non

individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Italia Trasporto Aereo S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 11 aprile 2022

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marco Mele'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the beginning.

Marco Mele
Socio



***Progetto di Bilancio
Esercizio al 31 dicembre 2021***

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Relazione Finanziaria Annuale 31 dicembre 2021

ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Sede legale: Via XX Settembre n. 97 00187 Roma
Cap. Soc. € 720.000.000 i.v.
R.E.A. Roma n° 1622937
Codice Fiscale e Partita IVA 15907661001

Organi Sociali	6
Sintesi andamento della società	7
I principali numeri della Compagnia	10
Scenario Macroeconomico	11
Operazione di acquisizione di beni e contratti	12
Andamento Economico, Patrimoniale e Finanziario di ITA Trasporto Aereo Italiano S.p.A.	14
Business	16
Contesto di Riferimento	16
Network	18
Flotta	19
Business Passeggeri	21
Business Charter	24
Business Cargo	25
Flight Operations	27
Customer Experience	28
Customer Care	29
Il programma “Volare”	30
Alleanze e Accordi	31
Risorse Umane	32
Organigramma	32
Persone	32
Il Processo di Assunzione	33
Relazioni Industriali	34
Formazione e Addestramento del Personale Navigante	35
Altre Informazioni	36
Scenario normativo interno, comunitario, internazionale	36
Informazioni di carattere societario	40
Operazioni con Parti correlate	43
Attività di direzione e coordinamento	43
Contenziosi in essere	43
Politiche di gestione della sicurezza	44
Environment, Social and Governance	46
Sistemi informativi	47
Attività di Ricerca e Sviluppo	49
Analisi e gestione dei rischi	49
Modello di Organizzazione Gestione e Controllo e Codice Etico	49
Prevedibile Evoluzione della Gestione	50
Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2021	52
Proposta all’assemblea	53
BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITALIA TRASPORTO AEREO S.p.A.	54
al 31 dicembre 2021	54
Prospetti contabili	54

Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio	61
1. Parte generale.....	61
2. Principi contabili significativi	61
3. Operazione di acquisizione di beni e contratti	77
4. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria al Bilancio d'Esercizio	79
5. Informazioni sulle voci del Conto Economico del Bilancio d'Esercizio.....	91
6. Altre informazioni finanziarie.....	96
6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario	96
6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari	97
7. Altre Informazioni.....	103
7.1 Rapporti con Parti Correlate.....	103
7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali	104
7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione.....	104
7.4 Informazioni per area geografica.....	104
7.5 Analisi delle voci del Patrimonio Netto.....	105
7.6 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2021	105
7.7 Destinazione del risultato d'esercizio	106
8. Posizione fiscale di ITA S.p.A.	107
9. Appendice al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021.....	109
Transizione ai principi contabili internazionali (IFRS).....	109
10. Attestazione sul bilancio d'esercizio	113

Organi Sociali

L'attività di governance di ITA Airways, ai sensi dell'art.3 del decreto istitutivo, è attribuita al

Consiglio di Amministrazione, composto da nove membri:

Consiglio di Amministrazione

Presidente Esecutivo ¹ Amministratore Delegato e Direttore Generale ²	Alfredo Altavilla Fabio Daniele Maria Lazzerini
Consigliere	Lelio Fornabaio
Consigliere	Alessandra Fratini
Consigliere	Simonetta Giordani
Consigliere	Cristina Girelli
Consigliere	Silvio Martuccelli
Consigliere	Frances Vyvyan Ouseley
Consigliere	Angelo Piazza
Segretario	Filippo Corsi

Il **sistema di controllo** è esercitato dai seguenti Organi e Funzioni:

Collegio Sindacale

Presidente	Paolo Maria Ciabattoni
Sindaco Effettivo	Giovanni Naccarato
Sindaco Effettivo	Marina Scandurra

Organismo di vigilanza

Monocratico	Romina Guglielmetti
-------------	---------------------

Magistrato Corte dei conti

Delegato al controllo ai sensi dell'art.12, L.n.259/1958	Francesco Paolo Romanelli
--	---------------------------

Società di revisione legale dei conti

KPMG S.p.A.

Data Protection Officer

Stefano Terna

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Roberto Carassai

¹ Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato con D.M. del 9 ottobre 2020. In data 18 giugno 2021 il Presidente Caio, in sede di Assemblea dei Soci, ha rassegnato le proprie dimissioni e contestualmente è stato nominato Alfredo Altavilla nel ruolo di Presidente Esecutivo, fino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2022.

² In data 20 novembre 2020, il Consiglio di Amministrazione ha nominato l'Amministratore Delegato, Fabio Daniele Maria Lazzerini, Direttore Generale della Società.

Sintesi andamento della società

La società ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A. è stata costituita con decreto firmato in data 9 ottobre 2020 dal Ministro dell'Economica e delle Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dello Sviluppo Economico e dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali (decreto previsto dall'art. 79 del D.L. 17 marzo 2020 n. 18 convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 aprile 2020, n.27, come modificato dall'art. 202 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020 n.77, e dall'art.87 del D.L. 14 agosto 2020 n. 104, convertito con modificazioni dalla Legge 13 ottobre 2020, n. 126).

La Società ha per oggetto l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci ed è interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'art.79, comma 4bis del D.L. 17 marzo 2020 n.18, così come modificato, ha altresì previsto che il Consiglio di Amministrazione di ITA S.p.A. debba redigere ed approvare, entro trenta giorni dalla costituzione della Società, "un Piano Industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che includa strategie strutturali di prodotto" e che tale Piano debba essere "trasMESSO alla Commissione Europea per le valutazioni di competenza, nonché alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia".

Nel primo semestre 2021, la Società ha avviato le necessarie interlocuzioni per illustrare lo Schema di Piano Industriale alle Istituzioni interne e ha altresì supportato il Governo italiano nelle corrispondenti attività nei confronti della Commissione Europea.

In data 3 febbraio 2021, con D.P.C.M. di concerto con il Ministero dell'economia ed elle finanze, è stato decretato che la Società "è assoggettata al controllo della Corte dei conti, ai sensi dell'art.12 della legge 21 marzo 1958, n.259".

La Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato ha approvato lo Schema di Piano Industriale in data 23 febbraio 2021 e la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei deputati ha espresso il proprio parere favorevole sullo Schema di Piano Industriale in data 17 marzo 2021.

La Commissione Europea ha provveduto a verificare con il Governo, supportato dalla Società che ha prestato la collaborazione necessaria, lo Schema di Piano, sotto il profilo del MEOP (Market Economy Operator Principle) e della discontinuità fra ITA S.p.A. e Alitalia SAI in AS.

Ciò ha reso necessario il progressivo aggiornamento dello Schema di Piano approvato dal CdA a dicembre 2020, riflettendo l'evoluzione delle interlocuzioni.

La Corte dei conti con deliberazione del 10 marzo 2021, ha nominato il Dott. Francesco Paolo Romanelli–Presidente della Sezione Giurisdizionale della Puglia – Magistrato delegato al controllo.

In data 25 maggio 2021, si è tenuta l'Assemblea dei Soci che ha approvato il bilancio di esercizio 2020 della Società, corredato dalla Relazione del Collegio Sindacale che ha svolto anche attività di revisione, nelle more dell'individuazione della società di revisione, effettuata nella medesima assemblea.

L'Assemblea dei Soci ha deliberato di conferire un mandato triennale per gli esercizi 2021-2023 alla società KPMG per l'espletamento dell'attività di revisione legale, su proposta del Collegio Sindacale, che ha ritenuto che l'offerta di KPMG, presentata nell'ambito di apposito beauty contest, idonea all'assolvimento dell'incarico di revisione legale della Società.

In data 18 giugno 2021, l'Assemblea dei soci ha preso atto delle dimissioni del Presidente ingegner Francesco Caio ed ha provveduto a nominare Presidente esecutivo il Dott. Alfredo Altavilla con deleghe afferenti alle strategie, al personale, alla finanza, ai rapporti istituzionali e alla comunicazione con riferimento alle deleghe conferite.

Prima dell'avvio operativo avvenuto il 15 ottobre 2021, la gestione della Società è stata volta a reclutare le risorse umane strettamente necessarie all'avvio dell'attività, alla redazione e all'aggiornamento del Piano Industriale e alla finalizzazione di contratti strumentali al funzionamento della Società e alla prestazione di opera professionale, inclusa l'attività degli advisor (industriale, finanziario, digitale e organizzativo, legale) che hanno supportato il management nella stesura del piano industriale, ed a porre in essere tutte le attività strumentali a consentire l'avvio dell'operatività.

Quest'ultimo si è potuto concretizzare a seguito di una serie di adempimenti che, in sintesi, si è articolata nei seguenti punti salienti:

- In data 15 luglio 2021 si è conclusa la discussione con la Commissione Europea, che ha inviato alle istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il Piano Industriale 2021-2025 della Società, la cui sostenibilità è stata confermata anche da pareri di congruità rilasciati dagli advisor indipendenti. La Commissione Europea ha, altresì, impartito anche alcune prescrizioni e condizioni in relazione all'operazione, dovendo la stessa necessariamente ispirarsi ad un principio di discontinuità economica rispetto ad Alitalia SAI;
- ITA Airways ha ottenuto dall'ENAC, in data 18 agosto 2021, il rilascio delle certificazioni funzionali all'avvio della propria attività, ovvero il Certificato di operatore aereo e la Licenza di Esercizio;
- In data 24 agosto 2021, ITA ha trasmesso ad Alitalia SAI la propria offerta vincolante avente ad oggetto l'acquisto di specifici beni e contratti, facenti parte del perimetro "Aviation" che è stata accettata dal venditore il 31 agosto 2021;
- in coerenza con la decisione della Commissione Europea è stata autorizzata la cessione diretta alla società ITA S.p.A. da parte di Alitalia SAI S.p.a. in amministrazione straordinaria e di Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria di alcuni beni e contratti specifici di interesse ITA S.p.A. nell'ambito del perimetro aviation individuati dall'offerta vincolante.
- in data 28 luglio 2021 l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento di capitale pari a € 700,000,000, mediante emissione di n. 700.000 nuove azioni ordinarie senza valore nominale, corrispondente alla prima quota prevista nell'ambito del Piano Industriale suddetto e che ha assicurato alla società un capitale sociale pari a € 720,000.00, integralmente versato.
- con decisione del 10 settembre 2021 la Commissione Europea ha riscontrato che la società ITA S.p.a. era un soggetto economicamente indipendente e in discontinuità da Alitalia e ha constatato che gli apporti di capitale, effettuati e da effettuarsi come da previsioni del piano industriale, da parte del Governo italiano per complessivi euro 1.350.000.000 non conferiscono alcun vantaggio ad ITA e, dunque, non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'ordinamento dell'Unione Europea.
- a seguito della decisione della Commissione Europea e in conformità al piano industriale, in data 14 ottobre 2021 si è perfezionato il contratto di trasferimento di alcuni beni e contratti specifici di interesse ITA S.p.A. da parte di Alitalia SAI S.p.a. in amministrazione straordinaria e di Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria mediante trattativa privata, con effetti a partire dal 15 ottobre 2021.

L'attività operativa, passeggeri e cargo, è stata avviata in data 15 ottobre 2021, con una flotta di 52 aerei (7 wide body e 45 narrow body): il primo volo ITA Airways, un Airbus A320 targato AZ 1637, è partito da Milano Linate alle ore 6:20 e atterrato all'aeroporto di Bari alle ore 7:45. La Compagnia ha operato nel 2021 un network di 44 destinazioni e 59 rotte; è stata inoltre avviata anche l'attività charter.

ITA Airways ha focalizzato la propria attività sull'hub di Roma Fiumicino e sull'aeroporto di Milano Linate, dove l'azienda intende assicurare collegamenti punto a punto su base europea e di feederaggio verso l'hub di Roma dedicati in particolare ad una clientela business e premium leasure

Con l'avvio dell'operatività si sono poste le basi per un nuovo e sostenibile vettore nazionale in grado di operare nel segno della discontinuità e con solide prospettive di crescita e sviluppo.

Pur operando in un mercato caratterizzato da una domanda molto debole derivante dalla situazione pandemica Covid-19 e penalizzata, in particolare, dal pesante impatto della variante Omicron, nel periodo dal 15 ottobre al 31 dicembre 2021 sono stati trasportati 1,25 milioni di passeggeri, a fronte di circa 2,4 milioni di posti offerti.

Nel complesso, i ricavi totali della società nell'esercizio sono stati pari a 90 euro milioni, nell'ambito dei quali i ricavi del traffico passeggeri si sono attestati ad euro milioni 74,5.

Al termine del suo primo periodo di attività operativa, la Compagnia, pur registrando un volume dei ricavi più basso delle attese di Piano principalmente in relazione alla minore attività conseguente all'impatto della nuova ondata pandemica, ha registrato un risultato operativo negativo di euro milioni 177,7 e un risultato netto in perdita per euro milioni 147,8 in linea con le previsioni e coerente con la fase di "start -up" della società in un contesto di mercato estremamente difficile e volatile.

Sotto il profilo patrimoniale e finanziario, il capitale investito netto è risultato pari a euro milioni 428, il patrimonio netto si è attestato a euro milioni 568, e le disponibilità finanziarie nette hanno registrato un valore positivo pari a euro milioni 140. Al 31 dicembre, la Società ha una disponibilità di cassa pari a euro milioni 446,6 largamente superiore a quanto previsto nel Piano Industriale a fine esercizio 2021.

I principali numeri della Compagnia



Attività

N. voli (k)	15,6
Ore volo (k)	23,6
Posti offerti (Mln)	2,4
Passeggeri trasportati (Mln)	1,3

Indicatori Operativi

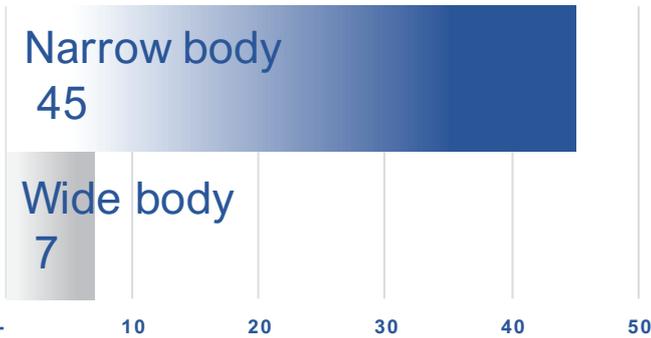
Puntualità	
<i>in partenza entro 15'</i>	90,6%
<i>in arrivo entro 15'</i>	90,5%
Regolarità	99,8%
L.F.%	53,7%
CASK €cc	(14,9)
RASK €cc	4,9



aamm

52

Flotta

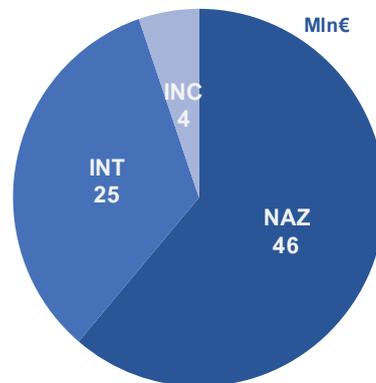


Ricavi totali

90Mln€

di cui Ricavi passeggeri

74,5Mln€



Scenario Macroeconomico

Nella parte finale del 2021, coincidente con l'avvio delle attività operative della società, i contagi da Covid-19 sono ripresi su scala globale, in misura più accentuata in Europa e negli Stati Uniti, seppur con una minore pressione sui reparti ospedalieri grazie al contributo delle campagne vaccinali.

La crescita economica in Italia, che fino al terzo trimestre del 2021 aveva mantenuto un ritmo di crescita elevato, sostenuto soprattutto dai consumi delle famiglie, ha dunque registrato un importante rallentamento nel quarto trimestre, risentendo della recrudescenza della pandemia da COVID 19 per il diffondersi della variante OMICRON. Il rialzo dei contagi ha determinato nuove restrizioni ed il conseguente deterioramento del clima di fiducia dei consumatori, penalizzando soprattutto le imprese operanti nel settore dei servizi e del trasporto in particolare. Anche le persistenti difficoltà di approvvigionamento delle imprese, legate al difficoltoso reperimento di alcune materie prime e di prodotti intermedi a livello globale, ha contribuito al rallentamento dei ritmi di crescita osservati nella prima parte dell'anno.

L'inflazione ha raggiunto livelli elevati nell'ultima parte del 2021, sospinta dalla crescita particolarmente marcata dei prezzi dei beni energetici (la cui variazione sull'anno precedente è stata quasi del 30 per cento). Il mercato petrolifero ha registrato nel corso dell'anno importanti incrementi di prezzo. Negli ultimi 12 mesi la crescita registrata dei prezzi è stata di oltre il 50% (da ca. 50\$/bbl ad oltre i 75\$/bbl), riuscendo quindi a superare nettamente la crisi del 2020 e oltrepassare quindi i livelli pre-pandemici.

Anche le condizioni dei mercati finanziari in Italia hanno risentito nell'ultimo trimestre dei fattori di incertezza legati al diffondersi della nuova variante Omicron e dai suoi possibili riflessi sulla ripresa economica; è dunque cresciuta l'avversione al rischio degli investitori, che si è riflessa in un aumento dello spread italiano rispetto ai titoli di Stato tedeschi.

In tale contesto sia di mercato che macroeconomico ancora difficile e instabile, la Società ha modificato proattivamente l'offerta di voli in considerazione delle restrizioni in atto e dell'andamento della domanda di trasporto.

Operazione di acquisizione di beni e contratti

Acquisizione di beni e rapporti ricompresi nel c.d. perimetro “aviation” di titolarità di Alitalia -Società Aerea Italiana S.p.A. in a.s. e di Alitalia Cityliner S.p.A. in a.s.

Successivamente all'approvazione del Piano Industriale, sono stati attivati canali operativi e istituiti tavoli di lavoro funzionali alla definizione dei servizi e delle attività, investimenti e adempimenti necessari ai fini del raggiungimento della piena operatività di ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A., quale vettore aereo.

L'avvio si è potuto concretizzare a seguito di una complessa operazione che in estrema sintesi si è articolata nei seguenti punti salienti.

In data 15 luglio 2021 si è conclusa la discussione con la Commissione Europea, che ha inviato alle istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il Piano Industriale 2021-2025 della Società, la cui sostenibilità è stata confermata anche da pareri di congruità rilasciati dagli advisor indipendenti. La Commissione Europea aveva impartito anche alcune prescrizioni e condizioni in relazione all'operazione, che doveva essere necessariamente ispirata ad un principio di discontinuità economica rispetto ad Alitalia SAI; questa si doveva tradurre nell'espressa esclusione dai beni e dai contratti trasferiti del customer base del Venditore, del marchio “Alitalia”, degli assets legati al programma di loyalty, degli obblighi di servizio pubblico che saranno assegnati sulla base di offerte aperte, trasparenti, non discriminatorie e incondizionate, nonché dei biglietti prepagati di Alitalia che non sono stati trasferiti ad ITA Airways.

In data 18 agosto 2021, ITA Airways ha ottenuto dall'ENAC il rilascio delle certificazioni funzionali all'avvio della propria attività, ovvero il Certificato di operatore aereo e la Licenza di Esercizio. Successivamente, sempre nel mese di agosto 2021, ITA ha trasmesso ad Alitalia SAI la propria offerta vincolante avente ad oggetto l'acquisto il contratto di trasferimento di alcuni beni e contratti di interesse ITA S.p.A. facenti parte del perimetro “Aviation” che è stata accettata dal venditore il 31 agosto 2021.

In data 1° settembre 2021, il Ministro dello Sviluppo Economico ha autorizzato Alitalia SAI ad accettare l'Offerta Vincolante. Con decisione del 10 settembre 2021 la Commissione Europea ha riscontrato che la società ITA S.p.a. era un soggetto economicamente indipendente e in discontinuità da Alitalia e ha constatato che gli apporti di capitale, effettuati e da effettuarsi come da previsioni del piano industriale, da parte del Governo italiano per complessivi euro 1.350.000.000 non conferiscono alcun vantaggio ad ITA e, dunque, non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'ordinamento dell'Unione Europea.

Pertanto, in coerenza con la decisione della Commissione Europea è stata autorizzata la cessione diretta alla società ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A. da parte di Alitalia SAI S.p.a. in amministrazione straordinaria e di Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria di alcuni beni e contratti di interesse ITA S.p.A. facenti parte del perimetro “Aviation” individuato dall'offerta vincolante.

In data 8 ottobre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato (i) l'approvazione dell'acquisizione di beni e rapporti ricompresi nel c.d. perimetro “aviation” di titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. e Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S., (ii) la sottoscrizione in forma notarile del relativo atto di cessione dei beni, assets e contratti ricompresi nel detto perimetro “aviation”, nonché (iii) la sottoscrizione anche in forma notarile, in Italia e/o all'estero, ovvero, a seconda del caso, della ratifica della documentazione connessa ed ancillare all'atto di cessione e comunque funzionale al perfezionamento della predetta cessione, ivi inclusi gli accordi di novazione dei contratti di leasing di aeromobili e la documentazione ad essi connessa e/o strumentale (l'“Operazione”),

dando mandato e conferendo al Presidente e all'Amministratore Delegato, disgiuntamente tra loro e con facoltà di subdelega, ogni più ampio potere per dare esecuzione alla suddetta delibera e all'Operazione.

A seguito di quanto sopra, in data 14 ottobre 2021 si è perfezionato il closing dell'Operazione con la sottoscrizione dell'atto notarile di cessione avente ad oggetto il trasferimento in favore di ITA Airways del complesso di beni e rapporti costituenti parte del cd. perimetro "aviation" di titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S., così come più dettagliatamente descritto nell'atto e nei relativi allegati, con efficacia a partire dalle ore 00:01 (comprese) del 15 ottobre 2021.

Per la descrizione dei valori relativi alle attività acquisite e alle passività assunte nel bilancio d'esercizio della Società ITA Airways, si rinvia ai paragrafi riportati nella Nota Esplicativa,

Acquisizione dei marchi e dei domini nella titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in a.s. (brand Alitalia)

In data 24 settembre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione dell'offerta vincolante per l'acquisto dei marchi e dei domini nella titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in a.s. ai sensi del relativo bando di gara recante data 17 settembre 2021, conferendo al Presidente e all'Amministratore Delegato, congiuntamente o disgiuntamente tra loro, ogni e più ampia facoltà, anche di sottoscrivere qualsiasi atto ad esso inerente e conseguente.

In data 14 ottobre 2021 è stato sottoscritto l'atto notarile di cessione avente ad oggetto il trasferimento in favore di ITA Airways dei marchi e dei domini nella titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in a.s., così come più dettagliatamente descritto nell'atto e nei relativi allegati, con efficacia a partire dalle ore 00:01 (comprese) del 15 ottobre 2021.

Andamento Economico, Patrimoniale e Finanziario di ITA Trasporto Aereo Italiano S.p.A.

Risultato Economico

La gestione economica di ITA S.p.a. degli esercizi 2021 e 2020 è sintetizzata nel seguente prospetto:

<i>valori in euro milioni</i>	2021	2020
Attività in Funzionamento		
Ricavi del traffico	87,8	
Altri ricavi operativi	2,2	
<u>Totale ricavi operativi</u>	90,0	0,0
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(40,3)	(0,0)
Costi per servizi	(166,2)	(1,0)
Costi per il personale	(35,5)	(0,4)
Altri costi operativi	(1,4)	(0,0)
Totale costi operativi	(243,5)	(1,3)
Margine operativo lordo (EBITDA)	(153,5)	(1,3)
Ammortamenti e svalutazioni	(24,2)	
Risultato operativo (EBIT)	(177,7)	(1,3)

Analisi della struttura patrimoniale

Di seguito si rappresenta una sintesi della struttura patrimoniale al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

<i>valori in euro milioni</i>	31.12.2021	31.12.2020
Attività non correnti	855,4	0,4
Capitale d' Esercizio	(287,7)	(1,0)
Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio	567,6	(0,7)
Passività non finanziarie non correnti	(139,7)	(0,1)
Capitale investito netto	427,9	(0,8)
Patrimonio Netto	568,1	19,0
Indebitamento finanziario netto non corrente	351,2	
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(491,4)	(19,7)
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto	(140,2)	(19,7)
Copertura del Capitale Investito netto	427,9	(0,8)

Analisi della struttura finanziaria

Di seguito si rappresenta una sintesi della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

<i>valori in euro milioni</i>	31.12.2021	31.12.2020
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(446,4)	(19,7)
Cassa	(0,2)	
A Liquidità	(446,6)	(19,7)
Crediti finanziari correnti	(131,6)	
B. Crediti finanziari correnti	(131,6)	0
Passività per locazioni finanziarie	86,8	
C. Indebitamento finanziario corrente	86,8	0
D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A-B-C)	(491,4)	(19,7)
Passività per locazioni finanziarie	347,6	
Derivati non correnti con fair value passivo	3,6	
E Indebitamento finanziario non corrente	351,2	0
F. Indebitamento/(Disponibilità) netto (D - E)	(140,2)	(19,7)

Business

Contesto di Riferimento

ITA Airways inizia le sue attività il 15 ottobre 2021 in un contesto di mercato ancora fortemente impattato dal Covid con un recupero atteso solo del 38% dei volumi pre-Covid del 2019.

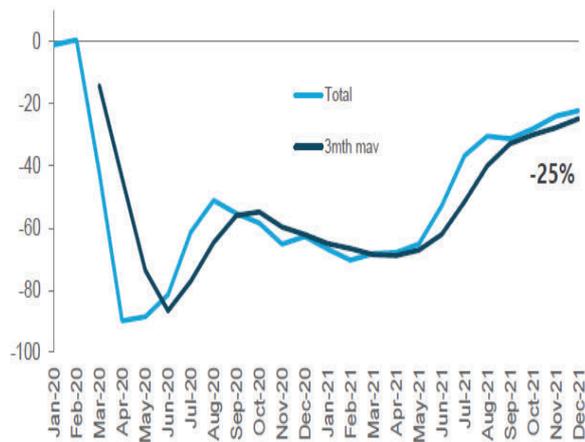
La IATA, nella sua ultima release sulle previsioni della domanda rilasciata il 31 ottobre, prevede il pieno recupero dei volumi di traffico pre-pandemia solamente nel 2024 per i flussi da/per Italia.

Il settore domestico è quello che si attende avere il recupero più veloce già dal 2023, seguito dal settore Internazionale. Più lenta invece, la ripresa attesa del mercato intercontinentale.

L'industria ha adeguato la propria offerta in misura minore rispetto all'andamento della domanda, come si evidenzia dai due grafici seguenti, relativi al traffico europeo (fonte Oxford Economics)

European air traffic, total flights

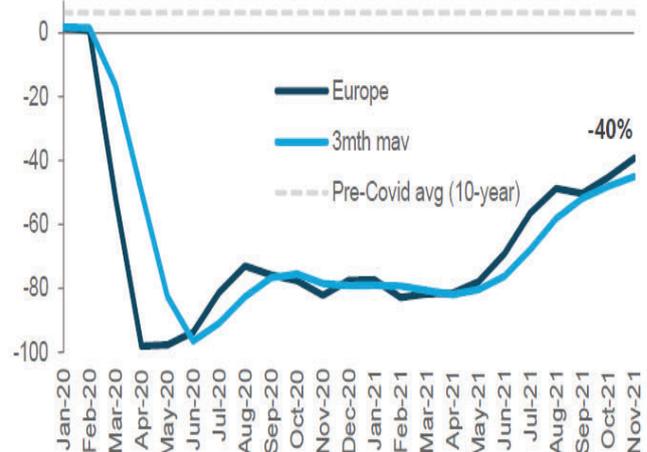
% change vs. 2019, no. flights



Source Eurocontrol

European Air Passenger Traffic Growth

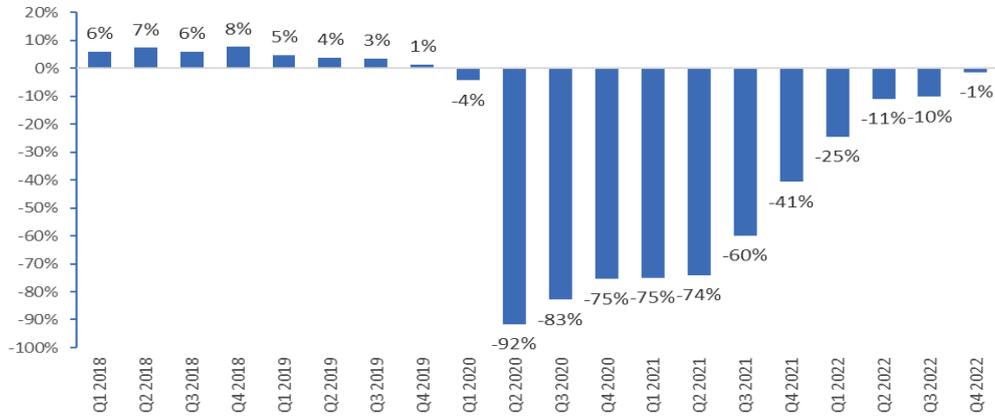
% change 2019, RPK



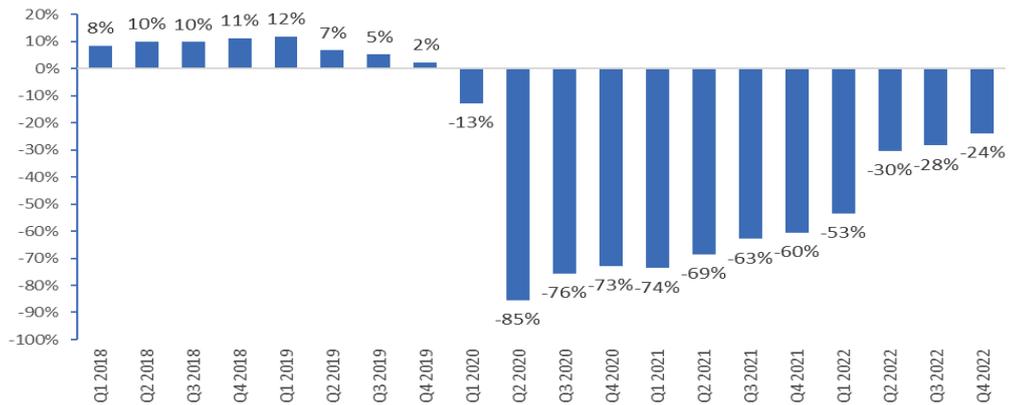
Source: IATA

Invece l'offerta sui principali mercati Intercontinentali rimane fortemente contratta, come mostrato dai seguenti grafici:

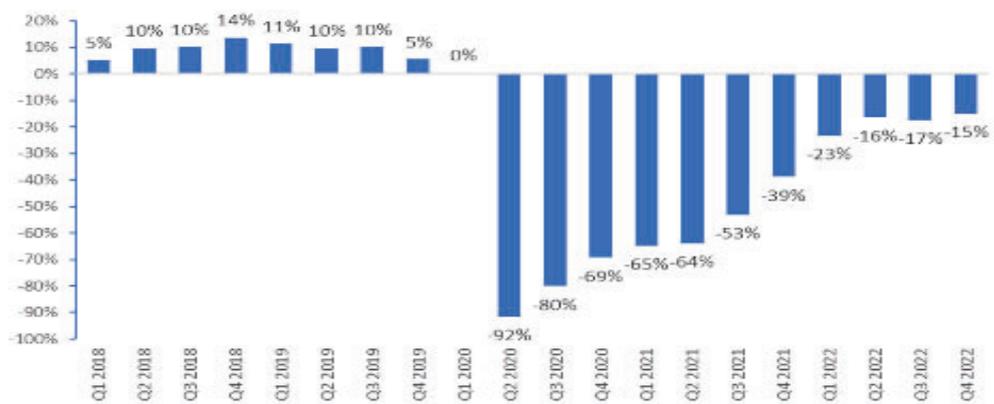
EU - North Atlantic ASK capacity Y/Y% & Q/Q%



EU - Asia ASK capacity Y/Y% & Q/Q%



EU - Latin America ASK capacity Y/Y% & Q/Q%



Network

L'assetto del network nel 2021 di ITA-Airways riflette le diverse aspettative di recupero della domanda ed è quindi fortemente focalizzato sul settore domestico e in generale sul Breve Medio Raggio, settore che nel IV trimestre 2021 rappresenta il 93% della capacità complessiva offerta in termini di ASK (Available Seat Kilometers).

Il network di ITA è focalizzato su due basi: Fiumicino che rappresenta l'hub della nuova compagnia e Linate come city airport dedicato a servire il traffico local dell'area milanese verso i principali mercati domestici ed europei.

Nel periodo 15 ottobre – 31 dicembre 2021 ITA-Airways ha operato fino a 37 destinazioni con 48 rotte e 750 frequenze settimanali. A totale periodo sono stati offerti circa 2,4mln di posti (1,7mln sulla rete nazionale, 0,7mln sulla rete internazionale e 0,02 mln su quella intercontinentale).

A partire da fine novembre, la nuova ondata pandemica e l'arrivo della variante Omicron prima sui mercati internazionali e poi in Italia hanno costretto ad effettuare delle razionalizzazioni di capacità sul network.

Di seguito il dettaglio del network dei diversi settori:

- sulla rete domestica sono state operate 16 destinazioni, 22 rotte e una media di 466 frequenze settimanali. Da Fiumicino sono state coperte 14 destinazioni: Milano Linate, Bari, Brindisi, Bologna, Catania, Genova, Lamezia Terme, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Torino, Trieste, Venezia, Verona; le ultime 3 destinazioni, prevalentemente di feederaggio per rotte Internazionali e Intercontinentali, sono state sospese da metà novembre. Da Milano Linate sono state raggiunte nove destinazioni: Roma Fiumicino, Bari, Brindisi, Catania, Lamezia Terme, Napoli, Palermo, Pescara e Reggio Calabria
- sul settore internazionale sono state operate 20 destinazioni, circa 210 frequenze settimanali e 25 rotte di cui 20 sull'Europa (Bruxelles, Francoforte, Parigi Charles de Gaulle, Londra e Amsterdam sia da Fiumicino che Linate; Ginevra, Zurigo, Monaco, Barcellona, Madrid, Nizza, Atene e Malta solo da Fiumicino; Düsseldorf e Parigi Orly solo da Linate), 1 sull'est Europa (Fiumicino Tirana) 3 sul Nord Africa (da Fiumicino verso Tunisi, Cairo, Algeri) e 1 sul Medio Oriente (Fiumicino Tel Aviv). A seguito del forte rallentamento della domanda conseguente alla diffusione della variante Omicron la rotta Fiumicino Tirana è stata sospesa da metà novembre a metà dicembre.
- sul settore intercontinentale, è stata operata la rotta Roma-New York a partire dal 4 novembre, con tre voli a settimana fino alla fine del mese e cinque voli settimanali a dicembre.

Flotta

La flotta al 31 dicembre 2021 era rappresentata da n. 52 aeromobili, di cui 7 aeromobili di lungo raggio e 45 aeromobili di breve/medio raggio.

A dicembre 2021 sono iniziate le riverniciature di una quota-parte dei velivoli ex-Alitalia con la nuova livrea ITA Airways. A fine 2021 è stata completata la riverniciatura del primo aeromobile (un A320).

I 52 aeromobili in flotta ITA Airways sono stati oggetto di acquisizione da Alitalia in A.S. per mezzo della novazione dei relativi contratti di locazione. Nell'ambito del processo di novazione si è proceduto ad una contestuale, parziale rinegoziazione dei termini commerciali di tali contratti con i rispettivi lessor, avente ad oggetto i canoni di locazione, le condizioni di delivery/redelivery e la riduzione della durata del contratto stesso.

Nel corso del primo trimestre di attività di ITA Airways sono stati negoziati e finalizzati i seguenti accordi, volti a garantire l'acquisizione in flotta degli aeromobili di nuova generazione:

1. Contratto di acquisto con la società Airbus S.A.S., sottoscritto in data 16 novembre 2021 ed avente ad oggetto l'acquisto di 11 aeromobili narrow body con ingresso previsto nel 2028 e 10 aeromobili wide body con ingressi previsti nel 2023 e 2025
2. Contratto di acquisto con la società Airbus Canada Limited Partnership, sottoscritto in data 16 novembre 2021 ed avente ad oggetto l'acquisto di 7 aeromobili regional con ingressi previsti nel 2023 e 2024
3. Contratto di leasing con la società Airbus Financial Services Limited, sottoscritto in data 16 novembre 2021 ed avente ad oggetto la locazione operativa di 2 aeromobili wide body per un periodo di 12 anni, con ingresso previsto nel 2022
4. Lettera di Intenti con la società Alafco Aviation Lease and Finance DAC, sottoscritto in data 18 agosto 2021 ed avente ad oggetto la locazione operativa di 4 aeromobili wide body per un periodo di 12 anni, con ingresso previsto nel 2022
5. Contratti di leasing con la società Air Lease Corporation, sottoscritti in data 26 ottobre 2021 ed aventi ad oggetto la locazione operativa di (a) 5 aeromobili wide body, per un periodo di 12 anni, con ingresso previsto nel 2023 (b) 9 aeromobili narrow body, per un periodo di 12 anni, con ingressi previsti nel 2023, 2024 e 2025 (c) 2 aeromobili narrow body, per un periodo di 12 anni, con ingresso previsto nel 2022 (d) 10 aeromobili narrow body, per un periodo di 12 anni, con ingressi previsti nel 2023, 2024 e 2025 (e) 5 aeromobili regional, per un periodo di 12 anni, con ingresso previsto nel 2023

Safety

La Sicurezza del volo- Rischi aziendali ad essa connessi e misure di prevenzione.

Ai fini di prevenzione degli incidenti di volo la compagnia si è dotata di un sistema di gestione della sicurezza (Safety Management System) pienamente conforme alle prescrizioni normative, come certificato da ENAC al termine dell'audit condotto per il rilascio del Certificato di Operatore Aereo (COA) avvenuto ad agosto 2021.

L'avvio dell'attività di volo è stato preceduto da un'intensa attività di valutazione dei rischi operativi, legati all'introduzione di nuove capacità e procedure operative (ad es. operazioni in bassa visibilità ed ETOPS).

In coordinamento con Operation Control Center, Security e Flight Operations è stato rafforzato il costante monitoraggio di tutte le informazioni disponibili relative all'evoluzione della situazione nelle aree di crisi (Conflict Zones) che potrebbero determinare impatti sulla sicurezza aerea, al fine di adottare eventuali provvedimenti cautelativi.

È stata avviata la partecipazione attiva della compagnia ai principali gruppi di lavoro internazionali in materia di Safety (EASA, IATA, ICAO) ed è stata fornita puntuale informativa su tematiche di sicurezza alle autorità aeronautiche, accreditando ITA Airways quale controparte trasparente e affidabile.

Andamento degli indicatori di Safety performance.

Dall'inizio delle operazioni non si sono verificati eventi afferenti la sicurezza per i quali siano state avviate inchieste da parte di agenzie investigative nazionali o estere (Ad. es. ANSV, NTSB, BEA, etc.). Il SACA Ratio³ ha chiuso a 0,55, valore molto inferiore a quelli considerati critici.

Il programma di analisi dei dati di volo (Flight Data Monitoring), già pienamente operativo, non ha evidenziato aree di rischio emergente o tendenze sfavorevoli. La percentuale di voli complessivamente monitorati è stata superiore al 98%.

Sono stati definiti per tutte le aree operative degli indicatori di Safety Performance e relativi Target che consentiranno di verificare l'efficacia delle politiche di sicurezza adottate in un'ottica di miglioramento continuo.

Normative di gestione della sicurezza.

Non sono previste variazioni significative dell'attuale impianto normativo.

³ SACA è l'acronimo di Safety Audit of Community Aircraft, un programma avviato dall'Unione Europea, che prevede l'effettuazione di controlli di rampa senza preavviso sugli aeromobili in arrivo da Paesi terzi; il SACA Ratio è calcolato per ciascun operatore ed è funzione dell'esito dei controlli effettuati.

Business Passeggeri

Scenario

Il 25 agosto 2021, per il rispetto di alcune condizioni di discontinuità dettate dalle Autorità UE, è stata effettuata la cancellazione di tutte le prenotazioni AZ con data di viaggio successiva al 15 ottobre 2021 in avanti. Il 26 agosto 2021, grazie a un accordo di General Sales valido fino al 14 ottobre 2021 con Alitalia, è stato distribuito e messo in vendita il network ITA Airways con voli con data di viaggio a partire dal 15 ottobre 2021.

Il limitato intervallo di tempo tra inizio della vendita e l'effettiva data di operatività dei voli ITA Airways non ha consentito di intercettare la domanda che si era consolidata con più ampio anticipo rispetto alla data di travel.

Il prodotto di lungo raggio ITA Airways nel 2021 è stato rappresentato da un volo Roma / New York / Roma, operato inizialmente con tre frequenze settimanali, incrementate successivamente a cinque e divenuto giornaliero nella seconda metà di dicembre. Per motivazioni di natura regolatoria, la vendita dei voli per le destinazioni Nord Atlantico è stata avviata il 6 ottobre 2021, mentre l'effettiva operatività dei voli dal 4 novembre 2021. Tali tempi di attivazione hanno permesso solo una limitata generazione di traffico di feeder e defeeder su breve e medio raggio e limitato il pieno sfruttamento della curva di consolidamento delle prenotazioni su rotte intercontinentali.

Il 26 agosto 2021 è stato attivato un sito web con funzionalità, contenuti editoriali e visibilità digitale parziali dedicato esclusivamente al mercato Italia gradualmente ottimizzato dal 15 ottobre. I siti dei principali mercati internazionali sono stati progressivamente lanciati nei mesi di novembre e dicembre

Il periodo novembre - dicembre 2021 è stato inoltre caratterizzato da un ulteriore acuirsi della Pandemia COVID-19; la quarta ondata si è ulteriormente aggravata nella seconda metà del mese di novembre con forte impatto sull'andamento della domanda nel mese di novembre e dicembre.

L'offerta della compagnia in termini di ASK è stata conseguentemente inferiore rispetto a quanto inizialmente previsto.

Per cogliere maggiori opportunità e mitigare gli effetti della riduzione dell'offerta, nello stesso periodo l'attività Charter è stata conseguentemente intensificata.

Andamento nel periodo

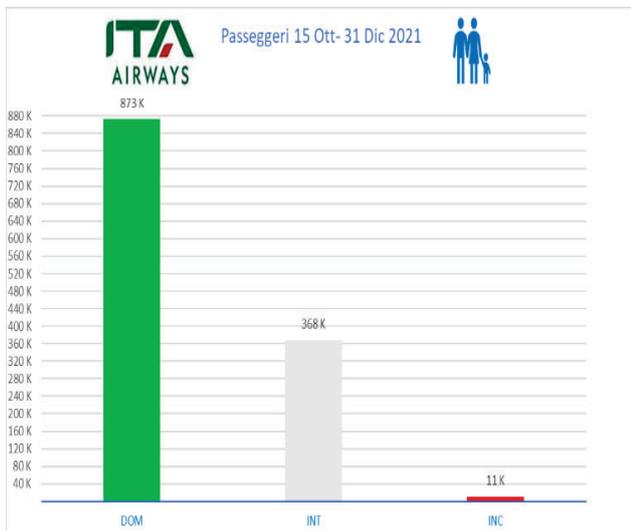
I passeggeri complessivamente trasportati da ITA-Airways nel periodo dal 15 ottobre al 31 dicembre 2021 sono stati 1,25 milioni a fronte di 2,4 milioni posti offerti.

Il load factor, dato dal rapporto tra il traffico -in termini di RPK (Revenue Passengers Kilometers) - e la capacità offerta - in termini di ASK (Available Seats Kilometers) - si è attestato nel periodo al 53,7%, sostanzialmente in linea con il target previsto nel piano industriale della compagnia (53,4%).

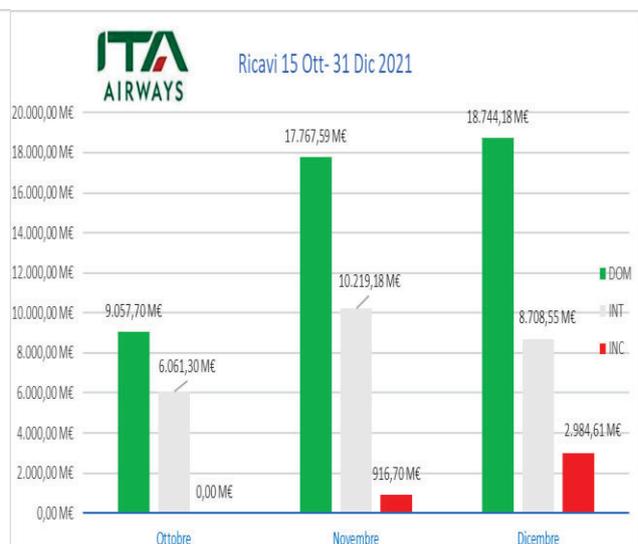
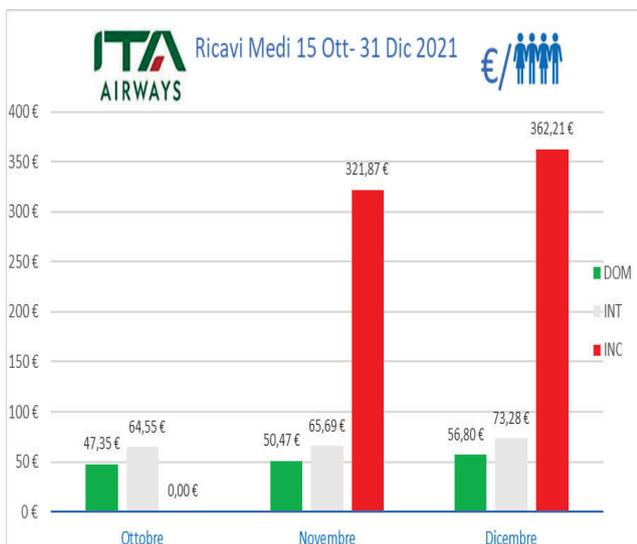
I grafici seguenti illustrano l'evoluzione mensile dei dati medi sopra esposti.



Di seguito la performance del periodo in un raffronto tra settori di attività:



I ricavi totali passeggeri si sono invece attestati a 74,4M€ e un ricavo medio di 59,4 €





Nazionale

Nel settore domestico, nel periodo 15 ottobre - 31 dicembre 2021 sono stati trasportati 873.394 mila passeggeri, a fronte di un'offerta pari a poco meno di 1,7 milioni di posti.

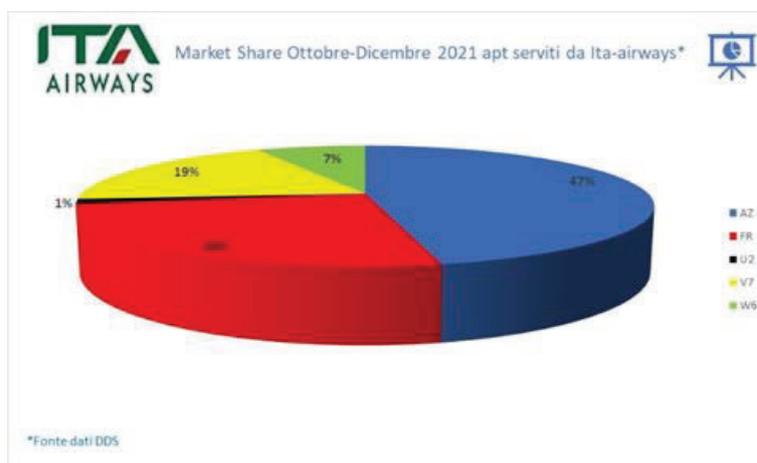
Il Load Factor, misurato quale rapporto tra offerta -in termini di ASK- e trasportato -in termini di RPK- si è attestato al 52,9%, in lieve peggioramento rispetto al target previsto nel piano industriale della compagnia (54,8%).

La performance in termini di ricavi continua ad essere negativamente influenzata dal perdurare di uno scenario economico particolarmente critico, dovuto soprattutto alla pandemia, cui si associa una forte concorrenza aerea e ferroviaria.

Il traffico ad alto potere di spesa è risultato modesto sull'intero comparto, e i riflessi sono risultati visibili sui ricavi medi che si sono mantenuti nel complesso piuttosto contenuti, soprattutto sulle rotte verso il Sud Italia, e più elevati su quelle verso il Nord Italia.

I ricavi medi da e per Milano Linate e sulla tratta Roma Milano sono risultati essere invece superiori rispetto a quelli delle altre rotte domestiche.

Le politiche aggressive sui prezzi dei competitors low cost nell'ultimo trimestre dell'anno hanno determinato una compressione delle tariffe offerte da ITA e, conseguentemente, diminuito il revenue medio, per guadagnare traffico.



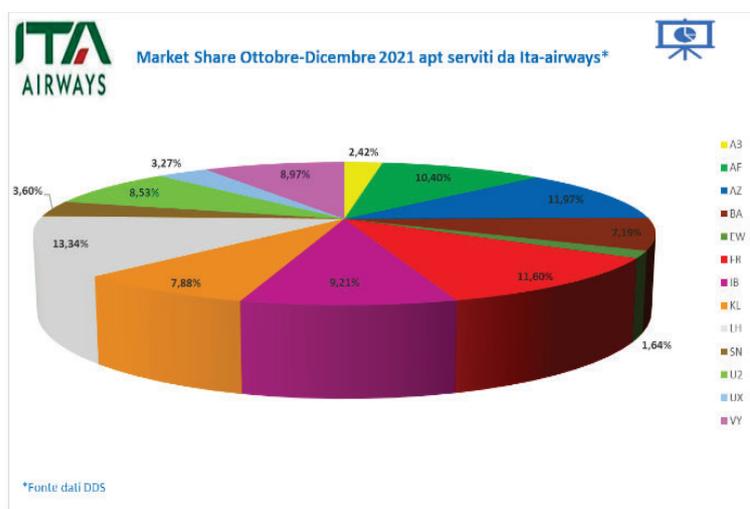
Internazionale

Sulla rete internazionale, ITA-Airways ha trasportato 368.308 passeggeri, in prevalenza sull'Europa, a fronte di poco meno di 700.000 posti offerti.

Il load factor si è attestato al 53,8%, in lieve peggioramento rispetto al target previsto nel piano industriale della compagnia (54,8%).

Anche nel settore Internazionale la crescita di mercato è stata condizionata dalla pandemia e dalle diverse politiche di restrizione nei diversi paesi.

Lo scenario competitivo dell'ultimo trimestre dell'anno ha visto confermare, anche in questo settore, la forte competizione dei vettori low cost.



I ricavi del comparto internazionale sono stati essenzialmente sostenuti dall'area CEE, zona sulla quale si concentra il maggior traffico con circa 21 milioni sui 25 totali di tutta l'area internazionale.

Intercontinentale

Sulla rete intercontinentale, ITA-Airways ha trasportato 11.088 passeggeri, a fronte di 18.500 posti offerti. L'unica rotta che ha operato è stata la FCOJFK il cui primo volo è decollato il 4 novembre 2021.

Da metà dicembre la quarta ondata pandemica ha portato le sue conseguenze negative anche sulla FCOJFK inevitabilmente impattando sul periodo a più alto yield delle festività natalizie.

Il load factor si è attestato al 59,9%, in deciso miglioramento rispetto al target previsto nel piano industriale della compagnia (48,7%).

Business Charter

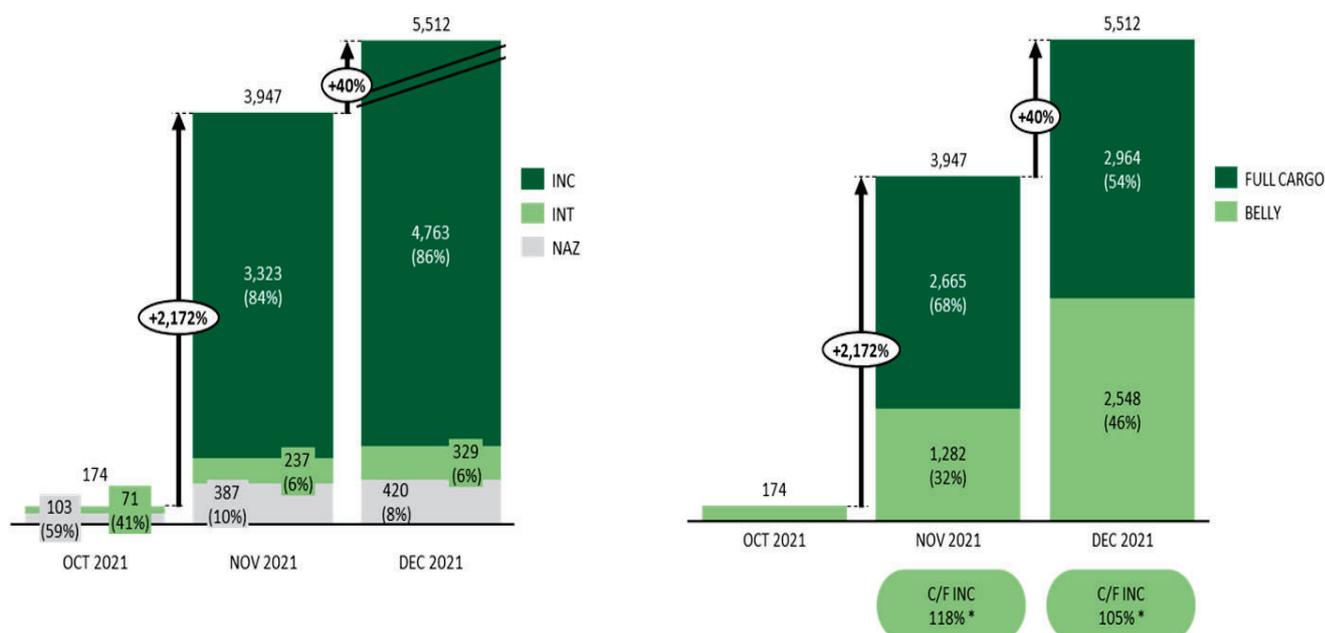
Nel 2021 ITA Airways ha operato nel segmento charter passeggeri, generando ricavi per circa €/mln 1,4. I passeggeri trasportati sono stati 2.440 operando in totale 41 voli su rotte internazionali e domestiche.

Business Cargo

L'attività Cargo, iniziata il 15 ottobre 2021 con le prime partenze effettuate per destinazioni Nazionali e Internazionali operate da macchine narrow body, si è progressivamente consolidata con l'inizio delle operazioni Intercontinentali dal 4 novembre, effettuate con aereo wide body attraverso l'apertura del volo passeggeri da Roma Fiumicino a New York JFK.

I ricavi totali cargo nel periodo ottobre-dicembre 2021 sono stati pari a circa 9,6 milioni di euro, di cui: 8,1 (84%) riconducibili a voli Intercontinentali, 0,6 milioni (7%) a voli Internazionali di breve-medio raggio e 0,9 milioni (9%) a voli Nazionali.

Rev. x 1000



I ricavi si sono consolidati prevalentemente sui servizi Intercontinentali, sia attraverso il volo passeggeri per New York, ma anche grazie a 29 rotazioni di voli all-cargo verso il Brasile (San Paolo Guarulhos), l'Argentina (Buenos Aires) e gli Stati Uniti (New York JFK), effettuate sempre con aerei passeggeri, che hanno contribuito a generare circa il 60% dei ricavi complessivi.

L'elevata domanda di capacità cargo in uscita dall'Italia ha consentito di saturare tutta la capacità disponibile sulle tratte intercontinentali, con coefficienti di riempimento (*Cabin Factor*) superiori al 100%, grazie al maggior numero di posizioni rese disponibili sui voli con basso *load factor* passeggeri.

La quota di mercato è stata, per i mesi di novembre e di dicembre, pari al 4,3% sull'intero Network servito da ITA Airways e del 7,4% per la destinazione New York. Tale risultato è fortemente legato al limitato numero di voli di lungo raggio operati dal network passeggeri e dalla indisponibilità di aeromobili *full freighter* che hanno limitato una maggiore penetrazione del mercato stesso.

Rispetto alle progettualità afferenti all'area più ampia del Marketing e dello sviluppo Digital, il 15 ottobre è stato inaugurato il nuovo sito web ita-airways-cargo.com, sia nella versione in italiano che in quella in lingua inglese. La società è inoltre focalizzata sul trasporto dei prodotti farmaceutici per i quali ha ottenuto da parte della IATA il riconoscimento della certificazione IATA CEIV Pharma.

Regolarità e Puntualità

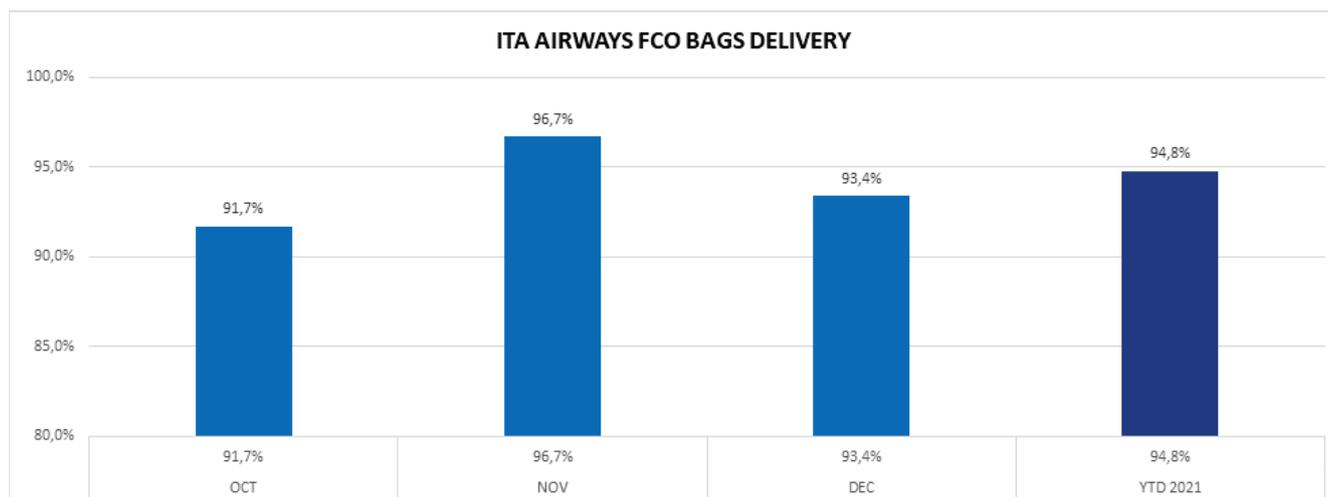
Dall' inizio delle operazioni al 31 dicembre 2021, ITA Airways ha totalizzato 15.373 voli di linea passeggeri registrando complessivamente una puntualità in partenza entro i 15' dall'orario schedulato del 90,6%. Similmente anche la puntualità in arrivo entro i 15' consuntiva un risultato pari al 90,5%. Anche la regolarità operativa di pari periodo è risultata superiore alle attese, conseguendo una stabilità del programma con l'effettuazione del 99,8% dei voli pianificati.

Le performance operative descritte collocano ITA Airways ai livelli dei principali competitor europei e mondiali.

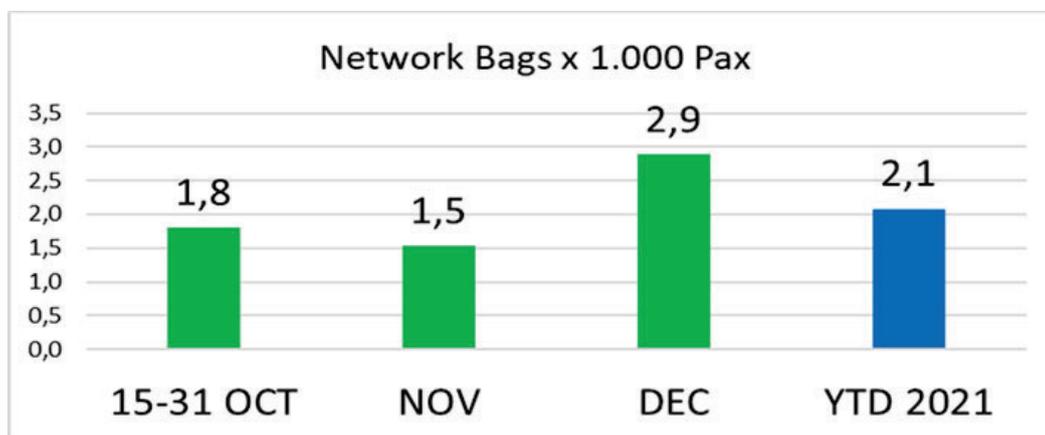
Bagagli

Nel periodo in analisi, il KPI della riconsegna dell'ultimo bagaglio sullo scalo di Fiumicino ha registrato una buona performance, complessivamente pari al 94,3%.

L'andamento nel periodo di attività del 2021, dopo un periodo di assestamento ad inizio operazioni, è migliorato a novembre, per poi risentire dell'aumento da traffico natalizio, pur rimanendo comunque su valori elevati.



I bagagli disguidati nel periodo sono risultati pari in media a 2,1 ogni 1.000 passeggeri trasportati:



Flight Operations

Le attività di build up della parte operativa di ITA Airways sono iniziate nella prima settimana di luglio 2021.

Il lavoro svolto è stato quello di coordinare il programma necessario ad ottenere l'approvazione di ENAC per tutte quelle strutture dove i regolamenti Europei prevedono la certificazione dell'autorità nazionale; obiettivo è stato quello di ottenere la Licenza di Esercizio, il Certificato di Operatore Aereo (COA) il Certificato per la gestione dell'Aeronavigabilità Continua (CAMO) entro il mese di agosto 2021.

Concordato il programma di dettaglio con ENAC, sono state integrate le risorse individuate come responsabili dei singoli dipartimenti quali garanti della conformità alla normativa nei confronti dell'Autorità stessa:

- Flight Operation Nominated Person
- Crew Training Nominated Person
- CAMO Nominated Person
- Ground Operation Nominated Person
- Compliance Monitoring Manager
- Safety Manager

Le singole strutture hanno prodotto la manualistica di riferimento che, valutata in termini di compliance alle normative applicabili è stata poi sottoposta ad ENAC per approvazione.

ENAC, a valle del processo di verifica interna e della validazione delle stesse da parte di EASA, ha approvato tutte le richieste sottoposte da ITA.

Dalla data di ottenimento della Licenza di Esercizio e del COA (18 agosto 2021), le ulteriori attività di coordinamento sono state indirizzate a ripristinare tutte le certificazioni necessarie all'avvio delle operazioni commerciali dal 15 ottobre con la flotta di 52 aeromobili; approvazione della Organizzazione di Training per il personale navigante Aircrew Training Organization (ATO) e approvazione dei Flight Simulator Training Device (FSTD).

Successivamente sono state ottenute le certificazioni al trasporto dei Materiali Radioattivi (Dangerous Good-DG) il 29 ottobre e la certificazione della Federal Aviation Administration (FAA) per volare negli USA il 2 novembre.

Durante il 2021 sono stati ricevuti 4 audit da ENAC e 14 da altre autorità europee, quest'ultime nell'ambito del programma SAFA/SACA (ispezioni di rampa agli aeromobili di operatori comunitari da parte di Autorità europee non italiane), condotte avendo a riferimento il Regolamento Europeo 2018/1139 ed i relativi regolamenti di attuazione (implementing rules)⁴.

La fine dell'anno è stata caratterizzata dalla preparazione dell'audit effettuato poi in gennaio da un'organizzazione accreditata dalla IATA per il rinnovo della Certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit) che valuta i sistemi di controllo e gestione operativa di una compagnia aerea.

⁴ Le ispezioni di rampa sono mirate alla verifica delle documentazioni dell'aeromobile, dell'operatore e degli equipaggi e alla verifica delle condizioni dell'aeromobile, quali rilevabili da un'ispezione esterna nel periodo di transito presso lo scalo interessato, con lo scopo di riscontrare eventuali carenze degli operatori stranieri rispetto a tali standard.

Customer Experience

L'avvio di Ita Airways al 15 ottobre 2021 è stato caratterizzato da un'offerta di servizi finalizzata a rendere l'esperienza di viaggio del cliente unica e distintiva coerentemente con l'obiettivo di posizionamento di customer centricity.

In-flight

Nonostante il perdurare della pandemia, il servizio catering in volo non ha risentito di alcuna limitazione (nel rispetto delle misure di prevenzione), ed è stato strutturato con un'offerta diversa, a seconda del settore di rete e della classe di riferimento:

- voli nazionali – bevande calde e fredde, con la novità rappresentata dall'offerta di monoporzioni (più adatte, a minimizzare i contatti), ed un servizio dedicato ai passeggeri della Comfort FCOLIN;
- voli internazionali – servizio a vassoio con componenti calde in classe Business, ed offerta bevande calde e fredde accompagnate da snack dolci e salati in Economy; sui voli più lunghi, anche in Economy offerto un servizio a vassoio con componenti fredde;
- possibilità di ordinare pasti speciali per rispondere a specifiche esigenze medicali / religiose.

A partire dal 4 novembre 2021 sono stati operati voli intercontinentali da FCO per JFK (e vv), con l'offerta di 3 diverse classi (Business / Premium Economy / Economy) a cui corrispondono 3 diverse tipologie di servizi a terra ed a bordo.

Nel rispetto delle misure di prevenzione covid è stata attuata una procedura di sbarco differenziato per file, al fine di garantire il rispetto del distanziamento in cabina.

Ground

Le operazioni c/o il main hub di Fiumicino sono state avviate dal Terminal 1, in cui sono stati identificati specifici desk per le diverse categorie di passeggeri, dedicando un'apposita area ai passeggeri Premium (Business, Comfort, Premium Economy). È stato inoltre previsto l'imbarco differenziato per i clienti ad alto valore presso i gate di imbarco.

Sia a FCO che a LIN è stata avviato sin da subito l'inserimento del marchio ITA Airways.

Per quanto riguarda le sale lounge a FCO e LIN, le stesse sono rimaste chiuse a causa del perdurare della pandemia; ai passeggeri eleggibili, è stato offerto un voucher compensativo sugli aeroporti di FCO, LIN e JFK.

Rilevazione Qualità

Nel corso del mese di novembre è stato avviato il progetto NPS (Net Promoter Score), con l'obiettivo di consentire, dal 1° gennaio 2022, la rilevazione di questo indicatore, strategico per la customer centricity e per il pagamento del premio di risultato del personale. Per determinare il target per l'anno 2022, nel mese di dicembre è stata effettuata una rilevazione "esplorativa" che ha coinvolto i passeggeri che hanno volato con ITA Airways nel corso dei mesi di ottobre e novembre

Brand e Comunicazione

Il marchio ALITALIA continua ad essere presente sugli aerei della flotta e sulle uniformi; lo stesso è e sarà utilizzato nei prossimi anni, sfruttandone il miglior potenziale, e nel corso del 2022 diverse opzioni saranno valutate e finalizzate in tal senso.

Le attività di comunicazione del nuovo marchio ITA AIRWAYS sono invece partite a fine settembre con una campagna teaser - on air prima su stampa quotidiana e web e poi, dal 10 al 14 ottobre, in TV - finalizzata a generare attesa per l'avvio delle operazioni della Compagnia. In questa fase teaser è stata anche presentata la livrea speciale "BornIn2021" che celebra la nascita di ITA Airways e che, con la sua scritta tricolore su sfondo bianco, ha contribuito ad accrescere il buzz mediatico. Lo svelamento della nuova identità si è perfezionato il 15 ottobre 2021 - data di start up delle operazioni di volo di ITA Airways - attraverso un evento durante il quale i vertici della società hanno presentato alla stampa, agli stakeholders e ai dipendenti il nuovo nome, il nuovo logo, la nuova identità "azzurra" e il nuovo programma di fedeltà Volare.

A partire dal mese di novembre, il deployment del marchio ITA AIRWAYS ha visto coinvolte tutte le aree aziendali per l'impostazione di un progetto finalizzato al ridisegno delle customer experience lungo tutti i touch points. Tra i cantieri di lavoro da segnalare per particolare rilevanza, quello relativo agli interni di cabina dei nuovi aeromobili. I nuovi interni aspirano a rendere le cabine dei nuovi aeromobili ITA Airways un esempio tangibile dell'eccellenza italiana nel design, nella cura dei dettagli e nell'attenzione al confort.

Il 13 dicembre 2021 sono stati aperti i canali social Facebook, LinkedIn, Instagram, Twitter e YouTube della Compagnia, dopo un'intensa attività preparatoria per la definizione dei processi di gestione ed escalation, la definizione della strategia di approccio ai social media e la selezione di un partner per il supporto alla creazione e gestione dei piani editoriali.

Nel mese di dicembre è stata inoltre perfezionata la strategia "azzurra" con la presentazione del progetto "Icons": l'azzurro delle livree degli aerei ITA Airways si associa all'azzurro dello sport italiano attraverso la titolazione degli aeromobili della flotta ai grandi campioni dello sport azzurro, simboli di tenacia, determinazione, lavoro di squadra ed eccellenza, valori condivisi con ITA Airways.

Nel mese di dicembre è stata, infine, effettuata la prima campagna di comunicazione di ITA Airways sui mercati internazionali - specificamente in Francia, area di Parigi - dove una versione completamente riadattata della Campagna di lancio italiana per lingua, contenuti e taglio è stata on air per tre settimane su web e importanti spazi affissione digitali con mini-video da 10" e 15" generando un'importante pressione pubblicitaria.

Customer Care

Coerentemente con il macro-obiettivo aziendale di perseguire la massima soddisfazione del cliente (NPS), a partire dallo start-up del 15 ottobre 2021, l'area Customer Care di ITA Airways (Contact Center, Relazioni Clientela, ROC e Outsourcing) ha orientato tutte le risorse disponibili verso l'eccellenza nella cura della Customer Experience, operando secondo le seguenti direttrici:

- 1) la gestione di un servizio di assistenza che soddisfi i requisiti di massima accessibilità, affidabilità e qualità.
- 2) la gestione dedicata delle attività ad Alto Valore erogato e percepito.
- 3) Supporto alle aree aziendali operanti nei settori Marketing, Loyalty e Commerciale nella condivisione degli insights provenienti dalla Voice of Customers

La struttura, operativa da circa un trimestre, è arrivata a raggiungere ottimi livelli di servizio.

Il programma “Volare”

Il programma Volare lanciato lo scorso 15 ottobre è caratterizzato da elementi distintivi volti a differenziare i propri servizi dalle altre compagnie aeree in ottica di valorizzazione del cliente, dei suoi acquisti e delle sue esigenze. Volare è stato progettato per garantire elementi di innovazione rispetto ai tradizionali programmi di *loyalty*, valorizzando ogni tipologia di acquisto e assicurando ai clienti massima semplicità e flessibilità di accumulo e spesa dei punti. A tal proposito, Volare offrirà ai clienti un’ampia gamma di servizi e prodotti messi a disposizione da ITA e dai suoi partner, a cui accedere in qualsiasi momento.

L’iscrizione al programma è disponibile via Web e APP, consentendo ai clienti di accumulare punti sulla base delle spese effettuate su voli e servizi offerti da ITA Airways e di spenderli su dei servizi e prodotti di ITA Airways e di partner il cui rilascio sarà progressivo per tutto il corso del 2022.

Il programma dispone di quattro Club, *Smart, Plus, Premium ed Executive*, con benefici crescenti in base al *tier* di appartenenza. L’accesso ai Club esclusivi è subordinato al raggiungimento annuale di 30.000 punti qualificanti per il Club Plus, 60.000 punti qualificanti per il Club Premium e 90.000 punti qualificanti per il Club Executive. Sin dall’avvio delle operazioni, Volare ha attivato una strategia di *acquisition* attraverso una campagna di status match volta ad incrementare la propria *customer base*. Tale campagna ha avuto un forte risalto mediatico sia in Italia sia all’estero, consentendo di fidelizzare la clientela proveniente da altri programmi di fedeltà e residenti in altri Paesi.

Al 31.12.2021 il programma Volare ha raggiunto un portafoglio di 221.787 iscritti, dei quali il 14% appartiene ai Club Esclusivi.

La campagna di status match attivata sui canali digitali di ITA Airways ha raggiunto un totale di 54.320 richieste. Le richieste validate e approvate entro il 31.12.2021 sono state 46.689 (di cui del totale iscritti).

Alleanze e Accordi

A far data dal 15 ottobre 2021, primo giorno di operazioni, ITA-Airways è membro dell'Alleanza Globale SkyTeam. I principali vantaggi per i clienti ITA sono: la possibilità di raggiungere oltre 1.000 destinazioni in 170 nazioni nel mondo; l'accesso alle 790 lounge dell'Alleanza; servizi esclusivi di velocizzazione delle procedure di check-in e imbarco (es. SkyPriority); possibilità di essere assistiti in tutti gli aeroporti in cui sia presente almeno un membro dell'Alleanza, inclusi quelli in cui ITA-Airways non vola direttamente; riconoscimento reciproco dei programmi di fedeltà. SkyTeam, inoltre, offre una solida architettura informatica che semplifica e velocizza le operazioni di smistamento e recupero bagagli e consente alti standard di sicurezza e prevenzione anti-Covid (SkyCare & Protect).

ITA-Airways è membro MITA (IATA Multilateral Interline Traffic Agreement) fin dal primo giorno di attività. La partecipazione al MITA consente il traffico interlinea (cioè la possibilità di vendere itinerari congiunti con altra aerolinea su un unico biglietto).

Al 31 dicembre 2021, ITA-Airways ha attivi:

- 150 Accordi di Interlinea;
- 118 accordi di Interlinea Elettronica (Interline Electronic Ticketing), che consentono gli scambi di biglietteria elettronica;
- accordi di Prorata Speciale con 67 vettori che consentono una copertura globale sia come vendita della rete ITA da parte dei vettori Partner, sia come ampliamento della rete che, rispetto ai punti serviti direttamente, viene potenzialmente decuplicata;
- 16 accordi di codeshare sia con vettori di maggiori dimensioni, quali Delta, Air France, KLM, Etihad, sia con vettori che consentono la copertura tattica di aree specifiche (es. TAP Portugal, Ethiopian Airways, Kenya Airways, Air Serbia, Air Malta, Luxair, ecc.).

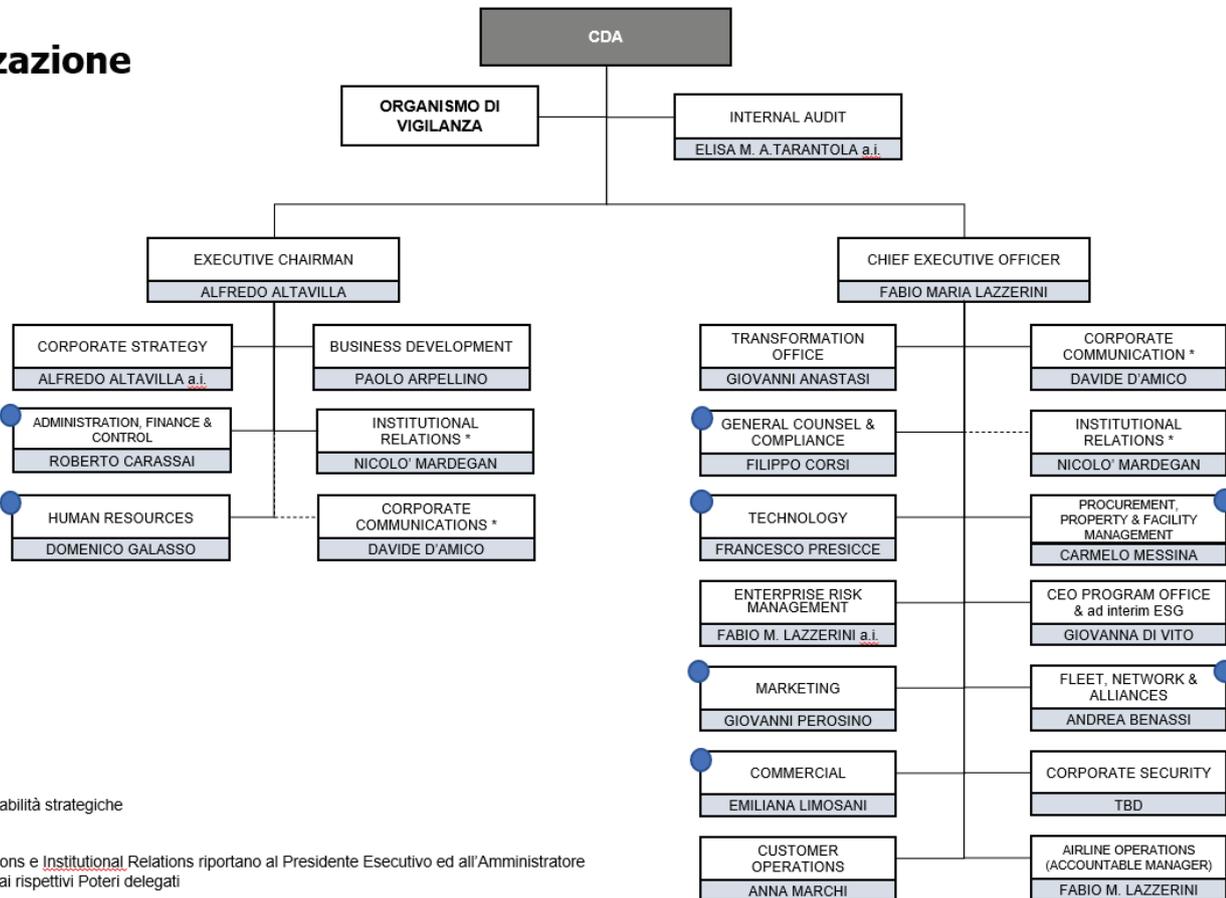
Il numero di accordi di codeshare sottoscritti è maggiore, ma l'attivazione di alcuni di essi è condizionata all'ottenimento dei permessi governativi ed alla ripresa di voli da/per Italia attualmente non attivi (es. Giappone, Cina, Brasile, Argentina).

Sono in corso interlocuzioni costanti sia con i partner attuali che con potenziali nuovi partner. L'obiettivo per il primo trimestre 2022 sarà superare i 70 Partner di Prorata Speciale e l'attivazione di altri 5 accordi di Codeshare. In estate sarà possibile fare ulteriori passi avanti, in concomitanza con l'espansione della rete intercontinentale di ITA.

Risorse Umane

Organigramma

Organizzazione



Persone

L'organico di ITA Airways al 31 dicembre 2021 risultava pari a 2.234 unità, delle quali 2.220 a tempo indeterminato e 14 a tempo determinato.

L'organico in part time al termine del periodo era di 13 unità di terra, quello con contratto di lavoro full time di 2.221 (928 per la terra e 1.293 per il volo).

Risorse Umane

<i>anno 2021</i>	<i>Forza Puntuale al 31 dicembre 2021</i>	<i>Forza Media anno 2021</i>	<i>Forza Media Retribuita anno 2021</i>
Dirigenti	34	16,0	16,0
Quadri e Impiegati	897	222,0	219,1
Operai	10	1,9	1,9
<i>Totale Terra</i>	941	239,9	237,1
Piloti	510	97,2	97,1
Assistenti di Volo	783	159,2	158,9
<i>Totale Volo</i>	1.293	256,4	256,0
TOTALE	2.234	496,3	493,1

Il Processo di Assunzione

Il processo di selezione ed assunzione del personale si è svolto nel rispetto della discontinuità societaria, requisito a garanzia del piano strategico e del rispetto delle disposizioni della Comunità Europea, seguendo le seguenti fasi temporali prioritarie:

Primo Semestre 2021:

La forza presente nel primo semestre 2021, pari a 36 unità, era costituita dal team di progetto in possesso del know-how proprio del Settore aeronautico, necessario per la definizione del Piano Industriale e per l'implementazione delle azioni necessarie all'ottenimento dell'approvazione da parte del CdA, del MEF e della Comunità Europea.

luglio – settembre 2021

Una volta avuta l'approvazione del Piano Industriale sono state progressivamente assunte le risorse in possesso delle competenze tecniche/commerciali necessarie per l'implementazione delle azioni propedeutiche allo start-up operativo del 15 ottobre 2021.

settembre –15 ottobre 2021

Alla fine di Agosto l'Azienda ha lanciato una campagna di selezione massiva per la ricerca di tutti i profili necessari a garantire lo start-up operativo della Società del 15 ottobre 2021.

Per l'assunzione dei profili non dirigenziali l'Azienda ha impiegato una piattaforma di recruiting che ha permesso la completa digitalizzazione del processo: dematerializzazione dei documenti necessari, controllo rapido dei prerequisiti, invio delle short list ai Responsabili, colloqui mirati all'individuazione immediata delle candidature idonee e assunzioni massive.

Per la selezione dei profili dirigenziali l'obiettivo è stato quello di prediligere candidature caratterizzate da competenze tecniche ottenute attraverso una solida esperienza in ambienti complessi e internazionali e da soft skills manageriali di forte spinta all'azione per farsi promotori del cambiamento organizzativo.

15 ottobre - 31 dicembre 21

Dopo lo Start-Up del 15 ottobre sono proseguite le selezioni sulla base dell'organico previsto dal piano industriale, sia attraverso l'utilizzo di Società di Head Hunting che utilizzando le candidature presenti nella piattaforma di recruiting.

Relazioni Industriali

Nell'ambito delle Relazioni Industriali durante il 2021 la principale attività gestita da ITA riguarda le procedure connesse con l'acquisizione di specifici beni e contratti del cosiddetto perimetro "Aviation" da Alitalia SAI in A.S. Come previsto dalla normativa in materia ITA ha svolto le procedure di consultazione sindacale, avviando il confronto con le OO.SS/AA.PP il 23.8.2021.

Nel corso degli incontri l'Azienda e le OO.SS/AA.PP si sono specificatamente confrontate sulla composizione degli Asset, che per la componente aeromobili ha riguardato 52 aeromobili e degli organici, in attuazione del Piano Industriale, sottoposto alla Commissione Europea, nonché sulle modalità di costituzione dei rapporti di lavoro e sulle eventuali misure previste nei confronti di questi ultimi.

La procedura si è conclusa in data 8 settembre 2021 con un verbale di mancato accordo sottoscritto con le Associazioni Professionali/ Segreteria nazionale presenti ANPAC, ANPAV, FAST CONFESAL.

In parallelo è stato avviato anche il confronto sulle nuove regole collettive e condizioni di lavoro applicabili al personale in assunzione.

Non aderendo ad alcuna associazione datoriale, ITA ha manifestato alle organizzazioni sindacali ed alle associazioni professionali la propria disponibilità ad applicare il Contratto Collettivo nazionale di lavoro del trasporto ove Assaereo avesse provveduto a rinnovarlo in coerenza con il Piano Industriale della società.

Ad esito di un negoziato condotto con le OO.SS. stipulanti FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI , UGL TRASPORTO AEREO, Assaereo il 2 dicembre ha sottoscritto l'accordo di rinnovo della Sezione vettori del CCNL con contenuti discontinui rispetto al passato e coerenti con le richieste di ITA, definendo regole specifiche ed un nuovo regime retributivo a sostegno di situazioni di start-up, crisi aziendale e confluenza nel CCNL, contribuendo al miglioramento della competitività per tutte le aziende del trasporto aereo stesso.

Conseguentemente ITA ha aderito all'associazione e comunicato alle OO.SS. la propria disponibilità ad applicare il nuovo contratto.

Nella stessa data, ITA Airways e le organizzazioni sindacali hanno firmato l'accordo integrativo aziendale, che ne ha definito la vigenza fino al 2025 coerentemente al Piano industriale.

Negli accordi aziendali sottoscritti il 2 dicembre, sono stati definiti anche il Modello aziendale di Relazioni industriali, l'introduzione di un Premio di Risultato, pari al 15% della retribuzione complessiva basata su parametri di redditività (Ebitdar) e qualità del servizio (Net Promoter Score), istituti di welfare contrattuale (assistenza sanitaria per tutti i dipendenti), regole di flessibilità di impiego per il Personale Navigante, investimenti sullo sviluppo professionale e programmi formativi per corsi comando e transizione ad aeromobili di livello superiore.

Formazione e Addestramento del Personale Navigante

Tutto il Personale Navigante assunto in ITA Airways ha effettuato il Corso di Cambio Operatore (Operator Conversion Course) prima dell'inizio dell'attività operativa. Per il Personale Navigante proveniente da Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria e Alitalia CityLiner in Amministrazione Straordinaria la durata di detto corso è stata di una giornata in virtù di una deroga da parte dell'ENAC.

Dal 15/10 fino a dicembre 2021 è stata svolta l'attività di Recurrent Training (aule e simulatori di volo) per mantenere valide le licenze di Piloti e Assistenti Volo e sono stati effettuati dei corsi Refresher per il coloro che avevano le abilitazioni scadute.

Per quanto riguarda le nuove le abilitazioni aeromobili per i flight crew, sono stati effettuati dei corsi di conversione da B777 ed EMB ad A320 e da A320 ad A330 e viceversa ed è stato avviato il primo corso di abilitazione per il nuovo aeromobile A350.

Infine, è stato avviato il primo corso Comando per 13 Piloti.

Altre Informazioni

Scenario normativo interno, comunitario, internazionale

Ambito Nazionale

Normativa emergenziale COVID-19

A causa dell'insistenza della pandemia da COVID-19 anche negli ultimi mesi del 2021 il Governo italiano ha adottato varie misure per garantire da un lato la tutela della salute pubblica e dall'altro la salvaguardia del tessuto economico e industriale nazionale, nel quadro delle restrizioni agli spostamenti da/per l'Italia nonché delle condizioni per poter derogare al distanziamento a bordo già imposte in precedenza con DPCM 2 marzo 2021, come successivamente modificato. Tra i provvedimenti che hanno avuto maggiore impatto sulle operazioni della Compagnia nel periodo considerato si segnala il D.L. 24 dicembre 2021 n. 221, convertito con modificazioni in dalla L. 18 febbraio 2022, n. 11 che ha previsto l'obbligo di utilizzo di dispositivi di protezione FFP2 a bordo degli aerei a partire dal 25 dicembre 2021.

Ambito Comunitario

Slot

Nel corso del 2021 sono state prorogate le misure relative alla deroga rispetto alle previsioni di utilizzo degli slot aeroportuali ed al riconoscimento della relativa storicità.

Il Regolamento CE 95/93 e s.m.i. fino a prima dello scoppio della pandemia da COVID-19 prevedeva, infatti, all'art. 10, che le bande orarie assegnate ad un vettore aereo dovevano essere utilizzate almeno all'80% ai fini del riconoscimento delle stesse bande orarie nella corrispondente stagione di traffico IATA successiva (regola "80/20").

Nel 2020 tale regola è stata in pratica sospesa attraverso un emendamento al Regolamento sopra menzionato poiché le Istituzioni europee hanno riconosciuto ai vettori aerei un "full waiver", ovvero la possibilità di vedersi riconosciuti nella Summer 2021 tutti gli slot assegnati nella Summer 2020 considerandoli operati anche in caso di cancellazioni; con tale emendamento inoltre è stata inoltre incaricata la Commissione Europea a modificare il periodo di valenza della deroga in caso di persistenza degli impatti della pandemia sul traffico aereo e sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol.

Con successivi atti delegati, recepiti poi nel Regolamento attraverso successivi emendamenti, la Commissione Europea ha disposto la proroga del waiver per le stagioni di traffico successive; nello specifico per le stagioni Summer 2021 e Winter 2021-2022 è stata prevista una riduzione del coefficiente di utilizzo degli slot dall'80 al 50% mentre per la Summer 2022 il coefficiente di utilizzo è stato aumentato al 64%.

Sono state inoltre concesse anche delle esimenti per causa di forza maggiore rispetto al mancato utilizzo degli slot, le cosiddette JNUS (Justified Non-Usage of Slots). Il Regolamento CEE 2021/250 all'art. 5 lettera b prevede che queste sono ammesse per:

- chiusura parziale o totale della frontiera o dello spazio aereo o una chiusura parziale o totale o una riduzione della capacità dell'aeroporto, durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;
- grave ostacolo alla capacità dei passeggeri di viaggiare con qualsiasi vettore su quella rotta diretta durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico, tra cui:
 - a. restrizioni di viaggio sulla base della nazionalità o del luogo di residenza, divieto di tutti i viaggi eccetto quelli essenziali o divieto di effettuare voli da o verso determinati paesi o zone geografiche,
 - b. limitazioni degli spostamenti o misure di quarantena o isolamento all'interno del paese o della regione in cui è situato l'aeroporto di destinazione (compresi i punti intermedi),
 - c. restrizioni della disponibilità di servizi essenziali a sostenere direttamente la prestazione di un servizio aereo;
- limitazioni degli spostamenti degli equipaggi delle compagnie aeree che ostacolano gravemente la prestazione dei servizi aerei da o verso gli aeroporti serviti, tra cui divieti improvvisi di ingresso o situazioni in cui l'equipaggio è bloccato in luoghi imprevisti a causa di provvedimenti di quarantena.

UE – Ucraina

In data 12 ottobre 2021, l'Unione europea (UE) e l'Ucraina hanno firmato l'Accordo globale sul trasporto aereo che introdurrà a tendere uno spazio aereo comune. L'accordo dovrà essere ratificato dalle parti contraenti, prima di entrare formalmente in vigore, ma coerentemente con le intese raggiunte, le parti hanno concordato di darne immediata applicazione.

L'accordo mira ad aprire gradualmente i mercati dell'aviazione delle parti contraenti, integrando progressivamente l'Ucraina nel più ampio spazio aereo comune europeo.

I vettori comunitari e ucraini possono immediatamente operare un numero illimitato di servizi diretti tra qualsiasi punto in Ucraina e qualsiasi punto nell'UE (le operazioni sull'Ucraina sono attualmente interdette in ragione del conflitto in essere nella regione).

UE – Qatar

Lo scorso 18 ottobre 2021 Unione Europea e Qatar hanno siglato un "Comprehensive Air Transport Agreement" (CATA), volto a liberalizzare il trasporto aereo sulla relazione. L'intesa è la prima conclusa con un Paese del Golfo. Le parti si sono impegnate in una costante ricerca di convergenza normativa volta al raggiungimento di standard sempre più elevati a supporto di un'aviazione civile sostenibile, prevedendo specifiche norme sulla concorrenza leale, che dovrebbero garantire lo svolgimento dei servizi a parità di condizioni (Level playing field), con una particolare attenzione alle tematiche sociali.

UE – ASEAN

L'Associazione delle Nazioni del Sud-est Asiatico (Asean) e l'Unione Europea hanno concluso nel giugno scorso il primo accordo di trasporto aereo intercontinentale.

L'accordo permetterà di operare "qualsiasi numero di voli diretti tra i Paesi di entrambe le regioni", e fornirà elementi importanti a garanzia di una concorrenza leale, rafforzando le prospettive reciproche per il commercio e gli investimenti. L'accordo è previsto entri in vigore entro la metà del 2022.

EU – Armenia

In data 15 novembre 2021, l'Unione europea e l'Armenia hanno firmato un accordo su uno spazio aereo comune che amplierà le opportunità commerciali e gli scambi tra le parti, contribuendo all'attuazione dell'Accordo di partenariato globale e rafforzato UE-Armenia.

Attraverso la creazione di uno spazio aereo comune tra l'Armenia e l'Unione, l'accordo mira a garantire una migliore connettività per passeggeri e imprese, mantenendo elevati standard di sicurezza, leale concorrenza, ambiente e aspetti sociali. Più particolarmente, grazie al nuovo accordo i) tutte le compagnie aeree europee potranno effettuare voli diretti da qualsiasi Stato Membro dell'Unione verso qualsiasi aeroporto dell'Armenia e viceversa, ii) saranno abolite tutte le limitazioni e le restrizioni sui voli tra l'Armenia e l'Unione, iii) l'Armenia allineerà progressivamente le proprie norme in materia di aviazione a quelle europee in settori quali, tra l'altro, la sicurezza, la gestione del traffico aereo, la regolamentazione economica e l'ambiente, e iv) verranno introdotte nuove opportunità commerciali per le società europee nonché condizioni di mercato eque e trasparenti.

EU – Tunisia

Lo scorso 9 luglio il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato la firma dell'Euro-mediterranean Transport Agreement con la Tunisia. L'intesa mira ad ampliare il mercato del trasporto aereo, offrendo nuove opportunità sia ai consumatori che agli operatori.

Le intese contengono solide clausole ambientali, sociali e di concorrenza leale con forti meccanismi di applicazione per evitare distorsioni della concorrenza e altri abusi.

Inizialmente prevista per l'autunno 2021, a seguito dell'instabilità politica registrata nel Paese, il Governo tunisino ha deciso di rinviare a successiva data la firma dell'accordo. Sono in corso scambi tra UE e Governo tunisino per la definizione della nuova data.

Adozione direttiva PNR

Il 14 aprile 2016 il Parlamento Europeo ha approvato il testo della Direttiva riguardante l'utilizzo dei dati del codice di prenotazione (PNR) ai fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti di reati di terrorismo e dei reati gravi. Questa decisione prevede l'obbligo per i vettori aerei di fornire alle Autorità degli Stati membri i dati PNR dei passeggeri per voli in entrata/in uscita dall'Unione Europea. Inoltre, in base all'articolo 2 della suddetta Direttiva, gli Stati Membri possono decidere di richiedere la trasmissione dei dati PNR anche per tutti i voli intra-EU.

A partire dalla data di inizio delle operazioni, ITA Airways ha avviato la trasmissione dei Dati PNR per tutti i voli da/per Germania, Spagna, Belgio, Francia, Malta e nel corso dell'esercizio 2022 è prevista l'attivazione della trasmissione dei dati PNR per tutti i voli da/per l'Italia e la Grecia.

Fit for 55

Il 14 luglio la Commissione Europea ha adottato il pacchetto climatico "Fit for 55", che propone le proposte legislative per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla "carbon neutrality" per il 2050. Con riferimento al trasporto aereo, la Commissione Europea propone che nei prossimi anni il carburante sostenibile per l'aviazione ("sustainable aviation fuel", SAF) venga mescolato al carburante per jet sui voli in partenza da qualsiasi aeroporto dell'UE al fine di ridurre le emissioni, prevedendo l'implementazione di quote

crescenti di miscelazione SAF con un obiettivo di miscelazione al 2% nel 2025, al 5% nel 2030 e al 25% nel 2035 rispetto agli attuali livelli di circa lo 0,1%.

Le proposte saranno discusse da Parlamento Europeo e Consiglio nel corso del 2022.

Ambito Extra-UE

API (Advance Passenger Information) - PNR (Passenger Name Record)

A partire dalla data di inizio delle operazioni, ITA Airways ha avviato la trasmissione dei dati API, alle rispettive Autorità di riferimento, per passeggeri ed equipaggi di tutti i voli da/per USA e da/per UK, a seguito di un'attività di ricertificazione dei sistemi utilizzati a tale scopo, nonché la trasmissione dei dati API alle Autorità italiane per tutti i passeggeri dei voli in ingresso in Italia provenienti dai Paesi Extra-UE facenti parte del network della Compagnia (Algeria, USA, UK, Albania, Israele, Egitto e Tunisia).

Nel corso dell'esercizio 2022 è previsto l'avvio della trasmissione dei dati API alle Autorità israeliane, in modalità interattiva, per tutti i voli da/per Israele ed in modalità standard alle Autorità albanesi per tutti i voli da/per l'Albania.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei dati PNR in ambito Extra-EU, la Compagnia ha avviato la trasmissione dei dati per tutti i voli da/per USA e UK alle rispettive Autorità nazionali.

Informazioni di carattere societario

La Società Italia Trasporto Aereo S.p.A. (ITA Airways) è stata costituita con decreto firmato in data 9 ottobre 2020 dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dello Sviluppo Economico e dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali (decreto previsto dall'art. 79 del D.L. 17 marzo 2020 n. 18 convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27, come modificato dall'art. 202 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e dall'art. 87 del D.L. 14 agosto 2020 n. 104, convertito con modificazioni dalla Legge 13 ottobre 2020, n. 126).

La Società – come noto – ha per oggetto l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci ed è interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Al fine di dare avvio alla Società, in data 13 novembre 2020, è stata richiesta ed ottenuta l'attribuzione del codice fiscale, è stato attivato l'indirizzo PEC ed è stato versato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze l'importo di € 20.000.000,00 – costituente l'intero capitale sociale – sul conto corrente intestato alla Società.

In data 16 novembre 2020, la Società è stata quindi iscritta nel Registro delle Imprese di Roma con codice fiscale e partita iva n. 15907661001 e REA RM - 1622937.

Il capitale sociale è stato determinato in sede di prima applicazione in € 20.000.000,00, pari a n. 20.000 azioni ordinarie senza valore nominale.

Inoltre, ai sensi del comma 4 del D.L. 17 marzo 2020 n. 18, così come modificato, "il Ministero dell'Economia e delle Finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale con un apporto complessivo di € 3 miliardi da sottoscrivere e versare nell'anno 2020 anche in più fasi e, per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica". Tale importo è stato successivamente ridotto a seguito delle intelocuzioni con la Commissione europea.

L'Assemblea dei Soci, in data 20 novembre 2020, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, ha deliberato di apportare alcune modifiche, non sostanziali, allo Statuto sociale (artt. 3, 5 e 10) ed ha autorizzato il Consiglio di Amministrazione ad attribuire alcune deleghe operative al Presidente, ferme restando le deleghe gestionali attribuite dal Consiglio di Amministrazione all'Amministratore Delegato.

Come previsto dall'art. 79, comma 4 bis, del D.L. 17 marzo 2020 n. 18, così come modificato, il Consiglio di Amministrazione di ITA Airways ha approvato in data 18 dicembre 2020, lo Schema di Piano Industriale conseguentemente trasmesso alla Commissione Europea per le valutazioni di competenza, nonché alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e al Ministero dell'Economia e delle Finanze, azionista unico della Società.

In seguito, l'Assemblea dei Soci in data 18 giugno 2021, preso atto delle dimissioni rassegnate dal Presidente del Consiglio di Amministrazione, ha proceduto alla nomina, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, del nuovo Presidente, autorizzando il Consiglio di Amministrazione ad attribuire alcune deleghe operative allo stesso. Il Consiglio di Amministrazione quindi, in data 23 giugno 2021, ha proceduto al conferimento delle nuove deleghe al Presidente del Consiglio di Amministrazione e all'Amministratore Delegato e Direttore Generale, oggetto poi di una modifica non sostanziale in data 20 dicembre 2021.

Successivamente, il Consiglio di Amministrazione in data 15 luglio 2021 ha approvato le linee del Piano Industriale 2021-2025. Il progetto industriale include le variazioni richieste dalla Commissione Europea nel corso delle

interazioni dei mesi precedenti con il Governo italiano. In pari data, infatti, la Commissione Europea ha inviato alle Istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il Piano Industriale di ITA Airways, come modificato a seguito delle interlocuzioni avvenute, la cui sostenibilità è stata confermata anche da pareri di congruità (MEOP Market Economy Operator Principle, criterio che valuta se l'azionista pubblico si comporta come un investitore privato) rilasciati dagli advisor indipendenti Mediobanca e Kearney.

In data 28 luglio 2021, al fine di dotare la Società di adeguata capitalizzazione per lo svolgimento della propria attività, l'Assemblea ha deliberato l'aumento di capitale sociale da € 20.000.000,00 a € 720.000.000,00, mediante emissione di n. 700.000 nuove azioni ordinarie senza valore nominale.

Approvazione bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020

In data 25 maggio 2021, l'Assemblea ha approvato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 di ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A. che evidenziava una perdita d'esercizio pari a euro 1.024.053,83, riportata a nuovo.

Organi sociali

L'attività di governance di ITA Airways, ai sensi dell'art.3 del decreto istitutivo, è attribuita al Consiglio di Amministrazione, composto da nove membri.

Per i membri del Consiglio di Amministrazione, il decreto istitutivo della Società ha previsto i seguenti compensi:

- Presidente € 70.000,00
- Amministratore Delegato⁵ € 35.000,00
- Consiglieri € 35.000,00

Per i membri del Collegio Sindacale, il decreto istitutivo della Società ha previsto i seguenti compensi:

- Presidente € 40.000,00
- Sindaco effettivo € 30.000,00
- Sindaco effettivo € 30.000,00

Governance aziendale e deleghe

Ai fini del conseguimento dell'oggetto sociale, ITA Airways, adotta un modello tradizionale di Corporate Governance, articolato come segue:

Assemblea degli azionisti

L'Assemblea degli azionisti è l'organo attraverso cui l'Azionista unico (Ministero dell'economia e delle finanze) esprime la volontà sociale, che viene poi attuata dall'organo amministrativo, competente a deliberare in sede ordinaria e straordinaria sulle materie riservate dalla legge e dallo statuto.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è l'organo cui è demandata l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società, con facoltà di compiere tutti gli atti opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, ad

⁵ Il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, ha deliberato di riconoscere all'Amministratore Delegato un emolumento di € 150.000,00 in qualità di Amministratore Delegato e un compenso di € 430.000,00 per il ruolo di Direttore Generale.

esclusione degli atti riservati all'Assemblea dalla legge e dallo statuto. Il C.d.A. è attualmente composto da nove membri, che devono possedere specifici requisiti di onorabilità, professionalità e competenza per l'assunzione della carica, in ossequio allo statuto ed alle norme vigenti in materia.

Presidente Esecutivo

Il Presidente Esecutivo ha la rappresentanza della Società ed esercita le deleghe conferite in materia di strategie, personale, finanza, rapporti istituzionali e comunicazione con riferimento alle deleghe conferite, nonché i compiti definiti dal Codice civile in tema di gestione delle riunioni consiliari/assembleari.

Amministratore Delegato

L'Amministratore Delegato ha la rappresentanza della Società e gestisce le attività operative della stessa, esercita le deleghe in tema di acquisti, legale e compliance, nonché cura i rapporti istituzionali e di comunicazione con riferimento alle deleghe conferite. Ricopre altresì il ruolo di Accountable Manager e di Datore di Lavoro.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento.

Alle riunioni del Consiglio di amministrazione partecipa altresì il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12, L. n.259/1958.

Pur non essendo una società quotata, ITA Airways presenta profili di ampia complessità e delicatezza, inerenti fra l'altro alla Safety and Security, alla Sostenibilità, ai rapporti con le Parti correlate e alle nomine e remunerazioni. Pertanto, sul modello delle società quotate, il Consiglio di Amministrazione, in data 20 e 27 novembre 2020, ha costituito quattro Comitati endoconsiliari:

- Comitato Remunerazioni e Nomine
- Comitato Controllo e Rischi
- Comitato Sostenibilità e Scenari
- Comitato Parti Correlate.

I predetti Comitati sono composti da tre Amministratori non esecutivi e indipendenti, di cui uno con funzioni di Presidente.

Il funzionamento dei Comitati è disciplinato da appositi Regolamenti approvati dal Consiglio di Amministrazione. La finalità complessiva del modello adottato è la massimizzazione del valore per l'Azionista e per il Paese, il controllo dei rischi d'impresa e la trasparenza nei confronti del mercato, assicurando al contempo integrità e correttezza dei processi decisionali nel rispetto delle prerogative di tutti gli stakeholder.

Operazioni con Parti correlate

La Società ha identificato quali Parti Correlate i componenti del Consiglio di Amministrazione, i componenti del Collegio Sindacale, il componente monocratico dell'Organismo di Vigilanza e i Dirigenti con Responsabilità Strategiche, nonché, sulla base delle informazioni fornite dai predetti soggetti, gli stretti familiari degli stessi e le entità nelle quali uno dei predetti soggetti, ovvero i loro stretti familiari, esercitano il controllo, il controllo congiunto o l'influenza notevole o detengono, direttamente o indirettamente, una quota significativa, comunque non inferiore al 20%, dei diritti di voto.

Inoltre, si rappresenta che sono state altresì identificate le società sottoposte a comune controllo, direttamente o indirettamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Infine, si segnala che determinati elementi della Procedura per le Operazioni con Parti Correlate, adottata dalla Società in via volontaria, sono in corso di definizione.

Attività di direzione e coordinamento

La società è controllata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che non esercita nei confronti delle società da esso partecipate, tra cui ITA S.p.A., attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del Codice civile.

Contenziosi in essere

Contenzioso trasportistico

In merito alla gestione del contenzioso, in considerazione del recente inizio dell'operatività di ITA Airways (15 ottobre 2021), al 31 dicembre 2021 risultano notificati alla Società un numero limitato di atti giudiziari relativi al settore trasportistico ed aventi ad oggetto richieste di indennizzo ai sensi del Regolamento (CE) n. 261/2004 e della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999.

Contenzioso giuslavoristico

Tra novembre e dicembre 2021 sono pervenute circa 1000 diffide stragiudiziali con le quali alcuni dipendenti di Alitalia in amministrazione straordinaria hanno rivendicato la prosecuzione del loro rapporto di lavoro con ITA a decorrere dal 15 ottobre 2021 ai sensi dell'art. 2112 c.c. A seguito della diffida, sono state promosse azioni giudiziarie nei confronti di ITA (circa 100) volte all'accertamento del preteso diritto alla prosecuzione del rapporto di lavoro con la Compagnia.

Allo stato il rischio relativo alle rivendicazioni per l'applicazione dell'art. 2112 c.c. è stato valutato come remoto dal consulente giuslavoristico della società.

Altri contenziosi

Al 31 dicembre 2021 non risultano pendenti contenziosi amministrativi, tributari e fiscali.

Politiche di gestione della sicurezza

Sicurezza informatica

La società ha stato condotto un assessment in ambito Sicurezza Informatica, volto a valutare il livello di maturità rispetto all'esposizione al rischio ed avviare, a partire dalla data del 15 ottobre 2021, alcune iniziative di mitigazione. Tra queste si segnalano:

- l'erogazione di un corso di formazione su temi cyber security al personale ITA Airways;
- la predisposizione dell'impianto di policy e procedure (es. Information Security Management System) in accordo alle raccomandazioni dei ISO/IEC 27001, CANSO, Direttiva NIS;
- l'avvio della adozione del sistema di accesso basato su autenticazione c.d. forte Multi Factor Authentication per innalzare il livello di sicurezza del processo di autenticazione del personale che accede alle applicazioni di ITA Airways
- sono in corso iniziative mirate ad innalzare il grado di sicurezza delle dotazioni individuali: in particolare è in corso l'aggiornamento del software antivirus e del software per il controllo remoto degli apparati in dotazione al personale navigante.

Sicurezza Aerea

La Sicurezza Aerea, intesa come il complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile (trasporto aereo ed aeroporti) è garantita dal complesso di regole internazionali basate sulla Convenzione di Chicago (1944) istitutiva dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), massima Autorità in ambito normativo-regolamentare del settore aeronautico mondiale. Garantire la sicurezza del volo e dei passeggeri trasportati, in ambito nazionale, è obiettivo primario dell'ENAC.

La Compagnia analizza costantemente e recepisce le novità normative in ambito nazionale ed internazionale, con particolare riferimento al corpus normativo europeo e internazionale, valutando l'impatto sull'attività operativa e adoperandosi per essere sempre in compliance con quanto richiesto.

Per garantire l'avvio e l'operatività della Compagnia, nel rispetto della normativa vigente, sono state poste in essere una serie di azioni necessarie quali la stesura del Programma di Sicurezza di Compagnia approvato dall'Autorità Civile, la sottoscrizione del Model Security Program statunitense a valle di un processo di verifica delle procedure in essere e dell'esecuzione di test di certificazione (passeggeri, crew e cargo); la contrattualizzazione di fornitori di sicurezza sugli scali per ottemperare a requisiti specifici previsti dalla normativa vigente (es. TSA, DfT); la ripresa di contatti con stakeholders in ambito Aviation Security (IATA, SkyTeam, OSAC, ufficiali di collegamento ambasciate estere).

In via sperimentale ITA Airways ha altresì proposto ad ENAC, ricevendo apposita autorizzazione, una nuova modalità di rilascio dei tesserini identificativi di membri di equipaggio dell'Unione (Crew Identification Card – CIC) previsti dalla normativa vigente per il proprio personale di volo e di recente, terminata la fase di sperimentazione, ENAC ha emesso apposita circolare di riferimento a disciplina di tale processo (Circolare SEC-010/2022).

Per quanto riguarda gli impatti delle normative di settore, in ambito europeo, si segnala la necessità di ottenere apposita certificazione di tutti i soggetti coinvolti nel trasporto cargo e posta proveniente da Paesi terzi (extra UE) da parte di un validatore indipendente iscritto in una banca dati europea. A tal fine la Compagnia si è attivata per ottenere tale validazione per gli scali di interesse (Tirana, Tunisi, Cairo e Delhi).

Inoltre, a decorrere dal 1° gennaio 2022, è entrato in vigore l'emendamento del Programma Nazionale di Sicurezza emanato dall'ENAC relativo alla formazione in materia di cybersecurity. Per garantire la compliance al suddetto requisito la Compagnia ha proceduto a formare i propri istruttori di security attraverso la partecipazione a corsi riconosciuti dall'Autorità civile ed ha elaborato un prodotto formativo dedicato.

Ulteriori normative di impatto sull'operatività della Compagnia sono quelle inerenti la richiesta di trasmissione dei dati API-PNR da parte delle Autorità competenti, per i passeggeri trasportati ed i crew in servizio. Tale argomento, pur avendo rilevanza di Security, è trattato nella sezione "Scenario normativo interno, comunitario, internazionale".

Sicurezza del Patrimonio

La Sicurezza del Patrimonio implementa azioni tese alla salvaguardia del patrimonio aziendale assicurando la vigilanza ed il presidio delle strutture aziendali attraverso sistemi integrati di videosorveglianza, controllo accessi ed antintrusione, con l'ausilio di una Centrale di Sorveglianza che garantisce il monitoraggio delle attività in H24. In tale ottica si è proceduto ad installare un nuovo sistema di controllo accessi nelle strutture dove si svolgono le attività della Compagnia.

Viene garantita una costante azione di prevenzione di eventi fraudolenti, anche sulle vendite dirette con carte di credito, effettuando indagini informative ed investigative al fine di individuare le vulnerabilità del sistema dei controlli interni aziendali e mitigare il rischio di eventuali perdite economiche ai danni della Compagnia.

È inoltre assicurato il tesseramento aziendale e quello aeroportuale per lo scalo di Fiumicino, di tutte le risorse interne ed i fornitori di ITA Airways, secondo le tempistiche esplicitate dai clienti interni. Nella fase di avvio della Compagnia è stata concordata una procedura semplificata con l'Autorità ed il gestore aeroportuale al fine di garantire, con tempi e costi contenuti, la nuova emissione dei tesserini aeroportuali necessari per operare.

Environment, Social and Governance

L'acronimo ESG (Environment, Social and Governance) indica i tre aspetti macro su cui le aziende che scelgono di aderire al protocollo – con standard internazionali – hanno intenzione di concentrarsi, garantendo il rispetto di alcune misure e fissando obiettivi da perseguire nel medio e lungo periodo, e cioè rispetto dell'ambiente, benessere sociale e processi di gestione d'impresa ottimali per costruire un futuro fatto di sviluppo ma anche di relazioni e di coesistenza con l'ecosistema, senza rinunciare al profitto.

La sostenibilità è uno dei tre obiettivi strategici al centro del piano ITA in linea con i programmi di trasformazione sostenibile avviati dalle principali compagnie aeree. L'assetto organizzativo disegnato prevede una focalizzazione specifica sulla trasformazione sostenibile non solo per generare profitto per gli investitori, ma anche per generare valore di lungo termine con un effetto positivo sull'ambiente e sulla società attraverso lo sviluppo di conoscenze, competenze e consapevolezza dell'impatto sugli ecosistemi.

È stato istituito un Comitato di Sostenibilità per l'indirizzo e la governance delle iniziative sui tre principi di sostenibilità:

- **Environment:** Interazione tra l'Azienda e l'ambiente deve avvenire con la consapevolezza degli impatti che ogni azione produce all'interno dell'ecosistema ambiente;
- **Social:** Rispetto dei diritti dei lavoratori con attenzione all'uguaglianza e all'inclusion ed al controllo della catena di fornitura anche attraverso il rispetto del codice etico;
- **Governance:** Integrazione della sostenibilità nelle strategie, nella gestione dei rischi e nelle politiche di remunerazione.

Diverse iniziative sono state lanciate nel periodo novembre-dicembre 2021:

- raccolta differenziata a bordo: utilizzo del trolley di bordo con scomparti per raccolta differenziata (progetto pilota su prodotto internazionale 'FCO/LIN - CDG, AMS')
- servizio di bordo: introduzione delle bevande monodose su voli nazionali e internazionali con riduzione degli sprechi (acqua/coca cola)
- SAF: introduzione del SAF; riforniti sottobordo 10 voli nella giornata del 15 ottobre (38.000 litri di JetFuel con mix di SAF al 0,5%).
- tariffe etiche: la compagnia ha previsto uno sconto del 50% sulla tariffa pubblica (ad esclusione di tariffe light e tariffe promozionali), dal 15 ottobre al 31 dicembre 2021, dedicato ai pazienti ed eventuale/i accompagnatore/i che devono recarsi in strutture ospedaliere al di fuori della propria regione per cure o ricoveri. Tali tariffe sono state attivate con le seguenti strutture:

- Ospedale Pediatrico "Bambino Gesù" I.R.C.C.S.
- Policlinico Universitario Campus Bio-medico
- Istituto Giannina Gaslini
- Gruppo Ospedaliero San Donato (comprende oltre 20 strutture ospedaliere, tra cui il San Raffaele di Milano, tra Milano, Pavia, Bergamo, Monza, Brescia)
- Istituto Clinico Humanitas Mirasole S.p.A.
- IEO - Istituto Europeo di Oncologia
- Fondazione IRCCS Istituto Nazionale dei Tumori
- IRCCS Ismett
- Fondazione Policlinico Universitario Agostino Gemelli IRCCS

In aggiunta, è stata tracciata una roadmap di iniziative per i prossimi mesi che prevede:

1. la definizione del 'Manifesto di Sostenibilità' per l'identificazione degli impegni aziendali in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti dall'ONU;
2. lo sviluppo di una brand identity sui temi sostenibili da sviluppare con illustratore specifico;
3. Stakeholder Engagement sui temi di sostenibilità;
4. la definizione di un portafoglio di iniziative e relativo sviluppo del Piano di Sostenibilità;
5. lo sviluppo di una governance aziendale sui temi di sostenibilità basato su un nucleo centrale con diversi ambassador presenti nelle varie funzioni aziendali;
6. la definizione di un framework di riferimento per l'elaborazione del Bilancio di Sostenibilità.

Sistemi informativi

Di seguito vengono riportati gli interventi più significativi effettuati dalla Direzione IT di ITA Airways nel corso del 2021.

A partire da luglio 2021 è stato avviato il progetto di c.d. Transition per adeguare i sistemi informativi di Alitalia SAI in a.s. per supportare le necessità operative di ITA Airways.

Il 15 ottobre 2021, si è concluso il progetto c.d. Transition e sono state avviate le attività operative di ITA Airways. Contestualmente a tale avvio, è stato trasferito il complesso delle applicazioni a supporto dei processi e dei beni parte del perimetro Aviation da Alitalia SAI in A.S. ad ITA Airways.

Successivamente all'avvio delle operazioni di ITA Airways, sono stati intrapresi progetti di evoluzione dei sistemi informativi di ITA Airways, con l'obiettivo di supportare le Direzioni di business nel raggiungimento degli obiettivi.

Tali progetti di evoluzione dei sistemi informativi hanno i seguenti principali obiettivi:

- Supportare il processo di trasformazione digitale della Compagnia: si segnalano i principali processi impattati che hanno riguardato la vendita, il post-vendita, il programma Loyalty, e processi interni della Compagnia.
- Ridurre i costi attraverso progetti di consolidamento (es. infrastrutture).
- Aumentare il grado di sicurezza dei sistemi informatici: esecuzione degli interventi di mitigazione dei rischi informatici in ambito cyber security

Ambito Digitale

È stato realizzato il progetto denominato "nuovo contact centre" che ha messo in opera l'infrastruttura e le applicazioni in uso al contact centre per la gestione dei processi di post-vendita (es. reclami, cambio prenotazioni).

È in corso il progetto di realizzazione del programma Loyalty per la gestione dei clienti ITA Airways che aderiscono al programma fedeltà della Compagnia. Il programma prevede diversi rilasci nel tempo, il primo dei quali è previsto a fine febbraio 2022.

È in corso il progetto di distribuzione e acquisizione per successiva elaborazione, di survey elettroniche con l'obiettivo di sintetizzare l'indicatore Net Promoter Score (NPS).

È in corso il progetto che prevede una serie di rilasci successivi a partire dai primi mesi del 2022 con l'obiettivo di adeguare i sistemi informativi e introdurre elementi di sostanziale cambiamento nei canali digitali esposti al pubblico quali sito web e app, e ai dipendenti attraverso la realizzazione di una intranet aziendale.

Riduzione costi

È stato avviato il progetto di consolidamento delle infrastrutture, che ha l'obiettivo, tramite utilizzo delle tecnologie cloud, di ridurre i costi, evolvere le infrastrutture contenute nel data centre per meglio rispondere alle esigenze del business e aumentare il grado di sicurezza delle infrastrutture.

Processo di separazione dati

Le obbligazioni contrattuali tra ITA Airways e Alitalia SAI in a.s. richiedono la separazione dei dati tra le due aziende. A tal proposito è stato avviato il progetto di adozione del sistema informativo a supporto dei processi della Direzione Engineering & Maintenance da parte di ITA Airways. Si prevede di completare tale progetto nel corso del 2022. Si ritiene opportuno precisare che, in ossequio alla decisione della Commissione Europea del 10 settembre 2021, tale operazione non ha comportato e non implicherà alcun accesso alle informazioni relative ai clienti di Alitalia SAI in a.s.

Innovazione tecnologica

ITA Airways si è dotata della funzione Innovation Technology con l'intento di presidiare le nuove tecnologie emergenti utili a migliorare i processi e le diverse funzioni di business e soprattutto per dare risposte alle richieste del mercato di riferimento in cui opera ITA Airways ed in ottica della "new normality" post Covid.

Innovazione, digitalizzazione e sostenibilità sono gli elementi fondanti del piano industriale e della strategia elaborata da ITA Airways per rispondere adeguatamente alle sfide tecnologiche e alle opportunità legate alla trasformazione digitale.

ITA Airways sta elaborando un piano di Innovation che abbia un duplice compito:

- adottare all'interno dell'azienda una cultura innovativa, improntandole attività ed i processi aziendali in modalità agile, dotando le persone di ITA Airways di adeguati strumenti informatici e di sicurezza informatica per lo smart working, al fine di garantirne l'operatività ed il miglioramento delle performance;
- avviare un programma verso l'esterno in ottica di Open Innovation, con l'intento di dare vita ad un ecosistema aperto che coinvolga start up, partner industriali, PMI innovative, Innovation Hub, Competence center ed Università.

In tal senso sono state avviate un qualificato numero di interlocuzioni per l'esplorazione di opportunità congiunte che si tradurranno nell'adozione di nuove tecnologie, demo di nuovi strumenti e tool oltre che alle attività di ricerca e sviluppo le cui fonti di finanziamento esterne verranno ricercate nel Piano Nazionale di Resilienza e Ripartenza (PNRR) oltre che nei programmi comunitari.

L'azienda ha avviato azioni per la sottoscrizione di accordi di partnership di innovazione, con focus particolare sulla soddisfazione del cliente e sulla sostenibilità (Idrogeno, SAF), e lo scouting continuo di nuove tecnologie emergenti con l'obiettivo di intercettare nuove opportunità di business e individuare soluzioni innovative disponibili sul mercato. Le persone di ITA Airways sono il valore principale ed è intenzione della società promuovere corsi di formazione 4.0 e sviluppo delle digital skills per cogliere le opportunità di cambiamento imposte dalla pandemia

Attività di Ricerca e Sviluppo

La Società nel corso del 2021 non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo

Analisi e gestione dei rischi

La Società è esposta a una varietà di rischi nello svolgimento delle proprie attività. Pertanto, la Società effettua una costante e attenta valutazione dei rischi e delle incertezze a cui può essere esposta (i.e. sia da elementi interni che da elementi esterni, tra cui l'andamento dello scenario macroeconomico mondiale, del business dell'industria del trasporto aereo, dei corsi petroliferi, dei tassi di interesse e di cambio), tramite la metodologia ERM che prevede:

- l'identificazione del grado di probabilità di accadimento;
- l'impatto del rischio sulla Società;
- i presidi di controllo in essere volti a mitigare il rischio identificato;
- eventuali azioni da intraprendere.

Il Management effettua una costante valutazione e gestione dei rischi attraverso un processo di monitoraggio continuo, partendo dai rischi con maggior impatto e rilevanza curando l'implementazione di Piani d'azione volti alla minimizzazione dell'impatto dei rischi stessi sulla gestione.

Modello di Organizzazione Gestione e Controllo e Codice Etico

In coerenza con l'impegno nella creazione e nel mantenimento di un sistema di governance aderente ad elevati standard etici e, al contempo, garante di un'efficiente gestione dell'attività aziendale nonché della conformità dell'attività dell'impresa alla normativa vigente, la Società ha adottato un Modello di Organizzazione e Gestione (di seguito "Modello") in ottemperanza all'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 231/01 e successive modifiche e integrazioni, il quale ha introdotto uno specifico regime di responsabilità a carico delle aziende per alcune tipologie di reati.

Il Modello, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 luglio 2021, è un sistema strutturato ed organico di principi, norme interne, procedure operative e attività di controllo adottato allo scopo di ottenere un diligente e trasparente svolgimento delle attività della Società, nonché al fine di prevenire comportamenti idonei a configurare fattispecie di reato e illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 e sue successive modifiche e integrazioni. Inoltre, la Società ha istituito e nominato il 12 agosto 2021, un proprio Organismo di Vigilanza che ha il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello e di curarne il relativo aggiornamento.

Prevedibile Evoluzione della Gestione

A seguito del positivo avvio delle attività di volo avvenuto nell'ultimo trimestre dell'esercizio 2021, la Società ha iniziato ad operare raggiungendo sin da subito ragguardevoli obiettivi di performance, pur in uno scenario di mercato ancora molto debole derivante dal protrarsi della pandemia Covid 19 e della variante Omicron in particolare.

In data 31.01.2022 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato l'aggiornamento del Piano Industriale per gli anni 2022-2026. Il piano è stato elaborato sulla base delle stime IATA pubblicate ad ottobre 2021 che prevedono un ritorno ai volumi di traffico attesi in linea con quelli pre-pandemici del 2019 rispettivamente, nel settore domestico tra il 2022 e il 2023, in quello internazionale entro il 2024 e in quello intercontinentale oltre il 2025.

Il Piano Industriale illustra la vision strategica di ITA Airways che si propone di essere il vettore di riferimento per la mobilità degli italiani, con l'ambizione di trasformare e ridisegnare la connettività del futuro, offrendo un servizio che pone il cliente al centro del business, facendo leva sulle più avanzate e innovative tecnologie sostenibili.

Il piano prevede una crescita costante del volume dei passeggeri ed una crescita progressiva delle performance economiche, sostenuta da investimenti sulla flotta e dallo sviluppo del network di destinazioni servite. Nel corso dell'esercizio 2022, in linea con le proiezioni che prevedono un marcato recupero della domanda, la società prevede di crescere significativamente in termini di flotta, di attività e di network, generando un incremento significativo dei ricavi in linea con gli obiettivi del piano.

Tuttavia, occorre rilevare come lo scenario di riferimento macroeconomico nonché quello geo-politico presentino elementi di incertezza che potrebbero impattare anche significativamente le dinamiche del mercato del trasporto aereo e quindi sulle performance della società. Relativamente al primo punto, i principali rischi possono essere associati all'eventuale sviluppo di ulteriori varianti covid-19 che potrebbero protrarre ulteriormente gli effetti pandemici ma anche alle forti dinamiche inflazionistiche derivanti dal notevole incremento del prezzo delle materie prime e del petrolio, in particolare, cui si è assistito negli ultimi mesi che, se non riassorbito almeno parzialmente, potrebbe avere effetti sulla profittabilità della società attesa in arco piano. Gli incrementi di tariffe derivanti dall'aumento dei prezzi del carburante si potranno tradurre, realisticamente, in una almeno parziale ulteriore contrazione della domanda. In aggiunta, il recente conflitto sviluppatosi in Ucraina, con le conseguenti tensioni sullo scacchiere internazionale che ne sono derivate, sta ulteriormente acuendo tali dinamiche aggravando l'incertezza circa il previsto recupero del mercato.

Si sottolinea che l'affermazione dei vettori low cost in Italia è stata e continua ad essere ampiamente favorita da un sistema incentivante che in Italia ha registrato dimensioni non paragonabili ad altre realtà europee, basato sulla sistematica concessione ai vettori a basso costo di i) incentivi diretti - erogati dagli aeroporti italiani sotto forma di contributi a passeggero e di sconti sulle tariffe di handling e ii) incentivi indiretti - concessi dalle Regioni e autorità locali sotto forma di accordi di co-marketing), sostanzialmente preclusi ai vettori "tradizionali" in ragione di uno schema di incentivazione premiante del modello di business low cost. Il perdurare di tali sistemi rappresenta un rischio per la società nel raggiungimento degli obiettivi economici di breve/lungo periodo. La presenza dei

vettori low cost potrebbe incrementarsi in relazione al possibile trasferimento di capacità dai mercati dell'Est Europa, maggiormente impattati dal conflitto in Ucraina, verso i mercati dell'Europa Continentale e, quindi, anche quello italiano.

In data 1° febbraio 2022, il Comitato Nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto (COMITATO ETS) ha emesso una delibera (n.21/2022) che conferma il trasferimento ad ITA AIRWAYS del conto sul registro ETS ad oggi intestato ad Alitalia Società Area Italiana S.p.A. in A.S. e si sta coordinando con Eurocontrol e la Commissione Europea (DGCLIMA) affinché tale trasferimento sia implementato. DGCLIMA emetterà un parere formale in merito al passaggio del conto e delle quote gratuite verso la Società. Il Comitato ETS, a seguito di tale parere, procederà alla formale assegnazione.

La Società ha analizzato gli scenari normativi connessi all'operatività sulle rotte della Regione Sardegna manifestando il proprio interesse ad accettare gli oneri di servizio pubblico ai sensi del D.M. del 25 novembre 2021 per 12 mesi a decorrere dal 15 maggio 2022, senza compensazione e senza esclusiva.

In relazione ad un possibile cambiamento della composizione azionaria della società, in accordo a quanto previsto da un apposito D.P.C.M. approvato dal Consiglio dei Ministri e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 2 marzo 2022, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, quale azionista unico della società ITA S.p.A., è stato autorizzato ad alienare una quota di maggioranza non definita in termini quantitativi mediante un'offerta pubblica di vendita e/o una trattativa privata. Il suddetto decreto ha stabilito, inoltre, che occorrerà assicurare, nella scelta delle modalità con le quali realizzare l'alienazione, la stabilità dell'assetto proprietario, la dimensione industriale dell'integrazione, la valorizzazione degli hub nazionali, lo sviluppo sui mercati strategici e sul lungo raggio e le prospettive occupazionali, imponendo, altresì, al Ministero di associare al mantenimento di una partecipazione di minoranza la definizione di appropriati accordi di governance, al fine di presidiare il raggiungimento degli obiettivi predetti.

In tale ottica, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha nominato gli advisor finanziario e legale al fine di individuare la modalità di alienazione della quota di maggioranza che, qualora la scelta ricadesse sulla trattativa privata, dovrà svolgere un'indagine di mercato per individuare i possibili soggetti interessati all'operazione invitandoli a manifestare formalmente tale interesse. Successivamente, il suddetto Ministero informerà la società degli esiti di tale fase ai fini dell'apertura della data room che nel frattempo la società ha provveduto a predisporre.

Pertanto, qualora il processo per favorire l'ingresso nella compagine azionaria della società di uno o più soggetti avesse esito positivo, la società si troverebbe nella condizione di rafforzare il proprio posizionamento strategico, beneficiando altresì delle relative sinergie che ne deriverebbero, e di conseguire obiettivi di medio-lungo termine ulteriormente sfidanti.

I positivi risultati conseguiti nel corso dell'esercizio che, in particolare, relativamente alla disponibilità di cassa sono risultati largamente superiori alle attese di piano e alla profittabilità della società, in linea con le attese, consolidano le aspettative già riflesse nel sopra richiamato aggiornamento del piano industriale che, peraltro,

potrebbero essere rafforzate dalle ulteriori possibili sinergie derivanti da un eventuale allargamento della compagine societaria. Ciò premesso, gli Amministratori hanno applicato, nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2021 il presupposto della continuità aziendale.

Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2021

Il mese di febbraio 2022 ha visto il grave deterioramento dei rapporti tra la Russia e l'Ucraina. Le operazioni militari hanno accresciuto l'incertezza dello scenario macroeconomico, con conseguenze significative sulla crescita dei prezzi delle materie prime, e del petrolio in particolare, che si stanno traducendo in un deciso rallentamento dell'economia globale con conseguenti, possibili ripercussioni anche nel settore del trasporto aereo. La società ha posto in essere i necessari presidi per monitorare gli effetti dei suddetti fenomeni, attuando le opportune azioni al fine di mitigarne gli impatti negativi.

Sul fronte della politica monetaria, prima del peggioramento della situazione internazionale di cui al punto precedente, sembravano chiare le intenzioni delle Banche Centrali di ridurre lo stimolo monetario per far fronte a un aumento dell'inflazione moderandone le aspettative di crescita. L'escalation bellica nell'est Europa potrebbe invece portare a una quantomeno parziale rivisitazione dell'approccio suddetto.

In data 31.01.2022 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato Il nuovo Piano Industriale per gli anni 2022-2026

In data 2 marzo 2022 è stato approvato dal Consiglio dei ministri e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana un D.P.C.M. in base al quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, quale azionista unico della società ITA S.p.A., è stato autorizzato ad alienare una quota di maggioranza della Società non definita in termini quantitativi mediante un'offerta pubblica di vendita e/o una trattativa privata.

A supporto di tale procedura, la Società ha predisposto una data room che sarà accessibile alle eventuali controparti interessate che il Ministero dell'Economia e delle Finanze avrà individuato.

Proposta all'assemblea

Il Consiglio di Amministrazione sottopone all'approvazione del Socio Unico il bilancio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a euro 147.909.572

Per quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione sottopone al Socio Unico la seguente proposta di delibera:

“L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società quindi,

- vista la Relazione del Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2021;
- esaminato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che chiude con una perdita netta di esercizio di euro 147.909.572, a fronte di un Patrimonio Netto di euro 568.109.193, comprensivo del risultato dell'esercizio;
- vista la Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio al 31 dicembre 2021;
- preso atto delle Relazione della Società di Revisione KPMG S.p.A. sul Bilancio al 31 dicembre 2021,

delibera

all'unanimità,

- di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2021;
- di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a euro 147.909.572, che si riporta a nuovo;
- di conferire mandato al Consiglio di Amministrazione e, per esso, al Presidente e all'Amministratore Delegato, affinché gli stessi, disgiuntamente, anche a mezzo di procuratori speciali, con ogni più ampio potere, nessun escluso o eccettuato, procedano alla formalizzazione di tutti gli adempimenti e formalità connesse all'esecuzione della presente delibera.”

DocuSigned by:
Alfredo Altavilla
A2EF7C025F5D4A8...

DocuSigned by:
Fabio Maria Lazzerini
8A039DD4031349D...

DS
Alfredo

BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITALIA TRASPORTO AEREO S.p.A.

al 31 dicembre 2021

Prospetti contabili

Situazione patrimoniale e finanziaria

Attivo patrimoniale

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2021		31.12.2020
			<i>di cui con parti correlate</i>	<i>di cui con parti correlate</i>
Attività non correnti				
Flotta	4.1	27.138.854		0
Altre attività materiali	4.2	85.276.299		0
Attività Materiali		112.415.153		0
Diritti d'uso - Flotta		402.157.169		0
Diritti d'uso - Altre attività		2.800.904		0
Diritti d'uso	4.3	404.958.073		0
Marchi a vita utile indefinita		90.000.000		0
Marchi a vita utile definita		2.354.953		0
Altre attività immateriali		73.337.504		0
Attività Immateriali	4.4	165.692.457		0
Crediti finanziari non correnti	4.5	129.433.172		38.866
Attività per imposte anticipate	4.6	42.871.048		323.249
Altre attività non correnti	4.5	172.304.220		362.115
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		855.369.903		362.115
Attività correnti				
Rimanenze	4.7	3.689.492		0
Crediti commerciali	4.8	34.877.514	82.320	0
Altre attività correnti	4.9	45.101.283		38.866
Crediti finanziari correnti	4.10	131.617.014		0
Crediti tributari	4.11	30.388.459		52.222
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.12	446.627.561		19.743.617
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		692.301.323		19.834.705
Attività classificate come detenute per la vendita		1.118.250		0
TOTALE ATTIVITA'		1.548.789.477		20.196.820

Passivo patrimoniale e patrimonio netto

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2021		31.12.2020
			<i>di cui con parti correlate</i>	<i>di cui con parti correlate</i>
PATRIMONIO NETTO				
Capitale e Riserve				
Capitale Sociale		720.000.000		20.000.000
Riserva da utili/perdite attuariali		(211.427)		0
Riserva da hedge accounting		(2.745.755)		0
Utili (Perdite) portati a nuovo		(1.024.054)		0
Utile (Perdita) d'esercizio		(147.909.572)		(1.024.054)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	4.14	568.109.193		18.975.946
Passività non correnti				
Passività per locazioni finanziarie	4.15	347.609.899		0
Derivati non correnti con fair value passivo	4.16	3.612.835		0
TFR e altri benefici ai dipendenti	4.17	1.308.685		15.740
Altri Fondi	4.18	137.521.262		0
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		490.052.681		15.740
Passività correnti				
Debiti Finanziari		17.796		0
Passività per locazioni finanziarie		86.841.463		0
Altri fondi correnti		193.663.329		0
Debiti commerciali	4.19	139.423.283	2.779.819	896.174
Altre passività	4.20	69.828.048		212.698
Passività fiscali correnti	4.21	853.686		96.263
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		490.627.603		1.205.134
TOTALE PASSIVITÀ		980.680.284		1.220.874
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		1.548.789.477		20.196.820

Conto economico

<i>valori in euro</i>	<i>Note</i>	2021		2020	
		<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>	
Attività in Funzionamento					
Ricavi del traffico	5.1	87.763.264	82.320		
Altri ricavi operativi	5.2	2.245.004			
Totale ricavi operativi		90.008.268			
Consumi di materie prime e materiali di consumo	5.3	(40.327.419)	(12.790.074)	(918)	
Costi per servizi	5.4	(166.235.823)	(131.628)	(986.266)	(2.156)
Costi per il personale	5.5	(35.510.563)		(360.088)	
Ammortamenti e svalutazioni	5.6	(24.174.717)			
Altri costi operativi	5.7	(1.440.227)		(32)	
Totale costi operativi		(267.688.749)		(1.347.304)	
Risultato operativo (EBIT)		(177.680.481)		(1.347.304)	
Proventi (oneri) finanziari	5.8	(11.909.810)			
Risultato prima delle imposte		(189.590.290)		(1.347.304)	
Imposte correnti e differite	5.9	41.680.718		323.249	
Risultato del periodo da attività di funzionamento		(147.909.572)		(1.024.054)	
Utile (Perdita) d'esercizio		(147.909.572)		(1.024.054)	

Conto economico complessivo

<i>valori in euro</i>	2021
A Utile (Perdita) d'esercizio	(147.909.572)
B Altre componenti del conto economico complessivo:	
- Utili / (perdite) attuariali netti dei piani a benefici definiti	(211.427)
Totale altri utili /(perdite) complessivi non riclassificabili a conto economico , al netto dell'effetto fiscale	(211.427)
C Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:	
- Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	(3.612.835)
- Effetto fiscale relativo agli "Utili/(perdite) che saranno riclassificati nell'utile /(perdita) dell'esercizio	867.080
Totale Altri utili /(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio, al netto dell'effetto fiscale	(2.745.755)
Totale Altri utili /(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)	(2.957.182)
Utile / (perdita) complessivo di esercizio (A + B + C)	(150.866.754)

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

<i>valori in euro</i>	Capitale Sociale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldo al 01.01.2020						
Versamento di capitale	20.000.000					20.000.000
Utile (Perdita) d'esercizio					(1.024.054)	(1.024.054)
Saldo al 31 dicembre 2020	20.000.000				(1.024.054)	18.975.946
Aumenti di capitale	700.000.000					700.000.000
Utili (Perdite) portati a nuovo				(1.024.054)	1.024.054	0
Utile (Perdita) d'esercizio					(147.909.572)	(147.909.572)
Altre componenti del conto economico complessivo		(211.427)	(2.745.755)			(2.957.182)
Saldo al 31 dicembre 2021	720.000.000	(211.427)	(2.745.755)	(1.024.054)	(147.909.572)	568.109.193

Rendiconto Finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2021	31.12.2020
Utile (Perdita) d'esercizio	(147.909.572)	(1.024.054)
Rettificato da:		
Ammortamenti	23.814.849	
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	19.062.737	15.164
Altre variazioni dei fondi	(8.491.001)	
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	11.105.974	
(Rivalutazioni)/svalutazioni delle attività	1.026.072	
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	24.158	
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(42.547.799)	(323.249)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.292.945	
Variazione del capitale circolante	98.471.873	1.114.046
Totale rettifiche	103.759.807	805.961
Flusso monetario da attività operativa (A)	(44.149.765)	(218.093)
(Investimenti in attività materiali)	(78.710.538)	
(Investimenti in diritti d'uso)	(62.400.135)	
(Investimenti in attività immateriali)	(96.781.117)	
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(43.133.791)	(38.866)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	6.383.201	
Altre rettifiche	38.896	576
Flusso monetario da attività di investimento (B)	(274.603.484)	(38.290)
Accensione finanziamenti correnti		
Accensione di debiti per leasing finanziario	62.400.135	
Variazioni Patrimonio Netto	(2.957.182)	
Strumenti finanziari derivati	3.612.835	
Rimborso quote debito leasing	(16.653.542)	
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	(765.054)	
Aumento di capitale a pagamento	700.000.000	20.000.000
Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)	745.637.192	20.000.000
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)	426.883.943	19.743.617
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	19.743.617	0
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	446.627.561	19.743.617

DocuSigned by:

A2EF7C025F5D4A8...

DocuSigned by:

8A039DD4031349D...



Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio

1. Parte generale

La società ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A. è stata costituita con decreto firmato in data 9 ottobre 2020 dal Ministro dell'Economica e delle Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dello Sviluppo Economico e dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali. Il presente bilancio è espresso in euro, valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni della Società

Di seguito vengono analizzati i valori economici e patrimoniali del bilancio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021. I valori posti a raffronto non sono significativi, avendo la Società iniziato la propria attività operativa in data 15 ottobre 2021. Nello specifico, in data 14 ottobre 2021, la Società ha perfezionato un'operazione di acquisizione di alcuni beni e rapporti di titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. ed Alitalia Cityliner OS.p.A. in A.S., così come più dettagliatamente descritto nel paragrafo 3 della presente nota

Il presente Bilancio è assoggettato a revisione legale da parte di KPMG S.p.A.

2. Principi contabili significativi

Il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato predisposto in conformità con i Principi Contabili Internazionali (*International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standard -IFRS*) emanati dall'International Accounting Standards Board ("IASB"), alle interpretazioni dell'International Accounting Standards Board (IASB), alle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) e dello Standing Interpretations Committee (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 in vigore alla chiusura dell'esercizio.

Tale scelta risponde all'esigenza di migliorare la comunicazione societaria e finanziaria, in modo tale da rendere il bilancio fruibile dalla più ampia gamma di soggetti interessati (clienti, fornitori, investitori etc.) anche al di fuori dei confini nazionali.

Al 31 dicembre 2020 il bilancio d'esercizio della Società - costituita in data 9 ottobre 2020 - è stato invece redatto in conformità alla normativa italiana, interpretata ed integrata dai Principi Contabili elaborati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri (complessivamente definiti come "Principi Contabili Italiani"), come modificati o redatti dall'OIC (Organismo Italiano Contabilità).

Prospetti e schemi contabili

Il bilancio è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario) e dalle presenti note esplicative, applicando quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 1 "Presentazione del bilancio".

Sulla base di quanto previsto dal principio sopra menzionato, la Società presenta:

- la Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020;
- il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020;
- il Rendiconto Finanziario per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020;
- l'appendice di transizione, per il dettaglio degli effetti della transizione agli IFRS sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2020.

I prospetti contabili sono espressi in euro, mentre i commenti e le tabelle delle note illustrative sono espressi in euro migliaia.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value come, tra l'altro, indicato nel successivo paragrafo n.3 "Operazione di acquisizione di beni e contratti".

La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Nel corso dell'esercizio 2021 non sono state attuate operazioni, con effetto significativo sui dati economico finanziari della Società, non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate, al netto della già citata operazione di beni e contratti da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. ed Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S.

Principi contabili e criteri di valutazione

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principali contabili e criteri di valutazione applicati dalla Società nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Il bilancio d'esercizio, sulla base delle motivazioni di cui si è data informativa in sede di Relazione sulla gestione, è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio, in applicazione degli IFRS-EU, richiede che il management prenda decisioni ed effettui stime e assunzioni che possono aver effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sulla relativa informativa, nonché sulle attività e passività potenziali alla data di riferimento. Le stime e i giudizi del management si basano sulle esperienze pregresse e su altri fattori considerati ragionevoli nella fattispecie; essi vengono adottati quando il valore contabile delle attività e passività non è facilmente desumibile da altre fonti. I risultati che si consuntiveranno, pertanto, potrebbero differire da tali stime. La criticità insita in tali valutazioni è determinata, infatti, dal ricorso ad assunzioni e/o a giudizi professionali relativi a tematiche per loro natura incerte. Le modifiche delle condizioni alla base delle assunzioni e dei giudizi adottati potrebbero determinare un impatto significativo sui risultati successivi.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi nel Prospetto dell'utile/perdita, qualora la revisione interessi solo quell'esercizio. Nel caso in cui, invece, la stessa interessi

esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi periodi futuri.

Al fine di una migliore comprensione del bilancio, nelle voci che seguono sono indicate eventuali assunzioni utilizzate nel processo di valutazione e nel rispetto dei sopra richiamati principi contabili internazionali.

Riduzione di valore delle attività (Impairment Test)

Alla data di chiusura del bilancio ed in presenza di specifici indicatori di *impairment*, il valore contabile del Capitale Investito Netto è soggetto a verifica, per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Un'attività o gruppi di attività generatrici di flussi finanziari indipendenti (*Cash Generating Unit*), subisce una riduzione di valore quando il valore contabile supera il valore recuperabile, rappresentato dal maggiore fra il fair value, al netto dei costi di dismissione, e il valore d'uso.

Le verifiche del valore recuperabile di tali attività vengono svolte secondo i criteri previsti dallo IAS 36.

Nel determinare il valore recuperabile, la Società applica generalmente il criterio del valore d'uso. Per valore d'uso si intende il valore attuale dei flussi finanziari futuri che si prevede abbiano origine dall'attività oggetto di valutazione, attualizzati utilizzando un tasso di sconto, al lordo delle imposte, che riflette le valutazioni correnti di mercato del valore temporale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

I flussi finanziari futuri attesi utilizzati per determinare il valore d'uso si basano sul più recente Piano Industriale, approvato dalla società, contenente le previsioni di volumi, ricavi, costi operativi e investimenti. Queste previsioni coprono il periodo dei prossimi cinque anni.

Il valore recuperabile è sensibile alle stime e alle assunzioni utilizzate per la determinazione dell'ammontare dei flussi di cassa e ai tassi di attualizzazione applicati. Tuttavia, possibili variazioni negli assunti di base su cui si basano tali calcoli potrebbero produrre differenti valori recuperabili. L'analisi di ciascuno dei gruppi di attività non finanziarie è unica e richiede alla direzione aziendale l'uso di stime e ipotesi considerate prudenti e ragionevoli in relazione alle specifiche circostanze.

Nello scenario attuale, l'analisi degli indicatori di riduzione di valore è diventata ancora più importante in quanto si è cercato anche di valutare se l'impatto della pandemia da COVID-19 abbia potuto ridurre il valore contabile di alcune attività non finanziarie al 31 dicembre 2021. Per questo motivo, la Società ha valutato gli effetti della pandemia da COVID-19 nel determinare l'esistenza di eventuali indicazioni di impairment per le attività non finanziarie.

Ai fini della verifica per riduzione di valore, quando non è possibile calcolare il valore recuperabile di una singola attività, la società identifica il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti. Una CGU rappresenta il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti da quelli derivanti da altre attività o gruppi di attività.

Il processo di individuazione delle predette CGU implica giudizio da parte del Management relativamente alla natura specifica dell'attività e del business a cui essa appartiene e all'evidenza che i flussi finanziari in entrata derivanti dal gruppo di attività siano ampiamente indipendenti da quelli derivanti da altre attività (o gruppi di attività).

Le attività incluse in ogni CGU sono individuate anche sulla base delle modalità attraverso le quali il management le gestisce e le monitora nell'ambito del cosiddetto business model adottato.

In particolare, il numero e il perimetro delle CGU sono sistematicamente aggiornati per riflettere gli effetti di nuove operazioni di aggregazione e riorganizzazione realizzate dalla società, nonché per tener conto di quei fattori esterni che potrebbero influire sulla capacità da parte delle attività di generare flussi finanziari in entrata indipendenti. Oltre all'identificazione delle CGU, la direzione esercita il proprio giudizio nel verificare la sussistenza di eventuali indicatori di perdite di valore riferibili all'intera CGU o a un singolo asset che la compone, in accordo con il principio contabile internazionale di riferimento. Nell'esercitare il proprio giudizio, la direzione tiene in considerazione anche la natura dell'asset.

Il valore delle attività è allocato in ITA Airways in un'unica CGU, in quanto non sono state individuate dal Management CGU di livello inferiore che presentassero flussi di cassa largamente indipendenti, per le seguenti motivazioni:

- organizzazione dei voli in logica di network, mirata a massimizzare i benefici a livello di rete e non di singola rotta;
- intercambiabilità degli aeromobili sulle rotte;
- intercambiabilità ed utilizzo promiscuo degli aeromobili e degli equipaggi;
- sistemi di gestione e vendite centralizzati per i voli del network
- presenza dei marchi Alitalia e ITA Airways, correntemente utilizzati, per i quali non sussistono nel Piano Industriale approvato dalla Società, flussi di cassa unicamente riconducibili.

In presenza di alcuni indicatori di Impairment, la Società ha incaricato un perito indipendente per l'effettuazione del test di impairment per verificare la recuperabilità degli importi iscritti in bilancio e, eventualmente, determinare l'importo della svalutazione da rilevare.

Il test consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi post imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, post imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Le stesse sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo nei casi in cui il fair value non sia determinabile in modo attendibile.

L'esercizio si è principalmente basato sulle previsioni dei flussi di cassa del periodo 2022-2026 come estrapolate dal Piano Industriale approvato dalla Società.

Sulla base delle valutazioni effettuate, non sono emerse riduzioni di valore durevoli sulle attività iscritte in bilancio.

Misurazione del fair value

Per tutte le valutazioni al fair value e per la relativa informativa integrativa, così come richieste o consentite dai principi contabili internazionali, la Società applica l'IFRS 13. Il fair value rappresenta il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione (cosiddetto *exit price*).

La valutazione al fair value suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo nel mercato principale, ossia nel mercato in cui ha luogo il maggior volume e livello di transazioni per l'attività o la passività. In assenza di un mercato principale, si suppone che la transazione abbia luogo nel mercato più vantaggioso al quale la società ha accesso, vale a dire il mercato suscettibile di massimizzare i risultati della transazione di vendita dell'attività o di minimizzare l'ammontare da pagare per trasferire la passività.

Il fair value di un'attività o di una passività è determinato considerando le assunzioni che i partecipanti al mercato prenderebbero in considerazione per definire il prezzo dell'attività o della passività, assumendo che gli stessi agiscano secondo il loro migliore interesse economico. I partecipanti al mercato sono acquirenti e venditori indipendenti, informati, in grado di entrare in una transazione per l'attività o la passività e motivati ma non obbligati o diversamente indotti a perfezionare la transazione.

Nella misurazione del fair value la Società considera le caratteristiche delle specifiche attività o passività oggetto di valutazione, in particolare:

- > per le attività non finanziarie si considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato capace di impiegarlo nel suo massimo e miglior utilizzo;
- > per le passività e gli strumenti rappresentativi di capitale proprio, il fair value include l'effetto del cosiddetto non-performance risk, ossia il rischio che la Società non sia in grado di adempiere alle proprie obbligazioni, compreso tra l'altro anche il rischio di credito proprio della società
- > nel caso di gruppi di attività e passività finanziarie gestiti sulla base della propria esposizione netta ai rischi di mercato o al rischio di credito, è ammessa la misurazione del fair value su base netta.

Nella misurazione del fair value delle attività e delle passività, la Società utilizza tecniche di valutazione adeguate alle circostanze e per le quali sono disponibili dati sufficienti per valutare il fair value stesso, massimizzando l'utilizzo di input osservabili e riducendo al minimo l'utilizzo di input non osservabili

Si segnala l'utilizzo delle misurazioni al fair value nella contabilizzazione dell'operazione di acquisizione di taluni beni e contratti, avvenuta in data 15 ottobre 2021, come meglio descritto nel paragrafo n.3 della presente nota.

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, con l'eccezione di quelle che, come meglio dettagliato nel successivo paragrafo "Operazione di acquisizione di beni e contratti", sono state rilevate al *fair value*,

Il costo delle attività materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio a quote costanti sulla base della vita economico – tecnica stimata dalle competenti linee di business. Qualora parti significative delle attività materiali presentino differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente.

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (impairment test).

Le attività materiali non vengono più esposte in bilancio una volta dismesse; l'eventuale utile o perdita (calcolati come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato nel conto economico dell'esercizio di dismissione.

Le voci più rilevanti riguardano:

Flotta

Nella voce flotta sono ricompresi, coerentemente alle indicazioni dello IAS 16, il materiale di rotazione e i motori di scorta. In particolare, per materiale di rotazione si intendono quelle parti di ricambio (scorte) di valore rilevante, relative agli aeromobili, che possono essere, dopo una precedente utilizzazione, riparate e riutilizzate: vengono ammortizzati per un periodo di vita utile che tiene conto della permanenza in flotta della famiglia di aeromobili cui si riferiscono (di proprietà o in locazione).

La società ha adottato come valore residuo ("Terminal Value") dei motori di proprietà un importo pari ad una percentuale del costo storico d'acquisto iniziale, in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo, uguale all'8%.

La Società capitalizza:

- a) gli oneri relativi alle revisioni dei motori di proprietà (*shop visit* e revisione APU), ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni.
- b) Alcuni oneri relativi alla manutenzione pesante degli aeromobili di terzi in locazione (es. revisione di thrust reverser e di prese d'aria), che vengono ammortizzati secondo il loro periodo di utilità economica, normalmente rappresentato dal tempo intercorrente tra due revisioni o, se minore, sulla base della durata del contratto di locazione.

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

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	Motori di scorta e Shop visit	APU e Revisioni	Revisione Thrust reverser e Prese d'aria	Terminal Value (*)
A330	5	5	12	8%
A319	5	5	12	8%
A320	5	5	12	8%
A321	5	5	12	8%

(*) Terminal Value applicato solo per i Motori

Altre attività materiali

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

Classe cespite	vita utile (n. di anni)
Impianti	7-10
Attrezzature	5-10
Mobili, arredi e macchine d'ufficio	Da 5 a 10
Elaboratori elettronici	5 - 6
Sistemi di comunicazione	5 - 6

Beni in locazione finanziaria – Diritti d'uso e Passività per leasing

La società ha contabilizzato i contratti di locazione per aeromobili e motori in linea con quanto previsto dal principio contabile IAS/IFRS 16 – Leases, che si basa fondamentalmente sul concetto di “controllo di un bene” (right of use), individuando quali discriminanti: l'identificabilità del bene, il diritto del locatario a non vedersi sostituire il bene, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici dall'uso e, da ultimo, il diritto di dirigere l'uso del bene sottostante il contratto. Coerentemente con il principio, sono stati esclusi dall'applicazione i contratti che hanno ad oggetto “low-value assets” (contratti aventi per oggetto beni di valore inferiore a 5 mila euro) ed i leasing con una durata del contratto pari o inferiore ai 12 mesi.

Il diritto d'uso viene rilevato al minore tra il valore corrente del bene oggetto del contratto di leasing e il valore attualizzato, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento, dei canoni stabiliti dai contratti di leasing per il locatario (lessee), aumentato di eventuali costi di ripristino, ed è iscritto nell'attivo non corrente con contropartita un debito finanziario. Per il dettaglio dei diritti d'uso rilevati a seguito dell'operazione di acquisizione di taluni beni e contratti da Alitalia SAI in A.S. si rimanda al successivo paragrafo “Operazione di acquisizione di beni e contratti”.

La passività del leasing è inizialmente valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing da corrispondere lungo la durata del contratto di leasing, aumentata di eventuali costi di ripristino. Nel calcolare il valore attuale di pagamenti dovuti per il leasing, la Società utilizza la curva dei tassi di interessi di mercato alla data di riferimento, mentre per la determinazione degli oneri finanziari, quando il tasso di interesse non è indicato nel contratto, utilizza il tasso di interesse implicito sulla intera passività.

I canoni dovuti per il leasing sono ripartiti tra componente finanziaria e restituzione di capitale, in modo da ottenere un tasso d'interesse costante sulla passività che viene progressivamente ridotta in base al piano di rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti. L'onere finanziario è imputato nel conto economico lungo la durata del contratto nella voce “Altri oneri finanziari”.

Le attività detenute in base ai contratti di locazione finanziaria sono ammortizzate in relazione alla loro stimata vita utile, analogamente alle attività simili detenute in proprietà, o, se minore, in relazione alla durata del contratto di locazione e le quote di ammortamento sono esposte nella voce del conto economico “Ammortamenti e svalutazioni”.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché i marchi acquisiti a titolo oneroso. Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a partire dal momento in cui le stesse sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita residua. In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di tali attività, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (impairment test), solo nel caso in cui si rilevi un trigger event.

Nel Bilancio esse si riferiscono principalmente a software applicativi a titolo di proprietà e a licenze con vita utile prevista tra i tre e i cinque anni.

I marchi valutati a vita utile indefinita non sono sottoposti al processo di ammortamento ma a valutazione di eventuale perdita di valore attraverso il cosiddetto *impairment test* all'interno della CGU individuata, che viene svolto almeno una volta l'anno.

Attività finanziarie

Le attività finanziarie per le quali esista l'intenzione e la capacità di mantenerle sino alla scadenza sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal fair value del corrispettivo iniziale, incrementato degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili all'acquisizione delle attività. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato. Le attività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti.

Rientrano in questa categoria i crediti per le riserve di manutenzione (maintenance reserve), che, previste dai contratti di locazione, sono rappresentate da pagamenti aggiuntivi che garantiscono il locatore nei confronti del locatario per il rischio derivante dal caso in cui quest'ultimo non svolga le manutenzioni richieste dal contratto durante la sua durata e, comunque, prima della riconsegna dell'aeromobile alla scadenza. Le quote di maintenance reserve vengono corrisposte al locatore in base alle ore volo effettuate dall'aeromobile/motore e sono iscritte come crediti al momento del pagamento effettuato al locatore e, successivamente all'iscrizione iniziale, sono valutati utilizzando il metodo dell'interesse effettivo; tali crediti sono restituiti dal locatore qualora il locatario effettui la manutenzione prevista contrattualmente, ovvero trattenuti dal locatore qualora provveda egli stesso alle manutenzioni.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, costituite dai materiali tecnici ed altri materiali di consumo, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. 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.

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia un modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita dell'attività finanziaria stessa, o da entrambi.

Come previsto dall'IFRS 9, gli strumenti finanziari sono esposti in bilancio al loro fair value, determinato alla data di chiusura dell'esercizio, e al momento della rilevazione iniziale sono classificate in una delle seguenti categorie:

- Costo ammortizzato (CA)
- Fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- Fair value rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).

Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato:

Rientrano in questa categoria le attività finanziarie detenute esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali e sono rappresentate dal capitale e dagli interessi.

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione e, successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nel conto economico.

Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVOCI):

Rientrano in questa categoria le attività finanziarie detenute esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla loro vendita e sono rappresentate dal capitale e dagli interessi.

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione e, successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nel conto economico, mentre le altre variazioni del fair value sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI).

Attività finanziarie valutate al fair value to profit & loss (FVTPL):

Rientrano in questa categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

Sono valutate al fair value, e le variazioni di fair value sono imputate nel conto economico.

Il valore dei crediti commerciali è rettificato dalle relative perdite di valore riferite alle somme ritenute inesigibili, contabilizzate in appositi fondi di svalutazione rettificativi.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

La Società rileva un fondo per le perdite attese sui crediti commerciali. In particolare, per questi crediti la Società applica un approccio collettivo basato sul raggruppamento dei crediti in cluster, mentre adotta un approccio analitico solo per alcuni crediti commerciali ed in presenza di specifiche situazioni di rischio. Tra queste ultime si segnalano le seguenti fattispecie:

- Il cliente è stato dichiarato fallito e non vi sono garanzie bancarie sufficienti a coprire l'*outstanding*,

- Il cliente è in stato d'insolvenza e non in grado di fronteggiare le proprie obbligazioni,
- Il cliente ritarda il regolamento oltre i normali termini prestabiliti dopo una irregolarità o insolvenza e il credito non è garantito in altra maniera,
- La fattura o la nota di debito rimane non regolata dal cliente, e ciò avviene in linea con la sua specifica tipologia e in coerenza con i criteri assunti a base della necessità di creare un accantonamento.

Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al fair value della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

Strumenti derivati

Una relazione di copertura si qualifica per la contabilizzazione di Hedge Accounting quando tra l'elemento coperto e lo strumento vi è una relazione economica e quando l'effetto del rischio di credito non "domina le variazioni di valore". Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività oggetto di copertura (cash flow hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo (Other Comprehensive Income – OCI). Il cash flow hedge copre la Società dall'esposizione al rischio di variazioni dei flussi di cassa attesi attribuibili a un rischio specifico associato a un'attività o una passività che altrimenti potrebbe impattare il conto economico. La quota efficace delle variazioni del fair value dei derivati è rilevata a patrimonio netto tra le "altre componenti di conto economico complessivo (OCI)". L'utile o la perdita relativa alla quota di inefficacia è rilevata nel conto economico.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale: nelle situazioni di difficoltà di esigibilità è esposto lo stimato valore netto di realizzo.

Attività per imposte anticipate

Le attività per imposte anticipate non sono rilevate in bilancio se non è probabile che in futuro saranno realizzati redditi imponibili sufficienti a recuperare parte o tutto il beneficio derivante da tali attività. La recuperabilità delle imposte differite attive dipende dalla capacità della Società di generare redditi imponibili futuri sufficienti nel periodo in cui si presume che le differenze temporanee deducibili si riverseranno e le perdite fiscali riportabili a nuovo potranno essere utilizzate. La Società ha valutato ragionevole il recupero dell'importo iscritto nel bilancio in considerazione delle prospettive di redditività futura desumibili dal Piano Industriale approvato dal Consiglio di Amministrazione.

TFR e altri benefici per i dipendenti

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti erogati nel corso del rapporto di lavoro sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici a medio/lungo termine garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, rappresentati principalmente dal Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato delle imprese italiane maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, fino alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. I calcoli delle passività associate a tali piani a benefici stabiliti sono basati su stime effettuate da consulenti attuariali, mediante il criterio "Projected Unit Credit (PUC)", come previsto dai paragrafi 67-69 dello IAS 19. Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR poggia su diverse ipotesi, sia di tipo demografico (Tabelle INPS di inabilità, Tabelle di decesso, frequenze annue di turnover e anticipazioni erogate), sia di tipo economico (tasso annuo di attualizzazione, di inflazione e di incremento TFR).

Fondi per rischi ed oneri

I Fondi per rischi ed oneri sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione. Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi a un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

Fondo area tecnica

Il Fondo area tecnica è iscritto a fronte dell'obbligazione del lessee di sostenere i costi delle manutenzioni da effettuare periodicamente dopo un certo numero di anni o ore di servizio, maturati in più esercizi sugli aeromobili detenuti in base ad un contratto di locazione finanziaria od operativa. Quando le Società, infatti, in forza di un contratto di locazione sono obbligate ad effettuare una serie di interventi manutentivi lungo la durata del contratto ("heavy maintenance"), contabilmente devono evidenziare tale obbligazione mediante l'iscrizione di un apposito fondo. Gli stanziamenti a tale fondo hanno l'obiettivo di ripartire, secondo il principio della competenza fra i vari esercizi, il costo di manutenzione che si riferisce ad un'usura del bene verificatasi negli esercizi precedenti a quello in cui la manutenzione viene eseguita. La stima del costo della manutenzione viene effettuata sulla base di (i) una tariffa unitaria e (ii) del numero di ore di volo o di cicli necessari per conseguire specifici eventi manutentivi relativi alle componenti (a) cellula, (b) motori, (c) apu (auxiliary power unit) e (d) carrelli.

Nel definire il numero di ore volo o di cicli necessari per effettuare un evento manutentivo, si tiene conto di quanto segue: (i) la data prevista dell'evento; (ii) i costi previsti sulla base dei contratti manutentivi in essere; (iii) le condizioni manutentive della componente al momento dell'evento; (iv) il probabile utilizzo del bene in termini di

ore di volo o cicli fino alla data dell'evento. Ad ogni data di bilancio la stima di quanto accantonato come fondo viene rivista ed aggiornata qualora i presupposti su cui era stata costruita fossero variati.

Gli accantonamenti e gli assorbimenti a tale fondo sono contabilizzati secondo il principio della prevalenza della sostanza sulla forma tra i costi per servizi da manutenzioni.

Attività disponibili per la vendita e attività classificate come detenute per la vendita e passività direttamente associate alle attività classificate come detenute per la vendita

Le attività disponibili per la vendita e attività classificate come detenute per la vendita e passività direttamente associate alle attività classificate come detenute per la vendita il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della situazione patrimoniale-finanziaria.

Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto fair value, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Riconoscimento dei ricavi e dei costi

La Società valuta i ricavi al corrispettivo ricevuto o spettante e sono registrati nel conto economico applicando il modello previsto dall'IFRS 15, costituito da cinque fasi, ovvero individuazione del contratto con il cliente, individuazione delle obbligazioni di fare, determinazione del prezzo dell'operazione, ripartizione del prezzo dell'operazione e rilevazione dei ricavi.

La società rileva i ricavi provenienti da contratti con clienti rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15, in modo da rappresentare fedelmente il trasferimento dei beni e servizi promessi ai clienti, per un ammontare che riflette il corrispettivo a cui la società si aspetta di avere diritto in cambio dei beni e dei servizi forniti.

La società applica questo principio cardine utilizzando un modello costituito da 5 fasi (step):

1. individuazione del contratto con il cliente (step 1)

La società applica l'IFRS 15 ai contratti con clienti ricompresi nell'ambito di applicazione del principio quando il contratto crea diritti e obbligazioni esigibili e soddisfa tutti i seguenti criteri:

- le parti hanno approvato il contratto e si sono impegnate ad adempiere le rispettive obbligazioni;
- i diritti a beni o servizi e le condizioni di pagamento sono identificabili;
- il contratto ha sostanza commerciale;
- è probabile che la società riceva il corrispettivo a cui prevede di avere diritto.

Se tali criteri non sono soddisfatti, eventuali corrispettivi ricevuti dai clienti vanno rilevati come anticipi.

2. individuazione delle obbligazioni di fare (step 2)

La società identifica tutti i beni o servizi promessi nel contratto, distinguendoli in obbligazioni di fare da contabilizzare distintamente se essi sono per loro natura tali da poter essere distinti e se sono distinti nell'ambito del contratto.

Come eccezione, la società contabilizza come unica obbligazione di fare una serie di beni o servizi distinti che sono sostanzialmente uguali e che presentano le stesse modalità di trasferimento al cliente nel corso del tempo. Nel valutare l'esistenza e la natura delle obbligazioni di fare, la società considera tutti gli elementi del contratto menzionati nello step 1.

3. *determinazione del prezzo dell'operazione (step 3)*

Il prezzo dell'operazione rappresenta l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi (ad esempio, alcune imposte sulle vendite e l'imposta sul valore aggiunto).

4. *Nell'ambito delle vendite effettuate*, la società ha il diritto a percepire un corrispettivo pagato dal cliente, il corrispettivo in parola corrisponde al valore che hanno per il cliente le prestazioni completate fino alla data considerata. Pertanto, ricorrono le condizioni ammesse dall'IFRS 15 per adottare l'espedito pratico che permette di rilevare i ricavi per l'importo che la società ha il diritto di fatturare.

Inoltre, all'inizio del contratto la società ripartisce il prezzo dell'operazione fra le diverse obbligazioni di fare individuate, per riflettere l'importo del corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio del trasferimento dei beni o servizi promessi.

Quando il contratto include un'opzione per l'acquisto di beni o servizi aggiuntivi che rappresenta un diritto significativo (un diritto significativo esiste se il cliente è in grado di ottenere l'opzione solo stipulando il contratto e l'opzione fornisce al cliente la possibilità di ottenere i beni o servizi aggiuntivi a un prezzo inferiore rispetto ai loro prezzi di vendita a sé stanti), la società alloca il prezzo dell'operazione a tale obbligazione di fare (ossia, l'opzione) e differisce i relativi ricavi al momento in cui ha luogo il trasferimento di tali beni o servizi futuri o la scadenza dell'opzione.

5. *rilevazione dei ricavi (step 5)*

La società rileva i ricavi quando (o man mano che) ciascuna obbligazione di fare è soddisfatta con il trasferimento del bene o servizio promesso al cliente, ovvero quando il cliente ne acquisisce il controllo (ossia, la capacità di decidere dell'uso dei beni o servizi e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti o di impedire ad altri di fare altrettanto).

I ricavi derivanti da contratti con clienti per servizi di trasporto aereo vengono rilevati a conto economico nel momento in cui avviene il trasporto di passeggeri o merci, tenendo conto del valore di eventuali sconti commerciali e premi. I biglietti aerei venduti ma non ancora volati vengono rilevati come ricavi differiti ed iscritti nelle passività correnti, tenendo conto di termini e condizioni dei biglietti, della regolamentazione del settore del trasporto aereo e di analisi di trend storici.

I costi sono imputati nel conto economico secondo il principio della competenza temporale.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili a ciascuna impresa e tenendo conto delle esenzioni adottabili.

Le imposte differite e anticipate sono calcolate sulle differenze temporanee tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio e i corrispondenti valori riconosciuti ai fini fiscali, applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverteranno o, diversamente, alla data di riferimento del bilancio.

Operazioni in valuta estera

Le poste di bilancio sono valutate utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui opera l'entità ("moneta funzionale") cioè l'euro.

Alla data di bilancio le attività e le passività in valuta estera sono convertite ai cambi correnti a tale data e 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.

Informativa sui settori di attività

La società opera in un unico settore, quello aviation. In relazione a ciò, l'attività della società è oggetto di rendicontazione e analisi da parte del management in modo unitario. Di conseguenza, con riferimento a quanto previsto dall'IFRS 8, non viene fornita alcuna informativa di segmentazione (patrimoniale e/o economica) dei settori di attività, non risultando applicabile.

Principi di futura emanazione

Di seguito l'elenco dei principi, modifiche ai principi e interpretazioni la cui data di efficacia per la società è successiva al 31 dicembre 2021:

- > *“Amendments to IAS 1 - Classification of Liabilities as Current or Non-current”*, emesso a gennaio 2020. Le modifiche interessano le previsioni dello IAS 1 relativamente alla presentazione delle passività. Più nel dettaglio, le modifiche chiariscono:
 - i criteri per classificare una passività come corrente o non corrente, specificando cosa si intende per diritto di una società a differire il regolamento e che tale diritto deve esistere alla fine dell'esercizio;
 - che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management su quando una società eserciterà il suo diritto di differire il regolamento di una passività;
 - che esiste un diritto di differire solo se la società soddisfa le condizioni specificate nel contratto di prestito alla fine dell'esercizio, anche se il creditore non verifica la conformità fino a una data successiva; e
 - che il regolamento si riferisce al trasferimento alla controparte di liquidità, strumenti rappresentativi di capitale, altri beni o servizi.

Le modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita un'applicazione anticipata.

- > *“Amendments to IFRS 3 - Reference to the Conceptual Framework”* emesso a maggio 2020. Le modifiche intendono sostituire un riferimento alle definizioni di attività e passività fornite dal Revised Conceptual Framework for Financial Reporting emesso a marzo 2018 (Conceptual Framework) senza modificare in modo significativo le sue disposizioni.

Le modifiche hanno anche aggiunto all'IFRS 3 una disposizione (in base alla quale, relativamente alle operazioni e altri eventi che rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali o IFRIC 21 Tributi, un acquirente applica, i suddetti principi, invece del Conceptual Framework, per identificare le passività che ha assunto in un'aggregazione aziendale.

Infine, le modifiche chiariscono le linee guida esistenti nell'IFRS 3 per le attività potenziali acquisite in un'aggregazione aziendale, specificando che, se non è sicuro che un'attività esista alla data di acquisizione, la possibile attività non si qualifica per la rilevazione contabile.

Le modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022 o successivamente.

- > “*Amendments to IAS 16 - Property, Plant and Equipment: Proceeds before Intended Use*”, emesso a maggio 2020. Le modifiche vietano alle società di dedurre dal costo di un elemento di immobili, impianti e macchinari qualsiasi provento derivante dalla vendita di elementi prodotti mentre si porta tale bene nel luogo e nelle condizioni necessarie al funzionamento nel modo inteso dalla direzione aziendale. Al contrario, una società deve rilevare i proventi derivanti dalla vendita di tali elementi e i costi relativi alla loro produzione a conto economico. Le modifiche saranno applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022 o successivamente. È consentita un’applicazione anticipata.
- > “*Amendments to IAS 37 - Onerous Contracts - Costs of Fulfilling a Contract*”, emesso a maggio 2020. Le modifiche specificano quali costi una società include nella determinazione del costo necessario all’adempimento di un contratto al fine di valutare se il contratto è oneroso. A tal fine, il “costo necessario all’adempimento” di un contratto comprende i costi che si riferiscono direttamente al contratto; questi ultimi possono essere o costi incrementali necessari per l’adempimento di tale contratto oppure una ripartizione di altri costi direttamente correlati all’adempimento del contratto. Le modifiche saranno applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022 o successivamente. È consentita un’applicazione anticipata.
- > “*Annual improvements to IFRS Standards 2018-2020*”, emesso a maggio 2020. Il documento apporta principalmente modifiche ai seguenti principi:
 - ✓ “*IFRS 1 Prima Adozione degli International Financial Reporting Standards*”; la modifica semplifica l’applicazione dell’IFRS 1 per una società partecipata (controllata, collegata e joint venture) che diventa neo-utilizzatrice degli IFRSs dopo la sua controllante/partecipante. In particolare, se la società partecipata adotta gli IFRSs dopo la sua controllante/partecipante e applica l’IFRS 1.D16 (a), allora tale società partecipata può scegliere di misurare le differenze cumulative di conversione per tutte le gestioni estere agli importi inclusi nel bilancio consolidato della controllante/partecipante, basato sulla data di transizione di quest’ultima agli IFRSs.
 - ✓ “*IFRS 9 Strumenti Finanziari*”; con riferimento alle commissioni incluse nel test del ‘10 per cento’ per la derecognition delle passività finanziarie, la modifica chiarisce quali sono le commissioni che una società include nel valutare se i termini di una passività finanziaria (nuova o modificata) siano sostanzialmente diversi dai termini della passività finanziaria originaria. Nel determinare tali commissioni pagate al netto delle commissioni ricevute, il debitore include soltanto le commissioni pagate o ricevute tra il debitore e il creditore, comprese le commissioni pagate o ricevute dal debitore o dal creditore per conto dell’altra parte.
 - ✓ “*IFRS 16 Leasing*”; l’International Accounting Standards Board ha modificato l’Esempio illustrativo 13 che accompagna l’IFRS 16 Leasing. In particolare, la modifica elimina la probabile confusione nell’applicazione dell’IFRS 16 per il modo in cui l’Esempio illustrativo 13 aveva illustrato i requisiti per gli incentivi al leasing. In effetti, l’esempio includeva un rimborso per migliorie su beni di terzi senza fornire una spiegazione sul fatto che il rimborso soddisfacesse la definizione di incentivo al leasing. La modifica rimuove dall’esempio l’illustrazione del rimborso relativa a migliorie su beni di terzi;
 - ✓ “*IAS 41 Agricoltura*”; la modifica rimuove la disposizione di escludere i flussi di cassa dalla tassazione quando si valuta il fair value. Pertanto, la società deve utilizzare flussi finanziari al netto delle imposte e un’aliquota al netto delle imposte per attualizzare tali flussi finanziari.

Le modifiche devono essere applicate prospetticamente, previa approvazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022 o successivamente. È consentita un’applicazione anticipata.

- > *“Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2 - Disclosure of Accounting Policies”*, emesso a febbraio 2021. Le modifiche hanno lo scopo di supportare le società nel decidere quali principi contabili illustrare in bilancio. Le modifiche allo IAS 1 richiedono alle società di fornire informazioni sui principi contabili rilevanti, piuttosto che su quelli significativi. Una guida su come applicare il concetto di materialità all'informativa sui principi contabili è fornita dalle modifiche all'IFRS Practice Statement 2. Le modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita un'applicazione anticipata.
- > *“Amendments to IAS 8 - Definition of Accounting Estimates”*, emesso a febbraio 2021. Le modifiche hanno lo scopo di supportare le società nel distinguere tra cambiamenti nei principi contabili e cambiamenti nelle stime contabili; la definizione di cambiamenti nelle stime contabili è sostituita con una definizione di stime contabili come “importi monetari che in bilancio sono soggetti ad incertezza nella misurazione”. Le modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita un'applicazione anticipata.
- > *“Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction”*, emesso a maggio 2021. Le modifiche richiedono alle società di rilevare fiscalità differita sulle transazioni che, alla rilevazione iniziale, danno origine a differenze temporanee imponibili e deducibili di uguale ammontare. Le modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita un'applicazione anticipata.
- > *“Amendments to IFRS 10 and IAS 28 – Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture”*, emesso a settembre 2014. Le modifiche chiariscono il trattamento contabile di vendite o conferimenti di attività tra un investitore e le sue collegate o joint ventures. Le modifiche confermano che il trattamento contabile varia a seconda che le attività vendute o conferite a una società collegata o joint venture costituiscano un “business” (come definito dall'IFRS 3). Lo IASB ha rinviato indefinitamente la data di prima applicazione delle modifiche in oggetto.
- > *“IFRS 17 – Insurance Contracts”*, emesso a maggio 2017. Il principio sarà applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita un'applicazione anticipata.

Alla data di predisposizione del presente bilancio d'esercizio, la società sta valutando i potenziali effetti derivanti dalla futura applicazione delle nuove disposizioni sopra descritte.

3. Operazione di acquisizione di beni e contratti

In data 14 ottobre 2021 si è perfezionato il closing dell'Operazione con la sottoscrizione di un atto notarile avente per oggetto la cessione, in favore di Italia Trasporto Aereo S.p.A. ("ITA"), di alcuni beni e rapporti costituenti parte del cd. perimetro "aviation" di titolarità di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. ed Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S. (congiuntamente "Alitalia"), così come più dettagliatamente descritto nell'atto e nei relativi allegati, con efficacia a partire dalle ore 00:01 (comprese) del 15 ottobre 2021.

All'esito dell'accordo, sono stati valutati i principi contabili applicabili a questa operazione straordinaria. In particolare, il paragrafo 2 dell'IFRS 3 prevede che in caso di acquisto di un gruppo di asset e liabilities il costo dell'acquisizione debba essere allocato sulla base dei "relative fair value" dei singoli asset e liabilities identificabili nell'ambito della transazione alla data della stessa. La citata operazione non è da considerarsi un'"aggregazione aziendale" dal momento che il compendio di beni e diritti trasferiti non è in grado di generare degli *output* (da intendersi come beni e servizi da cui derivano proventi) in modo autonomo e pertanto non rientra nella definizione di un "business/attività aziendale" ai sensi dell'IFRS 3. Ciò in quanto, non è stato trasferito, *inter alia*, il personale dipendente e le autorizzazioni a operare come operatore di volo. Pertanto, la società non ha ritenuto che l'insieme di attività e passività siano capaci di produrre autonomamente beni e servizi.

Di conseguenza, la società in conformità a quanto pubblicato dall'IFRS Interpretation Committee sulle modalità applicative del principio su riportato, nel caso in cui esista una differenza tra il prezzo pagato e il valore di mercato (fair value), ha deciso di applicare il seguente approccio alla data di acquisizione:

- a. identificazione delle singole attività acquisite e le passività assunte;
- b. valorizzazione delle singole attività acquisite e passività assunte il cui criterio di misurazione previsto dai principi contabili internazionali è diverso dal costo;
- c. determinazione della differenza tra il prezzo pagato ed il valore delle attività acquisite e passività assunte di cui al punto precedente;
- d. allocazione di tale differenza alle rimanenti attività acquisite, il cui criterio di misurazione previsto dai principi contabili internazionali è il costo, sulla base dei corrispondenti relative fair value.

L'approccio descritto ha consentito l'allocazione della differenza negativa, pari a 73,4 milioni di euro (maggiori passività), tra il fair value delle attività acquisite e delle passività identificate al 15 ottobre 2021 ed il prezzo pagato alla controparte in sede di acquisizione (€ 1).

La determinazione delle attività acquisite e delle passività al *fair value* è stata effettuata ricorrendo al supporto di tecnici specializzati interni (valutazione Fondo area Tecnica) e di periti indipendenti appositamente selezionati dalla Società (valutazione fair value degli asset materiali, immateriali, magazzini e diritto d'uso su contratti di leasing Flotta), attraverso processi di valutazione complessi ed il supporto in alcuni casi di ricognizioni fisiche, effettuate da società specializzate al fine di prendere visione dei beni, individuare lo stato d'essere, la vita utile residua e l'utilizzabilità nella nuova compagnia.

Alla luce di quanto sopra illustrato, e rinviando ai paragrafi di seguito riportati nella Nota Esplicativa per informazioni di maggior dettaglio sul contenuto delle singole voci, vengono di seguito riepilogate le attività acquisite e le passività identificate al 15 ottobre 2021.

Effetti contabili operazione di acquisizione di beni e contratti

<i>Euro</i>		15 ottobre 2021
ATTIVITA'		
Attività non correnti		
Flotta: Motori e materiale di scorta		29.440.195
Flotta: Diritto d'uso		355.972.082
Altri beni materiali		7.304.058
Brevetti e software		74.157.550
Marchi		2.410.649
Altre attività immateriali		1.026.347
Crediti finanziari non correnti		216.651.488
Totale Attività non correnti		686.962.369
Attività correnti		
Rimanenze: materiale servizi di bordo e uniformi		5.478.087
Totale Attività correnti		5.478.087
Totale Attività	(A)	692.440.456
PASSIVITA'		
Passività per locazioni finanziarie		-378.852.284
Fondo area tecnica		-313.588.171
Totale passività	(B)	-692.440.455
Attività nette acquisite	(A+B)	1

4. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria al Bilancio d'Esercizio

Di seguito vengono analizzati i valori patrimoniali del bilancio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021. Si segnala che i valori posti a raffronto non sono significativi, avendo la Società iniziato la propria attività operativa in data 15 ottobre 2021.

ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le attività non correnti, pari nel complesso a €/mgl 855.370, sono composte come segue.

Attività materiali

Le **attività materiali**, costituite dalla flotta, dalle altre attività materiali, dagli anticipi e dalle attività in corso di lavorazione sono risultate nel complesso pari a €/mgl 112.415:

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Flotta			
Motori, APU e materiale di scorta	26.793		26.793
Revisioni componenti flotta di terzi	345		345
Totale Flotta	27.139		27.139
Altre attività materiali			
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	6.913		6.913
Anticipi e lavori in corso per flotta	77.734		77.734
Lavori in corso per altre attività	629		629
Totale Altre attività materiali	85.276		85.276
TOTALE	112.415		112.415

4.1 La **Flotta**, pari a €/mgl 27.139 include i motori e il materiale di scorta in proprietà per un valore di €/mgl 26.793 e gli interventi manutentivi capitalizzati su componenti della flotta in locazione per €/mgl 345.

4.2 Le **Altre attività materiali**, per un totale di €/mgl 85.276, sono rappresentate:

- Da impianti generici o specifici dell'attività di volo, dalle attrezzature, dai complessi ed elaboratori elettronici e da mobili e arredi, per un valore totale di €/mgl 6.913;
- Dagli anticipi e lavori in corso per la flotta per un totale di €/mgl 77.734, riferiti principalmente agli anticipi pagati nell'anno per gli investimenti futuri su acquisto flotta (€/mgl 77.594), nonché in maniera residuale a lavori manutentivi su flotta in corso di realizzazione (€/mgl 140);
- Dai lavori in corso di realizzazione per €/mgl 629, riferiti alle migliorie sulla palazzina sede operativa della Società.

L'analisi dei contenuti è riassunta nella tabella che segue, che evidenzia altresì le movimentazioni avvenute nell'esercizio:

ATTIVITA' MATERIALI	Flotta di proprietà	Attività Manutentive su Flotta di terzi	TOTALE FLOTTA	Altre attività materiali	Anticipi e lavori in corso per Flotta	Attività in corso per Altri beni	TOTALE ALTRE ATTIVITA'	TOTALE
Valore netto contabile al 31 dicembre 2020	-	-	-	-	-	-	-	-
Operazione acquisto beni e contratti	29.440		29.440	7.304			7.304	36.744
Investimenti del periodo		345	345	2	77.734	629	78.365	78.711
Rivalutazioni (Svalutazioni)	(204)		(204)	0		0	0	(204)
Riclassifiche	(1.118)		(1.118)			0	0	(1.118)
Costo al 31 dicembre 2021	28.118	345	28.464	7.306	77.734	629	85.669	114.133
Ammortamenti del periodo	(1.325)		(1.325)	(393)			(393)	(1.717)
Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2021	(1.325)		(1.325)	(393)	0	0	(393)	(1.717)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2021	26.793	345	27.139	6.913	77.734	629	85.276	112.415
Variazione netta	26.793	345	27.139	6.913	77.734	629	85.276	112.415

Le riclassifiche di €/mgl 1.118 sono relative al materiale di rotazione Embraer riclassificato nella voce delle attività correnti "Beni destinati alla vendita".

4.3 I Diritti d'uso

I Diritti d'uso, pari a complessivi €/mgl 404.958, rappresentano:

- per €/mgl 402.157, il valore netto contabile al 31 dicembre 2021 dei contratti di leasing di n.51 aeromobili di varie tipologie e n. 4 motori", in quanto ricadenti nell'ambito di applicazione del principio contabile IAS/IFRS 16;
- per €/mgl 2.801 i contratti di locazione uffici Cargo e alcuni spazi aeroportuali.

DIRITTI D'USO	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Flotta:			
Diritti d'uso aeromobili	394.595		394.595
Diritti d'uso motori di scorta	7.562		7.562
Totale diritto d'uso flotta	402.157	0	402.157
Altre attività materiali:			
Diritti d'uso per locazione uffici	2.801		2.801
Totale diritto d'uso altre attività materiali	2.801	0	2.801
Totale	404.958	0	404.958

Nella seguente tabella sono evidenziate le movimentazioni della voce avvenute nell'esercizio:

DIRITTI D'USO	FLOTTA	ALTRE ATTIVITA'	TOTALE
Valore netto contabile al 31 dicembre 2020			-
Operazione acquisto beni e contratti	355.972	-	355.972
Investimenti dell'esercizio	59.480	2.920	62.400
Costo al 31 dicembre 2021	415.453	2.920	418.372
Ammortamenti dell'esercizio	(13.295)	(119)	(13.414)
Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2021	(13.295)	(119)	(13.414)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2021	402.157	2.801	404.958
<i>Variazione netta</i>	<i>402.157</i>	<i>2.801</i>	<i>404.958</i>

Attività Immateriali

4.4 Attività immateriali

Le **Attività immateriali**, pari a complessivi €/mgl 165.692, sono costituite dai diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno e dai marchi e licenze.

ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Brevetti e licenze software	73.338		73.338
Marchi a vita utile indefinita	90.000		90.000
Marchi a vita utile definita	2.355		2.355
Totale	165.692		165.692

In dettaglio:

4.4.1 I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno**, pari a €/mgl 73.338 sono riferiti essenzialmente all'acquisto di licenze e di software applicativi e per le implementazioni attinenti agli stessi. L'ammortamento è calcolato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile residua, mediamente da 3 a 5 anni.

4.4.2 I **Marchi a vita utile indefinita** registrano un totale pari a €/mgl 90.000 riferibile all'acquisizione dei marchi e dei domini di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in a.s. (marchio Alitalia) avvenuta nel mese di ottobre 2021. Tale posta, essendo stata valutata a vita utile indefinita, non è sottoposta al processo di ammortamento ma a valutazione di eventuale perdita di valore in sede di *impairment test*, con i medesimi criteri descritti nel paragrafo n.2 "Riduzione di valore delle attività (Impairment Test)" della presente nota.

La stima del valore recuperabile del Capitale Investito netto al 31 dicembre 2021, da parte di esperti indipendenti, è stata effettuata in base al principio contabile internazionale IAS 36 e dal test non sono emerse perdite di valore.

In maggior dettaglio, il test, effettuato sulla intera CGU, si è basato sulle seguenti assunzioni:

- Periodo di previsione esplicita: le previsioni sono basate sul Piano Industriale 2022-2026 elaborato dalla Società;

- Estensione del periodo per il calcolo del *terminal value*: ipotesi di “going concern”, applicando il modello della rendita perpetua, stimando il flusso finanziario generabile da ITA in perpetuity;
- Flusso di cassa normale: ai fini del calcolo del terminal value sono state applicate le seguenti ipotesi:
 - EBITDA: pari al livello previsto per l'ultimo anno di previsione esplicita;
 - investimenti ed ammortamenti: gli investimenti sono stati stimati (i) per categorie di “Flotta in leasing, Flotta e Altri beni) pari al dato relativo agli ammortamenti annui all'ultimo anno di previsione esplicita e (ii) per le categorie di investimenti non ammortizzati (Anticipi, Depositi cauzionali e crediti per maintenance reserve) pari agli investimenti annui all'ultimo anno di previsione esplicita;
 - variazione CCN e dei Fondi: è stata assunta pari a zero.
- Aliquota fiscale: è stato considerato un tax rate del 28,82% pari alla somma delle aliquote IRES (24%) ed IRAP (4,82%);
- Sensitivity analysis: nell'ambito della stima del valore recuperabile di ITA mediante l'applicazione del metodo dell'unlevered discounted cash flow è stata svolta una sensitivity analysis sui risultati, al variare di:
 - tasso di sconto (WACC) in un range pari a -/+2%, e
 - g rate in un range pari a -1,45% / +1%.

Sulla base delle assunzioni valutative precedentemente indicate, il valore recuperabile della CGU identificata è risultato superiore al valore contabile senza, dunque, necessità di procedere alla rilevazione di *impairment losses* nel conto economico al 31 dicembre 2021. Le analisi di sensitivity su descritte hanno ulteriormente confermato le conclusioni in analisi non evidenziando la necessità di procedere a svalutazioni di attività.

4.4.3 I **Marchi a vita utile definita**, pari a €/mgl 2.355, rappresentano il valore del marchio denominato “Flight Training Centre” che è sottoposto ad ammortamento in quote costanti in base alla residua possibilità di utilizzo, rappresentata ad oggi dalla data di scadenza della registrazione legale (circa 9 anni).

Di seguito si riporta la movimentazione avvenuta nell'esercizio:

ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI	Diritti di brevetto industriale	Marchi a vita utile definita	Marchi a vita utile indefinita	Totale
Valore netto contabile al 31 dicembre 2020				-
Operazione acquisizione beni e contratti	75.184	2.411		77.595
Investimenti del periodo	6.781		90.000	96.781
Ammortamenti del periodo	(8.628)	(56)		(8.683)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2021	73.338	2.355	90.000	165.692
Variazione netta	73.338	2.355	90.000	165.692

Le Altre attività non correnti

Al 31 dicembre 2021 le altre attività non correnti, pari a €/mgl 172.304, sono rappresentate nella seguente tabella:

Altre attività non correnti	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Crediti finanziari non correnti			
Depositi cauzionali	36.369	39	36.330
Crediti finanziari per maintenance reserve	93.064		93.064
Totale crediti finanziari non correnti	129.433	39	129.394
Attività per imposte anticipate	42.871	323	42.548
Totale altre attività non correnti	172.304	362	171.942

4.5 I crediti finanziari non correnti, pari a €/mgl 129.433 sono riferiti ai depositi cauzionali (€/mgl 36.369) relativi, in massima parte, a contratti di leasing di aeromobili e alle quote non correnti dei crediti per maintenance reserve versati alle società di leasing di aeromobili (€/mgl 93.064). Per i crediti relativi le maintenance reserves la Società non applica il calcolo della perdita attesa (ECL), in quanto le future perdite eventualmente rilevate saranno bilanciate dal relativo assorbimento del fondo area tecnica, corrispondente agli stessi aeromobili, laddove l'evento di manutenzione non venisse eseguito.

4.6 Le attività per imposte anticipate, pari a €/mgl 42.871 sono esposte al netto delle **Imposte differite passive**, come di seguito rappresentate per tipologia:

Imposte anticipate (€/000)	Situazione patrimoniale e finanziaria 2021	Variazioni patrimoniali 2020-2021	Variazioni economiche 2020-2021	Situazione patrimoniale e finanziaria 2020
Compensi amministratori	377		360	16
Interessi passivi non deducibili	335		335	-
Imposte non pagate	34		34	-
Accantonamenti rischi e oneri (IRES)	4.227		4.227	-
Accantonamenti rischi e oneri (IRAP)	684		684	-
Perdite su cambi non realizzati	4.209		4.209	-
Manutenzione non deducibile	4.735		4.735	-
ACE/Super ACE	789		789	-
Riserva da hedge accounting	867	867		
Perdita fiscale	28.637		28.330	307
Totale	44.894	867,1	43.703	323
Imposte differite (€/000)	Situazione patrimoniale e finanziaria 2021	Variazioni patrimoniali 2020-2021	Variazioni economiche 2020-2021	Situazione patrimoniale e finanziaria 2020
Ammortamento Marchio	-250,0		-250,0	-
Ammortamento Marchio	-40,6		-40,6	-
Utili su cambi non realizzati	-1.569,8		-1.569,8	-
Interessi attivi di mora	-18,4		-18,4	-
Componenti positivi da FV non realizzati	-143,7		-143,7	-
Totale	-2.022,511	0,0	-2.022,5	-
Imposte differite nette	42.871,0	867,1	41.680,7	323,2

ATTIVITÀ CORRENTI

Le **Attività Correnti** al 31 dicembre 2021 hanno presentato un valore pari a €/mgl 692.301

4.7 Le **Rimanenze**, pari a €/mgl 3.689, risultano così composte:

Rimanenze	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Servizi e generi di bordo	3.201		3.201
Vestiaro	417		417
Altri materiali	72		72
Totale	3.689		3.689

4.8 I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 34.878, di cui €/mgl 82 verso parti correlate, sono rappresentati nella seguente tabella:

CREDITI COMMERCIALI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Clienti per carte di credito	27.660		27.660
Pubbliche Amministrazioni	320		320
Fondo svalutazione clienti	(118)		(118)
Fondo interessi di mora su crediti verso clienti	(0,5)		(0,5)
Compagnie di navigazione aerea	2.663		2.663
Agenti di viaggio	4.391		4.391
Fondo svalutazione agenti di viaggio	(38)		(38)
Totale	34.878		34.878

A fronte dei crediti ritenuti inesigibili (o di quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare appositi fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo al 31 dicembre 2021 è risultato pari a €/mgl 156,5.

4.9 Crediti vari e altre attività correnti

Le **altre attività correnti** sono pari a €/mgl 45.101, come evidenziato nella tabella:

ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Altri crediti	13.697		13.697
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(76)		(76)
Crediti verso il personale	5		5
Anticipi a fornitori	18.014		18.014
Ratei e Risconti attivi	13.462	39	13.423
Totale	45.101	39	45.062

La voce "Altri crediti" accoglie principalmente crediti vari per fatture emesse per €/mgl 13.240, partite da regolare €/mgl 210 ed incasso di VAT su paesi esteri per €/mgl 82.

Gli Anticipi a fornitori, pari a €/mgl 18.014, sono in massima parte riferiti a prestazioni di handling e manutentive.

I Ratei e Risconti attivi, pari a €/mgl 13.462, sono correlati essenzialmente a canoni di locazione (€/mgl 3.784), prestazioni di manutenzione (€/mgl 5.250), servizi per il trasporto di materiali tecnici (€/mgl 1.760), prestazioni assicurative (€/mgl 198), nonché a costi per il personale (€/mgl 830).

A fronte dei crediti ritenuti inesigibili (o di quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare appositi fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo al 31 dicembre 2021 è risultato pari a €/mgl 76.

4.10 I Crediti finanziari correnti, pari a €/mgl 131.617 si riferiscono alle quote in scadenza entro i dodici mesi dei crediti per maintenance reserve (€/mgl 130.834) e ai depositi cauzionali correnti (€/mgl 783)

4.11 I Crediti tributari sono risultati pari a €/mgl 30.388 e sono riferibili a crediti IVA.

4.12 Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, hanno presentato un valore complessivo di €/mgl 446.628. Per la variazione dei flussi delle disponibilità rispetto ai valori iniziali, si rimanda al prospetto del Rendiconto Finanziario al paragrafo n. 6 della presente nota.

4.13 Le Attività detenute per la vendita, pari a €/mgl 1.118, accolgono la riclassifica, dalla voce Flotta, del materiale di rotazione riferito alla flotta Embraer attualmente non utilizzata. La società sta attuando un programma di vendita di tali beni, anche attraverso l'utilizzo di specifiche piattaforme per materiali aeronautici accessibili a fornitori e distributori. Il completamento della vendita è previsto entro la fine dell'esercizio 2022, a meno che il ritardo non venga causato da circostanze non direttamente controllabili. La società è impegnata nel portare a termine il programma nei tempi previsti e ad un valore che non si discosti di molto dal fair value di tali beni.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':**4.14 Patrimonio Netto**

Il Patrimonio Netto ha presentato un valore pari a €/mgl 568.109 costituito dalle seguenti poste:

PATRIMONIO NETTO	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Capitale Sociale	720.000	20.000	700.000
Riserva da utili/perdite attuariali	(211)		(211)
Riserva da Hedge Accounting	(2.746)		(2.746)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(1.024)		(1.024)
Utile (Perdita) d'esercizio	(147.910)	(1.024)	(146.886)
Totale	568.109	18.976	549.133

In maggior dettaglio:

- Il **Capitale Sociale** interamente versato e pari a un valore di €/mgl 720.000, al 31 dicembre 2021 è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie tutte a valore nominale inespreso. La Società è interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- Le **Riserve**, che registrano un valore complessivo di €/mgl 2.957 sono costituite da:
 - a) **riserva da utili/perdite attuariali**, che pari a €/mgl 211 accoglie l'*actuarial gain* del T.F.R.;
 - b) **riserva di hedge accounting** con un valore negativo di €/mgl 2.746, è riferito al fair value negativo degli strumenti derivati designati quali strumenti finanziari di copertura efficaci dei flussi di cassa futuri attesi (cash flow hedge), al netto degli effetti fiscali.
- Le **perdite portate a nuovo** hanno consuntivato un valore di €/mgl 1.024, e si riferiscono a quanto consuntivato dalla Società al 31 dicembre 2020.
- La **perdita dell'esercizio**, che ha registrato un importo di €/mgl 147.910

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono di seguito rappresentate:

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

€/mgl	Capitale Sociale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldo al 01.01.2020						
Versamento di capitale	20.000					20.000
Risultato dell'esercizio					(1.024)	(1.024)
Saldo al 31 dicembre 2020	20.000				(1.024)	18.976
Aumenti di capitale	700.000					700.000
Utili (Perdite) portate a nuovo				(1.024)	1.024	0
Utile (Perdita) d'esercizio					(147.910)	(147.910)
Altre componenti del conto economico complessivo		(211)	(2.746)			(2.957)
Saldo al 31 dicembre 2021	720.000	(211)	(2.746)	(1.024)	(147.910)	568.109

PASSIVITÀ**PASSIVITA' NON CORRENTI**

Le passività non correnti al 31 dicembre 2021, sono pari a €/mgl 490.053 e sono rappresentate nella tabella sotto riportata:

PASSIVITA' NON CORRENTI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Passività per locazioni finanziarie	347.610		347.610
Derivati non correnti con fair value passivo	3.613		3.613
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.309	16	1.293
Altri Fondi	137.521		137.521
Totale	490.053	16	490.037

4.15 Le **passività per locazioni finanziarie**, pari complessivamente a €/mgl 434.451 (inclusivi delle quote correnti per €/mgl 86.841), si riferiscono per €/mgl 431.592 al debito inerente ai contratti di leasing di n.51 aeromobili di varie tipologie e n. 4 motori, nonché per €/mgl 2.859 ai contratti di locazione uffici Cargo e alcuni spazi aeroportuali.

In dettaglio:

PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Passività non correnti:			
Debito per Flotta	342.016		342.016
Debito per motori	3.033		3.033
Totale debito per locazione Flotta	345.048		345.048
Debito per locazione uffici	2.562		2.562
Totale debito per locazione altri beni	2.562		2.562
Totale debito non corrente	347.610		347.610
Passività correnti:			
Debito per Flotta	83.975		83.975
Debito per motori	2.569		2.569
Totale debito per locazione Flotta	86.544		86.544
Debito per locazione uffici	297		297
Totale debito per locazione altri beni	297		297
Totale debito corrente	86.841		86.841
TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE	434.451		434.451

I contratti di leasing per la flotta hanno una durata media di 4,7 anni, con un tasso marginale medio pari 1,05%; nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha rimborsato debiti per locazione flotta, motori e uffici/spazi aeroportuali pari a €/mgl 16.654.

4.16 Gli **strumenti finanziari derivati**, valutati al *fair value*, hanno presentato un valore negativo di €/mgl 3.613.

Lo strumento di copertura è correlato a un contratto di acquisto di aeromobili (Purchase Agreement con Airbus) siglato dalla Società in data 14 dicembre 2021, che prevede una serie prefissata di pagamenti nel periodo 2022-2025. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo n. 6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari.

4.17 Il trattamento di fine rapporto, pari a €/mgl 1.308, riflette l'indennità riconosciuta in Italia ai dipendenti e liquidata al momento della cessazione del rapporto di lavoro, ed è stato valutato in base alla metodologia dei "benefici maturati" mediante il criterio "Projected Unit Credit" (PUC) come previsto ai paragrafi 67-69 dello IAS 19.

Si riportano in sintesi le ipotesi attuariali adottate nella valutazione:

Ipotesi Finanziarie:

- il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con duration 10+ rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla duration del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione.
- il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali;

Ipotesi Demografiche:

- per valutare le principali basi tecniche demografiche si è utilizzata la "Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato" integrata dalle ulteriori cause di uscita, tra le quali dimissioni e anticipi, che costituiscono una causa di uscita di tipo finanziario, valutabile in termini di probabilità.

Il TFR è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

TFR	
Ipotesi finanziarie	31.12.2021
Tasso Annuo di Attualizzazione	0,98%
Tasso Annuo di Inflazione	1,75%
Tasso annuo di incremento TFR	2,81%

4.18 Gli altri fondi, inclusivi delle quote correnti del fondo area tecnica per €/mgl 193.663, sono risultati complessivamente pari a €/mgl 331.185.

In maggior dettaglio:

- a) Il **fondo area tecnica**, che accoglie quanto appostato in relazione ad alcuni interventi manutentivi che dovranno essere effettuati su aeromobili di terzi, ha presentato un valore pari a €/mgl 328.418, (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 193.663)
- b) Il **fondo concorsi ed operazioni a premi**, pari a €/mgl 2.760 accoglie a quanto accantonato nel periodo in relazione al programma loyalty "Volare".

- c) Il **fondo per rischi vari**, pari a €/mgl 6, si riferisce agli stanziamenti effettuati in relazione alla valutazione di rischi emersi nel periodo in relazione alle attività di trasporto passeggeri.

Di seguito la movimentazione dei fondi al 31 dicembre 2021:

FONDI PER RISCHI E ONERI	31.12.2020	Fair Value operazione acquisizione beni e contratti	Accantonamenti	Altri Contributi	Assorbimenti	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2021	variazioni
Fondo area tecnica (*)	0	313.588	17.529	1.079	(1.232)	(9.570)	7.623	(599)	328.418	328.418
Fondi rischi e oneri vari	0		6						6	6
fondo concorsi ed operazioni a premi	0		2.760						2.760	2.760
Totale	0		20.295	1.079	(1.232)	(9.570)	7.623	(599)	331.185	331.185
(*) di cui quota corrente									193.663	

- 4.19 I debiti commerciali**, pari a €/mgl 139.423, di cui €/mgl 2.780 verso parti correlate, risultano così composti:

DEBITI COMMERCIALI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Acconti da clienti	124		124
Debiti verso fornitori	134.712	896	133.816
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	4.431		4.431
Debiti verso agenti di viaggio	156		156
Totale	139.423	896	138.527

I debiti verso fornitori italiani ed esteri di €/mgl 134.712 sono da riferirsi a debiti per forniture e per prestazioni riferite ai servizi di manutenzione, handling e servizi informatici e amministrativi;

- 4.20 Le Altre passività correnti**, pari a €/mgl 69.828, sono di seguito rappresentate:

ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Debiti verso istituti di previdenza	4.898	80	4.818
Biglietti prepagati	33.912		33.912
Verso compagnie di assicurazione	316		316
Verso il personale	5.364	129	5.235
Altri debiti	17.963		17.963
Altri debiti per accantonamenti	6.405		6.405
Ratei e risconti passivi	970	4	966
Totale	69.828	213	69.615

Il debito per biglietti prepagati accoglie il debito complessivo sorto a fronte dell'acquisto di biglietti che risultano, alla data di chiusura del bilancio, non ancora utilizzati da parte dei clienti. Ai sensi di quanto previsto dalle "Condizioni Generali di Trasporto" della Società (art.3.3.3), la durata del biglietto è quella indicata nelle Regole Tariffarie applicabili. Nel caso in cui non sia indicata alcuna durata specifica, il biglietto è valido per: (a) un anno dalla data di emissione; o, (b) subordinatamente all'effettuazione della prima tratta entro un anno dalla data di emissione, un anno dalla data della prima tratta indicata sul biglietto. Prudenzialmente, tale debito è classificato tra le passività a breve termine.

4.21 I debiti per imposte correnti, pari a €/mgl 854 sono riferiti alle ritenute da versare su retribuzioni del personale.

5. Informazioni sulle voci del Conto Economico del Bilancio d'Esercizio

Di seguito vengono analizzati i valori economici del bilancio Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2021. I valori posti a raffronto non sono significativi, avendo la Società iniziato la propria attività operativa in data 15 ottobre 2021.

5.1 I ricavi del traffico, pari a €/mgl 87.763, di cui €/mgl 82 verso parti correlate, sono articolati come segue:

RICAVI DEL TRAFFICO	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Passeggeri	74.460		74.460
Altri ricavi Passeggeri	2.621		2.621
Cargo	3.285		3.285
Posta	349		349
Altri ricavi del traffico	7.048		7.048
Totale Ricavi del traffico	87.763		87.763

I ricavi da traffico passeggeri, pari a €/mgl 74.460 sono rappresentati per il 95% dai proventi sul settore domestico e internazionale e per la restante parte da quelli sul settore intercontinentale; il numero dei passeggeri trasportati al 31 dicembre 2021 è stato pari a 1,25 milioni.

Gli altri ricavi passeggeri, pari a €/mgl 2.621 includono principalmente i proventi da eccedenze bagaglio (€/mgl 2.272), da tratte inutilizzate (€/mgl 1.291), da rimborsi con restrizioni (€/mgl 1.034), da cambi prenotazioni, distribution charge e altre fee (€/mgl 895). Parziale compensazione è intervenuta a seguito dell'accantonamento al fondo concorso operazioni a premi per €/mgl 2.760 in relazione alla valorizzazione dei punti accumulati dai membri aderenti al programma "Volare".

Gli altri ricavi del traffico, per complessivi €/mgl 7.048, accolgono i proventi derivanti da voli charter passeggeri (€/mgl 1.419) e merci (€/mgl 5.629).

5.2 Gli altri ricavi operativi, pari a €/mgl 2.245, sono di seguito rappresentati in dettaglio:

ALTRI RICAVI OPERATIVI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Ricavi accessori del traffico	384		384
Differenze attive da traffico passeggeri	516		516
Prestazioni a terzi	244		244
Plusvalenze da alienazioni			
Altri ricavi	1.101		1.101
Totale	2.245		2.245

Tra **gli altri ricavi operativi** si segnalano:

- i ricavi accessori del traffico quali provvigioni, penalità e altre fee (€/mgl 384);

- differenze attive da traffico passeggeri per biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili (€/mgl 516)
- gli altri ricavi (€/mgl 1.101) riferiti a proventi collegati alla partnership commerciale con il Gruppo AMEX.

5.3 I consumi di materie prime e materiali di consumo, pari a €/mgl 40.327, di cui €/mgl 12.790 verso parti correlate, sono così composti:

CONSUMI DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Carburante flotta	(35.945)		(35.945)
Materiali tecnici	(582)		(582)
Altri materiali	(3.801)	(1)	(3.800)
Totale	(40.327)	(1)	(40.326)

I consumi di altri materiali comprendono perlopiù quelli di materiali per servizi di bordo per €/mgl 3.091.

5.4 I costi per servizi, pari a €/mgl 166.236, sono di seguito rappresentati:

SPESE PER SERVIZI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Spese di vendita	(15.451)		(15.451)
Spese di traffico e scalo	(54.465)		(54.465)
Manutenzione e revisione flotta	(43.141)		(43.141)
Altre prestazioni	(41.002)	(928)	(40.075)
Noleggi, locazioni e fitti	(12.177)	(59)	(12.118)
Totale	(166.236)	(986)	(165.250)

In maggior dettaglio:

- le spese di vendita per complessive €/mgl 15.451 sono costituite massimamente dai servizi di prenotazioni, web e call center (€/mgl 7.783), dalle spese di pubblicità e promozionali (€/mgl 6.775), e dalle provvigioni di vendita (€/mgl 798);
- le spese di traffico e scalo per un totale di €/mgl 54.465, sono principalmente rappresentate da handling (€/mgl 27.053), da oneri radio meteo – air traffic control (€/mgl 13.168), dai diritti aeroportuali (€/mgl 11.415), dalle spese per il trasporto e assistenza passeggeri e merci (€/mgl 2.327), e dai costi di vitto passeggeri a bordo (€/mgl 398);
- i costi per manutenzione e revisione flotta pari €/mgl 43.141 sono essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 10.867), per la manutenzione motori e componenti (€/mgl 5.679), nonché per €/mgl 16.297 da nuovi accantonamenti al fondo area tecnica (al netto dell'assorbimento effettuato nell'esercizio per €/mgl 1.232);

- le altre prestazioni, complessivamente pari a €/mgl 41.002, comprendono perlopiù prestazioni professionali e consulenze (€/mgl 24.079), spese generali e a spese diverse amministrative (€/mgl 3.912), gli oneri accessori per il personale, quali hotel accomodation, mensa, vitto del personale navigante ed addestramento (€/mgl 3.934), le spese per informazione e telecomunicazioni (€/mgl 1.654), le manutenzioni e revisioni effettuate su complessi elettronici, mezzi di trasporto, attrezzature e impianti (€/mgl 4.913) e le assicurazioni (€/mgl 916).
- i noleggi, le locazioni ed i fitti, per un totale di €/mgl 12.177 sono di seguito rappresentati:

SPESE PER SERVIZI - noleggi locazioni e fitti	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Noleggi passivi	(3.081)		(3.081)
Locazioni operative flotta	(3.316)		(3.316)
Affitto locali	(1.005)	(51)	(954)
Canoni per concessioni e utenze	(4.774)	(8)	(4.766)
Totale	(12.177)	(59)	(12.118)

5.5 I costi del personale, pari a €/mgl 35.511, si riferiscono a una forza media retribuita che, al 31 dicembre 2021, era pari a 2.173,8 risorse. In dettaglio:

COSTI PER IL PERSONALE	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Salari e stipendi	(26.183)	(276)	(25.906)
Oneri sociali	(7.132)	(69)	(7.063)
T.F.R.	(1.249)	(15)	(1.234)
Trattamento di quiescenza e simili	(334)		(334)
Altri costi	(612)		(612)
Totale	(35.511)	(360)	(35.150)

5.6 Gli ammortamenti e le svalutazioni, pari a €/mgl 24.175, sono di seguito rappresentati:

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Fabbricati			
Flotta	(1.325)		(1.325)
Altri impianti ed attrezzature	(74)		(74)
Altri beni	(319)		(319)
Totale	(1.717)		(1.717)
Diritti d'uso			
Diritti d'uso flotta (IFRS 16)	(13.295)		(13.295)
Diritti d'uso altre attività (IFRS 16)	(119)		(119)
Totale	(13.414)		(13.414)
Attività immateriali			
diritti di brevetto	(8.555)		(8.555)
Altre attività immateriali	(128)		(128)
Totale	(8.683)		(8.683)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(204)		(204)
(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti	(156)		(156)
Totale ammortamenti e svalutazioni	(24.175)		(24.175)

5.7 Gli **altri costi operativi**, pari a €/mgl 1.440, sono risultati dettagliati nella seguente tabella:

ALTRI COSTI OPERATIVI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
(Accantonamenti)/Assorbimenti fondi rischi	(6)		(6)
Altre imposte e tasse	(335)		(335)
Spese di amministrazione	(490)		(490)
Perdite su crediti	(3)		(3)
Altri oneri	(606)		(606)
Totale altri costi operativi	(1.440)		(1.440)

In base ai risultati sopra evidenziati, il **Risultato operativo** del periodo è risultato negativo per €/mgl 177.680.

5.8 I **proventi ed oneri finanziari** netti hanno registrato un valore negativo di €/mgl 11.910, principalmente riferito all'adeguamento valutario del debito per locazioni finanziarie in valuta dollari ai cambi di fine esercizio (€/mgl 9.852); in maggior dettaglio:

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Proventi finanziari:			
Proventi finanziari da attualizzazione	599		599
Altri proventi finanziari	77		77
Totale proventi finanziari	676		676
Oneri finanziari			
Oneri finanziari da attualizzazione	(769)		(769)
Altri oneri finanziari	(701)		(701)
Totale oneri finanziari	(1.471)		(1.471)
Proventi (oneri) di cambio	(11.115)		(11.115)
Totale proventi ed (oneri) finanziari	(11.910)		(11.910)

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **Risultato ante imposte** negativo per €/mgl 189.590.

5.9 Imposte correnti e differite

Le imposte correnti e differite risultate positive per €/mgl 41.681 e rappresentano il carico fiscale della Società di competenza dell'esercizio. In dettaglio la voce accoglie:

IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Imposte differite attive	43.703	323	43.380
Imposte differite passive	(2.023)		(2.023)
Totale Imposte	41.681	323	41.357

Il **Risultato dell'esercizio** ha presentato una perdita netta di €/mgl 147.910

6. Altre informazioni finanziarie

6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario

Nel corso del 2021, la posizione finanziaria, ha evidenziato un incremento delle disponibilità liquide pari a €/mgl 426.884, passate da €/mgl 19.744 al 31 dicembre 2020 a €/mgl 446.628 al 31 dicembre 2021.

In maggior dettaglio:

- Il **flusso monetario da attività operativa**, è risultato sfavorevole per €/mgl 44.150, principalmente a seguito della perdita netta conseguita nell'esercizio (€/mgl 147.910) e della variazione netta delle imposte anticipate e differite (€/mgl 42.548), parzialmente compensata dalla variazione positiva del capitale circolante (€/mgl 98.472), dagli ammortamenti (€/mgl 23.815), dal saldo positivo netto dei fondi diversi (€/mgl 10.572) e dagli oneri finanziari netti non monetari (€/mgl 11.106 comprendenti la componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta).
- Il **flusso monetario da attività di investimento**, negativo per €/mgl 274.603, è risultato composto da investimenti per €/mgl 281.025 e da realizzi per €/mgl 6.422 come di seguito rappresentato:
 - ✓ investimenti in attività materiali per complessivi €/mgl 78.711, riferiti per €/mgl 77.594 agli anticipi versati l'acquisizione in flotta di nuovi aeromobili e per complessivi €/mgl 778 a lavori in corso di realizzazione sulla manutenzione flotta e alle migliorie sulla palazzina sede operativa della Società.
 - ✓ investimenti riferiti ai diritti d'uso pari a €/mgl 62.400 correlati ai contratti di locazione aeromobili, motori e uffici Cargo e alcuni spazi aeroportuali sottoscritti nel periodo
 - ✓ investimenti in attività immateriali per €/mgl 96.781, riferiti all'acquisizione dei marchi e dei domini di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in a.s. (marchio Alitalia), e a progetti e licenze software sia conclusi che in corso di lavorazione al 31 dicembre 2021;
 - ✓ investimenti in crediti finanziari non correnti per €/mgl 43.133, riferiti alle uscite di cassa per maintenance reserve (€/mgl 7.752) e ai depositi cauzionali (€/mgl 35.381).
 - ✓ I realizzi pari a €/mgl 6.422 sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per maintenance reserve inerenti gli interventi manutentivi effettuati.
- Il **flusso finanziario derivante da attività di finanziamento** ha presentato un valore positivo di €/mgl 745.637 sostanzialmente in conseguenza dell'aumento di capitale, pari a €/mgl 700.00 deliberato l'Assemblea dei Soci lo scorso 28 luglio 2021 e dell'iscrizione del debito inerente gli aeromobili contabilizzati come locazioni finanziarie per un totale di €/mgl 62.400, parzialmente controbilanciato dal rimborso delle quote del debito per leasing per €/mgl 16.654.

6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari

Politiche di gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

Informazioni Qualitative

Il rischio di credito può determinare potenziali perdite dovute sia alla eventuale inadempienza dei clienti (rischio di credito commerciale) nel caso in cui il debitore non assolva anche solo in parte ai suoi obblighi di pagamento dei servizi acquistati, sia alla inadempienza della controparte in caso di negoziazione di attività finanziarie.

Il rischio di credito commerciale, che nasce dall'attività caratteristica di vendita di servizi di trasporto aereo passeggeri, merci e posta, può considerarsi contenuto in considerazione delle prassi di regolamento finanziario proprie dell'industria del trasporto aereo.

Contro il rischio della perdita definitiva, totale o parziale del credito a causa di insolvenza del debitore per questa tipologia di crediti, si evidenzia che:

- 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 generalmente basso;
- l'esposizione nei confronti di altre compagnie aeree è contenuta in virtù del fatto che i regolamenti finanziari per questa tipologia di clienti sono settimanali e regolati attraverso il sistema "IATA Clearing House".

Il credito soggetto a maggior rischio è quello cosiddetto "miscelaneo", ovvero quello non legato all'attività "core" di vendita di servizi di trasporto aereo.

ITA Airways gestisce il rischio di credito mediante la valutazione del potenziale cliente, l'utilizzo laddove possibile di modalità tecniche di incasso cautelative dal punto di vista del rischio credito (es: Circuiti BSP / CASS per la vendita di biglietti passeggeri o cargo; la IATA Clearing House per le Compagnie di Navigazione Aerea), la definizione di condizioni di specifiche pagamento (prevedendo massimali di esposizione), la richiesta di garanzie, il monitoraggio e il sollecito dei crediti.

Le garanzie detenute a tutela del credito dei clienti con i quali ITA svolge attività considerate "no core" sono generalmente Fideiussioni bancarie o depositi di garanzia. Molti di questi clienti rivestono per la Compagnia anche il ruolo di fornitori; in questo caso a maggior tutela del credito vengono operate frequenti compensazioni finanziarie tra le posizioni attive e passive.

I crediti non svalutati e non scaduti hanno una buona qualità e non esiste una concentrazione di rischio. La possibilità che il rischio di verifici prima delle scadenze, o con un importo significativamente diverso da quello indicato non è ipotizzabile.

Informazioni Quantitative

L'importo dei crediti riportato nelle seguenti tabelle rappresenta le fatture già emesse alla data del 31.12.2021.

CREDITI					al 31.12.2021
valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia	
CREDITI					
verso Clienti ordinari	37.027	(118)	36.909	65%	
verso Compagnie di navigazione aerea	2.539	0	2.539	4%	
verso Agenti	4.370	(38)	4.331	8%	
verso Debitori vari	13.240	0	13.240	23%	
Totale Crediti	57.176	(156)	57.020	100%	

Si riporta l'analisi dell'aging dei crediti scaduti per classi di clienti, secondo le fasce temporali usate internamente per il monitoraggio dei crediti, il fondo svalutazione crediti ed il totale dei crediti non scaduti al 31.12.2021.

CREDITI					al 31.12.2021				
valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni				
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 360	
CREDITI									
verso Clienti ordinari	37.027	27.643	9.384	(118)	9.384				
verso Compagnie di navigazione aerea	2.539	2.533	6	0	6				
verso Agenti	4.370	3.771	599	(38)	598	1			
Totale Crediti	43.936	33.946	9.989	(156)	9.988	1	0	0	0
Altre attività correnti									
verso Debitori vari	13.240	1.639	11.602	0	11.602	0	0	0	0
Totale Altre Attività	13.240	1.639	11.602	0	11.602	0	0	0	0
TOTALE CREDITI	57.176	35.585	21.591	(156)	21.590	1	0	0	0

Attività finanziarie per categoria

Come previsto dallo IFRS9, di seguito vengono indicati i valori contabili di ciascuna categoria delle attività finanziarie distinte tra attività finanziarie non correnti e correnti, esponendo separatamente i derivati di copertura.

<i>euro migliaia</i>			
Valore di bilancio al 31.12.2021	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a FV T P&L
ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI			
Crediti finanziari non correnti	129.433		
Totale attività non correnti	129.433	0	0
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
Crediti finanziari correnti	131.617		
Totale attività correnti	131.617	0	0

Rischio quote ETS

In data 1° febbraio 2022, il Comitato Nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto (COMITATO ETS) ha emesso una delibera (n.21/2022) che conferma il trasferimento ad ITA AIRWAYS del conto sul registro ETS ad oggi intestato ad Alitalia Società Area Italiana S.p.A. in A.S. e si sta coordinando con Eurocontrol e la Commissione Europea (DGCLIMA) affinché tale trasferimento sia implementato. DGCLIMA emetterà un parere formale in merito al passaggio del conto e delle quote gratuite verso la Società. Il Comitato ETS, a seguito di tale parere, procederà alla formale assegnazione. Secondo quanto consta alla società, il rischio legato alla mancata definizione di quanto sopra appare remoto.

Rischio di liquidità

Informazioni Qualitative

Il rischio di liquidità è da intendersi come eventuale incapacità di far fronte agli impegni di pagamento in scadenza. Tale rischio è attentamente monitorato dalla Società e gestito mediante un approccio prudenziale, in linea con la prassi delle principali compagnie aeree, che prevede il mantenimento di disponibilità liquide immediatamente esigibili.

Al 31.12.2021 la Società dispone di una riserva di liquidità immediatamente esigibile pari a 447 milioni di euro, costituita essenzialmente da disponibilità liquide depositate sui propri conti corrente.

Informazioni Quantitative

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

La tabella successiva evidenzia, per fasce di scadenza, le passività in essere al 31.12.2021.

In particolare, il totale a rimborso per scadenza rappresenta:

- per i debiti commerciali e vari il rimborso del valore di bilancio di tali debiti al 31.12.2021, secondo le condizioni di pagamento specifiche per tipologia.
- per le passività finanziarie il rimborso delle quote derivanti dai contratti di locazione in applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16.

DEBITI

al 31.12.2021

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2021	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
DEBITI COMMERCIALI					
Debiti verso fornitori	134.712	13.651	121.061		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	4.431		4.431		
Debiti verso agenti di viaggio	156		156		
Acconti	124		124		
Totale debiti commerciali	139.423	13.651	125.772	0	0
PASSIVITA' VARIE					
Biglietti prepagati (1)	33.912		33.912		
Debiti vs Istituti previdenziali	4.898		4.898		
Debiti verso il personale	5.364		5.364		0
Altre passività	26.508		26.508		
Totale Altre Passività	70.682	0	70.682	0	0
TOTALE DEBITI	210.105	13.651	196.454	0	0
DEBITI FINANZIARI					
Passività per leasing finanziario	434.451		86.841	292.407	55.203
Strumenti derivati con fair value passivo	3.613		(1.869)	5.482	
TOTALE DEBITI FINANZIARI	438.064	0	84.972	297.889	55.203

Nota 1: Il debito per biglietti prepagati accoglie il debito complessivo sorto a fronte dell'acquisto di biglietti che risultano, alla data di chiusura del bilancio, non ancora utilizzati da parte dei clienti. Prudenzialmente, tale debito è classificato tra le passività entro 12 mesi

Passività finanziarie per categoria

Come previsto dallo IFRS9, di seguito vengono indicati i valori contabili di ciascuna categoria delle passività finanziarie distinte tra passività finanziarie non correnti e correnti, esponendo separatamente i derivati di copertura.

Valore di bilancio al 31.12.2021	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a FV T P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI			
Passività per locazioni finanziarie	347.610		
Derivati non correnti con fair value passivo			3.613
Totale passività non correnti	347.610	0	3.613
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
Passività per locazioni finanziarie	86.841		
Totale passività correnti	86.841	0	0

Rischi di mercato

ITA Airways è esposta ai rischi finanziari generati, in ordine di importanza, dalle variazioni dei prezzi del carburante a quelle dei tassi di cambio. Considerato il limitato accesso della compagnia, fisiologico in una fase di start up operativo, alle linee di credito bancarie, la Società ha in corso di finalizzazione accordi (i) di fissazione a termine di prezzi e volumi con alcuni dei principali fornitori di carburante e (ii) ha finalizzato un accordo di conversione in valuta euro di pagamenti denominati in dollari relativi al contratto di fornitura della flotta.

I - Rischio di prezzo – commodity

Informazioni Qualitative

La principale fonte di rischio finanziario per ITA Airways 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 budget e/o piano, non compensati dagli adeguamenti tariffari derivanti dalla politica di “*Fuel surcharge*”.

Informazioni Quantitative

Al 31.12.2021 non si rilevano strumenti finanziari a copertura di tale rischio. La Società sta negoziando accordi di fissazione a termine di prezzi e volumi con alcuni dei principali fornitori di carburante.

II - Rischio di tasso di cambio

Informazioni Qualitative

ITA Airways 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.

L'esposizione al rischio di cambio è originata dai flussi netti di cassa (i.e. differenza tra entrate e uscite finanziarie in valuta) relativi a ricavi, costi e finanziamenti denominati (o indicizzati) in divise diverse dall'Euro.

La principale divisa è il dollaro statunitense (“USD”) e la principale esposizione è relativa ai pagamenti per acquisti di Jet Fuel denominati/indicizzati al USD.

L'esposizione al rischio di cambio è anche originata dai debiti in valuta relativi ai canoni futuri dei contratti di leasing

Informazioni Quantitative

Al 31.12.2021 si rileva uno strumento finanziario derivato, valutato al *fair value*, a copertura di tale rischio e con valore negativo di €/mgl 3.612.

Lo strumento di copertura in parola, correlato al contratto di acquisto di aeromobili consiste nella conversione in valuta euro dei flussi di pagamento, originariamente previsti in dollari, nel periodo 2022-2025. L'accordo di conversione dei dollari in euro è stato siglato con Airbus in data 14 dicembre 2021.

È stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2021 aventi finalità di copertura. A tal fine sono stati ipotizzati quattro scenari di variazione parallela della curva dei tassi di cambio *forward* utilizzata per la valutazione al 31.12.2021 rispettivamente del +/- 1% +/- 5%.

Scenario	Fair Value 31/12/2021	Fair Value Scenario	Delta
Change			
+ 5%	-3.613	-41.889	-38.276
+ 1%	-3.613	-11.546	-7.933
- 1%	-3.613	4.545	8.158
- 5%	-3.613	38.759	42.372

III - Rischio di tasso di interesse

Informazioni Qualitative

L'esposizione al rischio di tasso di interesse è legata all'incremento delle condizioni di costo delle fonti finanziarie di debito.

Informazioni Quantitative

Al 31.12.2021 non risultano debiti finanziari a tasso variabile.

7. Altre Informazioni

7.1 Rapporti con Parti Correlate

Si rappresenta, come già indicato nella Relazione sulla Gestione, che la Società ha identificato quali Parti Correlate i componenti del Consiglio di Amministrazione, i componenti del Collegio Sindacale, il componente monocratico dell'Organismo di Vigilanza e i Dirigenti con Responsabilità Strategiche, nonché, sulla base delle informazioni fornite dai predetti soggetti, gli stretti familiari degli stessi e le entità nelle quali uno dei predetti soggetti, ovvero i loro stretti familiari, esercitano il controllo, il controllo congiunto o l'influenza notevole o detengono, direttamente o indirettamente, una quota significativa, comunque non inferiore al 20%, dei diritti di voto.

Inoltre, si rappresenta che sono state altresì identificate le società sottoposte a comune controllo, direttamente o indirettamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze*.

Infine, si segnala che determinati elementi della Procedura per le Operazioni con Parti Correlate, adottata dalla Società in via volontaria, sono in corso di definizione.

Le operazioni effettuate nei confronti delle Parti Correlate identificate dalla Società nel corso dell'anno sono state effettuate a condizioni di mercato e sono di seguito dettagliate:

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI	al 31/12/2021	al 31/12/2021	2021	2021
<i>Migliaia di euro</i>	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Eni spa	0	2.796	0	12.790
TIM S.p.A.	0	24	0	132
Poste italiane spa	82	0	82	0
Postel spa	0	(40)	0	0
Totali	82	2.780	82	12.922

7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali

Nella seguente tabella sono riepilogati i compensi corrisposti nel 2021 al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale:

Compensi ad Amministratori e Sindaci	31.12.2021	31.12.2020
Amministratori	2.081	59
Sindaci	104	14
Totale	2.185	73

7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

I corrispettivi di competenza dell'esercizio 2021, riconosciuti da ITA Airways alla Società di revisione a fronte di prestazioni di servizi, sono riepilogati nella seguente tabella:

Tipologia dei servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi
Revisione contabile	KPMG SpA	120
Altri servizi	KPMG SpA	30
Totale		150

7.4 Informazioni per area geografica

Come richiesto dall'articolo 2427, punto 10 e punto 6 del Codice civile, nelle seguenti tabelle sono rappresentati i ricavi delle vendite per linea passeggeri e i crediti distinti per aree geografiche:

RICAVI DEL TRAFFICO DISTINTI PER AREA GEOGRAFICA						
<i>€/mgl</i>						
Dettagli	Italia	Europa	Americhe	Estremo oriente	Altre	Totale al 31.12.2021
Ricavi del traffico						
Ricavi di linea passeggeri	50.560	18.914	3.053	1.238	696	74.460
Totale ricavi passeggeri	50.560	18.914	3.053	1.238	696	74.460

7.5 Analisi delle voci del Patrimonio Netto

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 7-bis del Codice civile relativamente alla specificazione delle voci del patrimonio netto con riferimento alla loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono desumibili dal seguente prospetto:

UTILIZZAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

<i>Euro/mgl</i>	31.12.2021	Possibilità di utilizzare	Quota disponibile
CAPITALE	720.000	B	
Riserve:			
Riserva da utili/perdite attuariali	(211)		
Riserva da hedge accounting	(2.746)		
Utili (Perdite) portate a nuovo	(1.024)		
Utile (Perdita) d'esercizio	(147.910)		
PATRIMONIO NETTO	568.109		

Quota non distribuibile

Residuo quota distribuibile

Legenda:

A. per aumento del capitale sociale;

B. per copertura perdite;

C. per distribuzione ai soci

7.6 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2021

Il mese di febbraio 2022 ha visto il grave deterioramento dei rapporti tra la Russia e l'Ucraina. Le operazioni militari hanno accresciuto l'incertezza dello scenario macroeconomico, con conseguenze significative sulla crescita dei prezzi delle materie prime, e del petrolio in particolare, che si stanno traducendo in un deciso rallentamento dell'economia globale con conseguenti, possibili ripercussioni anche nel settore del trasporto aereo. La società ha posto in essere i necessari presidi per monitorare gli effetti dei suddetti fenomeni, attuando le opportune azioni al fine di mitigarne gli impatti negativi.

Sul fronte della politica monetaria, prima del peggioramento della situazione internazionale di cui al punto precedente, sembravano chiare le intenzioni delle Banche Centrali di ridurre lo stimolo monetario per far fronte a un aumento dell'inflazione moderandone le aspettative di crescita. L'escalation bellica nell'est Europa potrebbe invece portare a una quantomeno parziale rivisitazione dell'approccio suddetto.

In data 31.01.2022 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato Il nuovo Piano Industriale per gli anni 2022-2026

In data 2 marzo 2022 è stato approvato dal Consiglio dei ministri e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana un D.P.C.M. in base al quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, quale azionista unico della società ITA S.p.A., è stato autorizzato ad alienare una quota di maggioranza della Società non definita in termini quantitativi mediante un'offerta pubblica di vendita e/o una trattativa privata.

A supporto di tale procedura, la Società ha predisposto una data room che sarà accessibile alle eventuali controparti interessate che il Ministero dell'Economia e delle Finanze avrà individuato.

7.7 Destinazione del risultato d'esercizio

Il Consiglio di Amministrazione propone di riportare a nuovo la perdita netta di esercizio pari a euro 147.909.572.

8. Posizione fiscale di ITA S.p.A.

La Società non ha iscritto imposte correnti in bilancio in quanto l'imponibile fiscale e il valore della produzione netta risultano negativi.

La Società ha iscritto ricavi per imposte differite (attive e passive) pari ad €/mgl 41.681; di conseguenza, il risultato post imposte evidenzia una perdita civilistica di €/mgl 147.766

Nel seguente prospetto viene riepilogato il risultato civilistico dopo l'iscrizione del ricavo per imposte differite.

La Società non ha iscritto imposte correnti in bilancio in quanto l'imponibile fiscale e il valore della produzione netta risultano negativi.

Risultato esercizio	2021
Risultato ante imposte	(189.590)
IRES corrente	0
IRAP corrente	0
Totale imposte correnti	0
IMPOSTE differite passive	2.023
IMPOSTE differite attive	(43.703)
Totale imposte differite (attive e passive)	(41.681)
Risultato netto di bilancio	(147.910)

IRES

Il risultato della Società al 31/12/2021 evidenzia una perdita fiscale di €/mgl 118.042, oltre ad un'ACE di €/mgl 3.287.

In funzione del piano aziendale che ne prevede la recuperabilità, la Società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negative che si riverteranno negli anni successivi oltreché sulla perdita fiscale.

In particolare, sono state iscritte:

- imposte differite attive per €/mgl 43.019 di cui €/mgl 29.119 per perdite fiscali e ACE;
- imposte differite passive per €/mgl 1.982.

IRAP

La Società evidenzia un valore della produzione netta negativo.

Le imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverteranno negli anni successivi, iscritte in bilancio, ammontano ad €/mgl 643, di cui:

- €/mgl 684 per imposte differite attive
- €/mgl 41 per imposte differite passive

IVA

Al 31 dicembre 2021 la Società presenta una situazione creditoria pari ad €/mgl 30.336.

RICONCILIAZIONE IMPONIBILE FISCALE

Nel seguente prospetto viene riconciliato il risultato civilistico con l'imponibile fiscale della Società.

Italia Trasporto Aereo S.p.A.

31/12/2021

Riconciliazione dell'aliquota d'imposta effettiva**Determinazione dell'aliquota d'imposta effettiva**

		%
Risultato ante imposte	(189.590.290)	100,00%
IRES dovuta	-	0,00%
IRAP dovuta	0	0,00%
Imposte correnti	0	0,00%
Imposte differite	(41.680.718)	-21,98%
Totale imposte	(41.680.718)	-21,98%
Risultato netto di bilancio	(147.909.572)	78,02%
Effective tax rate	-21,98%	

Riconciliazione dell'aliquota effettiva

	base	%	imposta	%
IRES all'aliquota nominale	(189.590.290)	24,00%	(45.501.670)	-24,00%
Variazioni IRES in aumento permanenti	22.025.733	24,00%	5.286.176	2,79%
Variazioni IRES in diminuzione permanenti	(137.649)	24,00%	(33.036)	-0,02%
Variazioni IRES in aumento temporanee	57.918.185	24,00%	13.900.364	7,33%
Variazioni IRES in diminuzione temporanee	(8.257.856)	24,00%	(1.981.886)	-1,05%
	(118.041.877)		(28.330.051)	-14,94%
IRAP all'aliquota ordinaria su utile ante imposte		3,90%	0	0,00%
Rettifiche base imponibile		3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in aumento permanenti		3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in diminuzione permanenti		3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in aumento temporanee		3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in diminuzione temporanee		3,90%	0	0,00%
	0		0	0,00%
Totale imposte correnti			0	-14,94%
Imposte differite IRAP			40.625	-0,02%
Reversal imposte differite IRAP			0	0,00%
Imposte differite IRES			1.981.886	-1,05%
Reversal imposte differite IRES			0	0,00%
Totale imposte differite			2.022.511	1,07%
Imposte anticipate IRAP			(683.858)	0,36%
Reversal imposte anticipate IRAP			0	0,00%
Imposte anticipate IRES su variazioni correnti			(13.900.364)	7,33%
Imposte anticipate IRES su perdita fiscale			(28.330.051)	14,94%
Imposte anticipate IRES su ACE e SuperACE			(788.956)	0,42%
Reversal imposte anticipate IRES			0	0,00%
Imposte anticipate per riallineamento			0	0,00%
Totale imposte anticipate			(43.703.229)	-23,05%
Imposta sostitutiva per riallineamento			0	0,00%
Totale imposte			(41.680.718)	-36,93%

9. Appendice al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021

Transizione ai principi contabili internazionali (IFRS)

1. Introduzione

Il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (*International Accounting Standards -IAS e International Financial Reporting Standard -IFRS*) emanati dall'International Accounting Standards Board - ("IASB"), alle interpretazioni dell'International Accounting Standards Board (IASB), alle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) e dello Standing Interpretations Committee (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 in vigore alla chiusura dell'esercizio.

Tale scelta risponde all'esigenza di garantire la più efficace comunicazione societaria e finanziaria, in modo tale da rendere il bilancio fruibile da un'ampia gamma di soggetti interessati, soprattutto al di fuori dei confini nazionali. Al 31 dicembre 2020 il bilancio d'esercizio della Società - costituita in data 9 ottobre 2020 - è stato redatto in conformità alla normativa italiana, interpretata ed integrata dai Principi Contabili elaborati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri (complessivamente definiti come "Principi Contabili Italiani"), come modificati o redatti dall'OIC (Organismo Italiano Contabilità).

Il presente paragrafo è stato predisposto in conformità ai prospetti ed alle relative note esplicative previste dall'IFRS 1 – prima adozione degli IFRS – per illustrare come il passaggio dai precedenti principi contabili agli IFRS abbia influito sulla Situazione Patrimoniale – Finanziaria, sull'andamento economico e sui flussi finanziari presentati.

Ai fini della presentazione degli effetti di transizione agli IAS/IFRS e per soddisfare le regole d'informativa previste dai paragrafi 39 a) e 40) dall'IFRS 1 sugli effetti derivanti dalla prima adozione degli IAS/IFRS, vengono qui di seguito fornite le riconciliazioni e le relative note esplicative previste dall'IFRS 1 – Prima adozione dei Principi Contabili Internazionali.

Come richiesto dall'IFRS1, i principi contabili IAS/IFRS adottati sono quelli in vigore al 31 dicembre 2021 e sono stati applicati alla situazione patrimoniale e di conto economico al 31 dicembre 2020. Non sono stati adottati nuovi IFRS non ancora obbligatori di cui fosse permessa l'applicazione anticipata.

Per la descrizione dei principi contabili adottati si rinvia alle note esplicative del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, di cui il presente documento costituisce un'appendice. Nei paragrafi che seguono sono fornite:

- una descrizione delle opzioni contabili adottate in sede di prima applicazione IAS/IFRS;
- una descrizione delle esenzioni facoltative all'applicazione retroattiva concesse dall'IFRS1 e adottate dalla Società;
- la riconciliazione tra il patrimonio netto secondo i Principi Contabili Italiani e gli IAS/IFRS 31 dicembre 2021 e le relative note di commento;
- la riconciliazione dello Stato Patrimoniale – Situazione Patrimoniale Finanziaria secondo i principi contabili italiani e gli IAS/IFRS al 31 dicembre 2020 e le relative note di commento;
- la riconciliazione del prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio 2020 per realizzare il passaggio dai Principi Contabili Italiani agli IFRS e le relative note di commento.

I dati della Situazione Patrimoniale - Finanziaria ed il prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio al 31 dicembre 2020, presentati nella presente appendice, rideterminati in conformità agli IFRS, in vigore alla data del 31 dicembre 2021, costituiscono i valori pubblicati a fini comparativi nel bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2020.

L'informativa di seguito fornita, predisposta nell'ambito del processo di conversione agli IFRS, non include tutti i prospetti, le informazioni comparative e le note esplicative in forma integrale, in quanto non ritenute utili alla rappresentazione degli effetti derivanti dal passaggio ai principi contabili internazionali, in considerazione dell'assenza di rettifiche di valore rilevate.

2. Esenzioni facoltative

Tutte le altre esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1 non sono applicabili alla società.

3. Principi generali ed opzioni contabili adottate in fase di prima applicazione degli IAS/IFRS

La rielaborazione della Situazione Patrimoniale - Finanziaria di apertura al 31 dicembre 2020 e dei prospetti contabili del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2020 ha richiesto alla Società, in via propedeutica, di operare le seguenti scelte fra le opzioni previste dai Principi IAS/IFRS:

- modalità di presentazione degli schemi di bilancio: per lo schema della Situazione Patrimoniale – Finanziaria è stato adottato il criterio della distinzione “corrente/non corrente” mentre per il prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio è stata adottata la classificazione per natura;
- per il rendiconto finanziario si è scelto di optare per l'esposizione secondo il metodo indiretto;
- sono state rilevate tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- non sono state rilevate come attività e passività elementi la cui iscrizione non è prevista dai principi IAS/IFRS;
- sono state effettuate le opportune riclassificazioni al fine di assicurare la corretta classificazione in base ai principi IAS/IFRS;
- sono stati applicati i principi IAS/IFRS nella valutazione di tutte le attività e passività rilevate.

4. Impatti derivanti dall'applicazione dei principi IAS/IFRS sulla Situazione Patrimoniale, Finanziaria ed economica al 31 dicembre 2020

L'adozione dei principi contabili IAS/IFRS non ha comportato rettifiche sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2020 come di seguito rappresentato:

<i>al 31/12/2020</i>	Principi contabili nazionali	Rettifiche IAS/IFRS	Principi contabili internazionali
<i>(importi in euro migliaia)</i>			
Patrimonio Netto	18.976		18.976

5. Effetti sulle situazioni patrimoniali – finanziarie e sul prospetto del risultato economico complessivo

5.1 Situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2020

Ad integrazione della riconciliazione del patrimonio netto alla data del 31 dicembre 2020, di seguito vengono presentati i prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria.

Nei prospetti è fornita la seguente informativa:

- valori secondo i principi contabili nazionali, riclassificati per adeguarli agli schemi di bilancio IAS/IFRS;
- rettifiche e riclassifiche per adeguamento ai principi IAS/IFRS;
- valori secondo i Principi IAS/IFRS.

Si segnala che non sono stati apportati rettifiche di valore.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA		al 31 dicembre 2020	
valori in euro	Principi contabili nazionali	Rettifiche IAS/IFRS	Principi contabili internazionali
ATTIVO			
Attività non correnti			
Crediti finanziari non correnti	38.866		38.866
Attività per imposte anticipate		323.249	323.249
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	38.866	323.249	362.115
Attività correnti			
Altre attività correnti	38.866		38.866
Crediti tributari	375.471	(323.249)	52.222
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19.743.617		19.743.617
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	20.157.954	(323.249)	19.834.705
TOTALE ATTIVITA'	20.196.820	-	20.196.820
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'			
Capitale e Riserve			
Capitale Sociale	20.000.000		20.000.000
Risultato di periodo	(1.024.054)		(1.024.054)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	18.975.946		18.975.946
Passività non correnti			
TFR e altri benefici ai dipendenti	15.740		15.740
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	15.740		15.740
Passività correnti			
Debiti commerciali	896.174		896.174
Altre passività	212.698		212.698
Passività fiscali correnti	96.263		96.263
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	1.205.134		1.205.134
TOTALE PASSIVITÀ	1.220.874		1.220.874
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	20.196.820		20.196.820

5.2 Conto Economico 2020

A completamento dell'informativa relativa alla riconciliazione dei dati di bilancio secondo i principi contabili nazionali e quelli risultanti dall'applicazione degli IAS/IFRS, di seguito si presenta il prospetto di conto economico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, nel quale è fornita la seguente informativa:

- valori secondo i principi contabili nazionali, riclassificati per adeguarli agli schemi di bilancio IAS/IFRS;
- rettifiche e riclassifiche per adeguamento ai principi IAS/IFRS;
- valori secondo i Principi IAS/IFRS.

Si segnala che non sono stati apportati rettifiche di valore

CONTO ECONOMICO		al 31 dicembre 2020	
<i>valori in euro</i>	Principi contabili nazionali	<i>Rettifiche IAS/IFRS</i>	Principi contabili internazionali
Attività in Funzionamento			
Ricavi operativi			
<u>Totale ricavi operativi</u>			
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(918)		(918)
Costi per servizi	(986.266)		(986.266)
Costi per il personale	(360.088)		(360.088)
Ammortamenti e svalutazioni			
Altri costi operativi	(32)		(32)
Totale costi operativi	(1.347.303)		(1.347.303)
Risultato operativo (EBIT)	(1.347.303)		(1.347.303)
Proventi (oneri) finanziari			
Risultato prima delle imposte	(1.347.303)		(1.347.303)
Imposte correnti e differite	323.249		323.249
Risultato del periodo	(1.024.054)		(1.024.054)

DocuSigned by:



A2EF7C025F5D4A8...

DocuSigned by:



8A039DD4031349D...



10. Attestazione sul bilancio d'esercizio

I sottoscritti Alfredo Altavilla, in qualità di Presidente Esecutivo, Fabio Maria Lazzerini, in qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale, e Roberto Carassai, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Italia Trasporto Aereo 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:

- a) l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e,
- b) l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo.

Si attesta inoltre che il Bilancio d'esercizio:

- è redatto in conformità agli standard contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze a cui è esposta.

Fiumicino 29/03/2022

Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Presidente Esecutivo

DocuSigned by:
Alfredo Altavilla
A2EF7C025F5D4A8...

Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Amministratore Delegato
e Direttore Generale

DocuSigned by:
Fabio Maria Lazzerini
8A039DD4031349D...

Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Il Dirigente Preposto

DocuSigned by:
Roberto Carassai
269F68F7E01D45D...