



***Relazione finanziaria annuale
e Bilancio di esercizio di ITA
Italia Trasporto Aereo S.p.A.
al 31 dicembre 2022***

ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Sede legale: Via XX Settembre n. 97 00187 Roma
Cap. Soc. € 699.190.697,55 i.v.
R.E.A. Roma n° 1622937
Codice Fiscale e Partita IVA 15907661001

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Organi Sociali	5
Sintesi andamento della società	6
I principali numeri della Compagnia	9
Scenario Macroeconomico	10
Contesto di Riferimento	13
Network	14
Flotta	15
Passeggeri	18
Charter	21
Cargo	21
Il programma “Volare”	29
Alleanze e Accordi	30
Risorse Umane	32
Organigramma	32
Persone	32
Il Processo di Assunzione	33
Relazioni Industriali	34
Formazione e Addestramento del Personale Navigante	35
Formazione obbligatoria (Sicurezza sul Lavoro e GDPR)	35
Altre Informazioni	36
Scenario normativo interno, comunitario, internazionale	36
Informazioni di carattere societario	42
Partecipazioni	44
Operazioni con Parti correlate	46
Attività di direzione e coordinamento	47
Contenziosi in essere	47
Politiche di gestione della sicurezza	49
Environment, Social and Governance	51
Sistemi informativi	60
Attività di Ricerca e Sviluppo	61
Analisi e gestione dei rischi	62
Modello di Organizzazione Gestione e Controllo e Codice Etico	63
Prevedibile Evoluzione della Gestione	64
Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2022	67
Proposta all’assemblea	69
BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITA Airways S.p.A. al 31 dicembre 2022	70
Prospetti contabili ITA Airways S.p.A.	70
Note Esplicative al Bilancio d’Esercizio	77
1. Parte generale	77
2. Principi contabili significativi	77
3. Continuità aziendale	94
4. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria	97
5. Informazioni sulle voci del Conto Economico	113

6. Altre informazioni finanziarie.....	118
6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario.....	119
6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari.....	120
7. Altre Informazioni.....	129
7.1 Rapporti con Parti Correlate	129
7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali	131
7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione.....	131
7.4 Informazioni per area geografica	132
7.5 Analisi delle voci del Patrimonio Netto.....	133
7.6 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2022	133
7.7 Destinazione del risultato d'esercizio.....	134
8. Posizione fiscale di ITA S.p.A.	135
9. Attestazione sul bilancio d'esercizio	138

Organi Sociali

L'attività di governance di Italia Trasporto Aereo S.p.A. (di seguito "Società" o "ITA Airways"), ai sensi dell'art.3 del decreto istitutivo, è attribuita al **Consiglio di Amministrazione**, composto da cinque membri:

Consiglio di Amministrazione¹

Presidente Amministratore Delegato e Direttore Generale	Antonino Turicchi Fabio Daniele Maria Lazzerini
Consigliere Consigliere Consigliere	Gabriella Alemanno Ugo Arrigo Frances Vyvyen Ouseley
Segretario	Olga Cuccurullo

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

Collegio Sindacale

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

Organismo di vigilanza

Monocratico	Raffaele Squitieri
-------------	--------------------

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 Aterno

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Roberto Carassai

¹ In data 16 novembre 2022 l'Assemblea, preso atto delle dimissioni rassegnate in data 29 marzo 2022 dai consiglieri Angelo Piazza, Lelio Fornabaio, Cristina Girelli, Alessandra Fratini, Simonetta Giordani e Silvio Martuccelli, nonché in data 7 novembre 2022 dalla consigliera Frances Vyvyen Ouseley, ha deliberato (i) di revocare Alfredo Altavilla dalle cariche di Presidente e Consigliere, (ii) di rideterminare in 5 il numero dei membri del CdA, (iii) di nominare quali nuovi consiglieri Antonino Turicchi, Gabriella Alemanno, Frances Vyvyen Ouseley e Ugo Arrigo, fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022; (iv) di nominare Antonino Turicchi quale Presidente.

Sintesi andamento della società

La società Italia Trasporto Aereo S.p.A. 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.

Fin dallo start-up del 15 ottobre 2021, la Società ha perseguito l'obiettivo di creare un vettore aereo efficiente, innovativo, che diventi il punto di riferimento nel garantire all'Italia una connettività di qualità sia con destinazioni internazionali, così da incentivare il turismo e il commercio con l'estero, sia all'interno del Paese, sfruttando anche la mobilità integrata. Un vettore che mette al centro della propria strategia il miglior servizio ai clienti (attraverso una forte digitalizzazione di processi che assicurino una esperienza best in class e servizi personalizzati), coniugato alla sostenibilità, declinata nel suo aspetto ambientale (nuovi aerei green e tecnologicamente avanzati, utilizzo di carburanti sostenibili), sociale (uguaglianza e inclusione per una compagnia gender less) e di governance (integrazione della sostenibilità nelle strategie e nei processi interni). Sostenibilità e digitalizzazione sono due elementi fondanti della strategia industriale di ITA Airways.

Nel 2022 il network di ITA si è focalizzato su due basi: Fiumicino hub principale della Compagnia e Linate city airport dedicato a servire il traffico local dell'area milanese verso i principali mercati domestici ed europei.

Nel corso dell'anno, ITA Airways ha proseguito nell'implementazione del suo piano industriale, raggiungendo risultati sostanzialmente in linea con le attese, al netto dell'impatto derivante dal significativo aumento del costo del carburante e dell'altrettanto rilevante deterioramento del tasso di cambio EUR/USD, conseguente al mutamento dello scenario macroeconomico a seguito dello scoppio del conflitto russo-ucraino, nonostante la debolezza della domanda a causa del perdurare della pandemia Covid nel primo semestre dell'esercizio.

ITA Airways ha operato nell'anno circa 97.400 voli di linea e trasportato circa 10,1 milioni di passeggeri (6,2 mln sulla rete nazionale, 3 mln sulla rete internazionale e 0,9 mln su quella intercontinentale), riuscendo così ad intercettare i segnali di ripresa del traffico a partire dagli ultimi mesi del primo semestre e cogliendo positivi risultati grazie anche ad efficaci politiche commerciali.

La quota di mercato ITA Airways sui voli nazionali, in termini di passeggeri trasportati, è salita progressivamente di 8 punti percentuali tra marzo e settembre, con un picco del 22%. È inoltre cresciuto sensibilmente il network della Compagnia nel lungo raggio. Partita con il solo volo Roma – New York in piena pandemia, ITA Airways serve, a fine 2022, varie destinazioni intercontinentali negli Stati Uniti, America Latina e Asia. A dicembre, il portafoglio di destinazioni si è ulteriormente arricchito con i nuovi voli diretti Roma – Nuova Delhi e Roma-Malè, aggiunti alle tratte su Boston, Miami, Los Angeles, San Paolo, Buenos Aires e Tokyo già operative.

Anche nel settore Cargo, la Società ha efficacemente intercettato la domanda per il trasporto merci in uscita dall'Italia, mantenutasi a livelli elevati per tutto l'anno 2022, così generando ricavi totali nel settore cargo (belly e charter) pari a 137 milioni di euro, con 34.608 tonnellate di merci trasportate sull'intero network.

Nel complesso, i ricavi totali della società sono stati pari a 1.539 milioni di euro (90mln/€ nel 2021, anno di nascita della Società in cui ha operato solamente a partire dal 15 ottobre) di cui 1.272 milioni di euro derivanti dal business del traffico passeggeri, pur scontando l'impatto negativo sulla domanda di trasporto aereo derivante dall'ondata pandemica OMICRON nel primo semestre 2022.

La Società ha raggiunto il 99% di regolarità delle operazioni e l'81% di puntualità, raggiungendo risultati importanti nonostante le criticità provocate da un settore aeroportuale in affanno a livello internazionale. Ciò è la risultante del notevole impegno profuso dalle risorse della Società che hanno contribuito in maniera decisiva nella fase di start up della Società e in un contesto di mercato particolarmente difficile.

A partire da gennaio 2022, con l'obiettivo di monitorare la qualità del servizio offerto al cliente, elemento portante nel piano di sviluppo della Compagnia, è stata avviata la rilevazione del Net Promoter Score. Il 2022 ha fatto registrare un net promoter score annuale pari a 26.2, al di sopra dei valori fatti registrare nell'industry nello stesso intervallo temporale (media europea 2022: 17).

Il programma di fedeltà "Volare", operativo a far data dal 1° marzo 2022, ha registrato, al 31 dicembre 2022, oltre 800.000 soci e si è arricchito con nuove partnership commerciali, al fine di offrire ai propri iscritti un'esperienza di viaggio sempre più ricca, con più scelta e flessibilità. In data 30 settembre 2022, si è perfezionata l'operazione di conferimento del ramo d'azienda denominato "Volare" alla società Volare Loyalty S.p.A., costituita il 24 febbraio 2022 e controllata al 100% dalla Compagnia, con l'obiettivo specifico di gestire e sviluppare il programma loyalty di ITA Airways.

La società nel corso dell'anno ha perseguito il completamento di alcune importanti attività di trasformazione. Tra le principali si segnalano il progetto di cambiamento del sistema Sabre, host di compagnia, alla nuova soluzione Amadeus, implementata a marzo 2023, il cambiamento dei fornitori dei servizi di handling, manutenzione e catering nonché l'internalizzazione delle attività di contact center.

Al 31 dicembre 2022, la Compagnia, ha registrato un risultato operativo negativo pari 589 milioni di euro (inclusivo della svalutazione da impairment test per 85,6 milioni di euro) e un risultato netto in perdita di 486 milioni di euro che, al netto del significativo ed imprevedibile aggravio del costo del carburante unito all'importante deterioramento del tasso di cambio i cui impatti sono stati solo parzialmente tradotti in aumento delle tariffe, grazie ad un'attenta ed oculata gestione operativa e un'estrema attenzione al controllo dei costi, risultano coerenti con la fase di "start -up" della società in un contesto di mercato debole nei primi mesi dell'esercizio.

Sotto il profilo patrimoniale e finanziario, il capitale investito netto è risultato pari a euro milioni 924 e una disponibilità di cassa pari a 418 milioni di euro (424 milioni di euro a livello di gruppo, includendo la cassa disponibile presso la controllata Volare Loyalty SpA), in miglioramento rispetto alle attese iniziali nonostante il forte incremento dell'esborso per il carburante rispetto a quanto previsto; ciò è stato possibile grazie a un migliore profilo delle tempistiche di incasso rispetto alle attese ed a una rigorosa e attenta gestione dei costi operativi.

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, risulta al 31 dicembre 2022 pari a euro 699.190.697,55, a seguito sia dell'aumento del capitale sociale di euro 400 milioni, realizzato senza procedere all'emissione di nuove azioni ma offerte in sottoscrizioni, alla pari, all'unico socio, sia del ripianamento integrale delle perdite riportate nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022, per complessive € 420.809.302,45, entrambi deliberati in data 8 novembre 2022 dall'Assemblea degli azionisti.

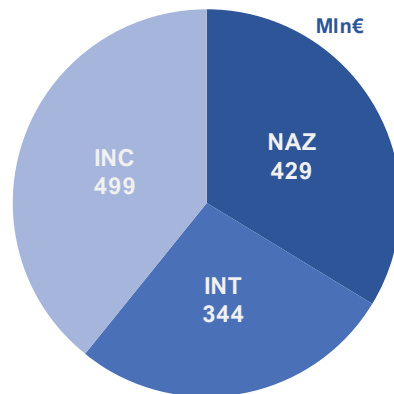
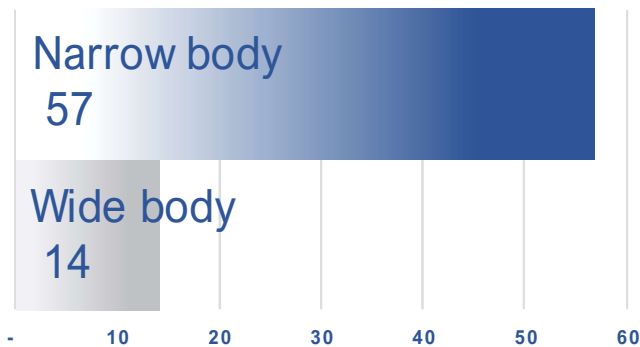
Il patrimonio netto si attesta a 524 milioni di euro inclusivo di riserve per 39 milioni non utilizzabili per la copertura di perdite.

I principali numeri della Compagnia



Attività		Indicatori Operativi	
N. voli (k)	99,5	Puntualità	
Ore volo (k)	182,4	<i>in partenza entro 15'</i>	80,4%
Posti offerti (Mln)	15,1	<i>in arrivo entro 15'</i>	81,3%
Passeggeri trasportati (Mln)	10,1	Regolarità	99,8%
		L.F.%	73,3%
		CASK excl fuel €cc	7,1
		RASK €cc	6,8

Flotta	Ricavi totali
aamm 71	1.539 Mln€
	di cui Ricavi passeggeri 1.272 Mln€



Scenario Macroeconomico

Lo scenario macroeconomico internazionale è stato caratterizzato dall'elevata incertezza legata al conflitto tra Russia e Ucraina, da forti pressioni inflazionistiche e dalle iniziative di politica monetaria intraprese dalle banche centrali, in particolare in Europa e negli Stati Uniti.

L'invasione russa dell'Ucraina ha aggravato le tensioni sui mercati delle materie prime; l'aumento dei prezzi dell'energia, in particolare, si è rivelato consistente e non episodico, limitando le prospettive di crescita economica globale. Nel 2022, l'inflazione ha mostrato una generalizzata e sensibile accelerazione diffusa tra tutte le componenti. In media, nel 2022 i prezzi al consumo in Italia hanno registrato una crescita pari a +8,1% (+1,9% nel 2021)².

In particolare, nel corso del 2022, il mercato petrolifero ha avuto significativi incrementi di prezzo con il Jet Fuel che ha fatto registrare una media annua di quasi 1.100\$ ed un valore massimo nel mese di giugno di quasi 1.500\$³.

La correzione della politica monetaria delle Banche Centrali si è resa necessaria al fine di contenere la spinta inflazionistica. Negli Stati Uniti, la situazione ha indotto la Federal Reserve a segnare un cambio di passo sull'aumento dei tassi ufficiali passando dallo 0,25% a 4,5% a fine 2022. In Europa, la BCE ha interrotto i programmi di acquisto e ha dichiarato, in data 9 giugno 2022, la propria intenzione di incrementare i tassi di interesse di riferimento, sostanzialmente nulli dal marzo del 2016. Quindi, a partire dalla riunione di politica monetaria di luglio 2022, i tassi ufficiali sono passati dallo 0% ad un tasso di riferimento al 31 dicembre 2022 pari al 2,5%.

Sul mercato dei cambi si è, infine, registrato un significativo apprezzamento del dollaro rispetto all'euro. Il tasso di cambio euro/dollaro è così sceso ad un valore di 1,07 al 31 dicembre 2022, rispetto ad un valore al 31 dicembre 2021 di 1,13, con un valore minimo di 0,96 registrato nel mese di settembre 2022.

² Fonte_ <https://www.istat.it/it/archivio/279541>

³ Fonte Bloomberg ticker FSWJM0 Index

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

Risultato Economico

<i>valori in euro milioni</i>	31.12.2022	31.12.2021
Attività in Funzionamento		
Ricavi del traffico	1.487,5	87,8
Altri ricavi operativi	51,1	2,2
<u>Totale ricavi operativi</u>	1.538,5	90,0
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(644,4)	(40,3)
Costi per servizi	(949,2)	(166,2)
Costi per il personale	(199,2)	(35,5)
Altri costi operativi	(83,4)	(1,4)
<u>Totale costi operativi</u>	(1.876,1)	(243,5)
<u>Margine operativo lordo (EBITDA)</u>	(337,6)	(153,5)
<u>Ammortamenti e svalutazioni</u>	(251,7)	(24,2)
<u>Risultato operativo (EBIT)</u>	(589,3)	(177,7)

Analisi della struttura patrimoniale e finanziaria

Struttura patrimoniale

<i>valori in euro milioni</i>	31.12.2022	31.12.2021
Attività non correnti	1.585,8	855,4
Capitale d' Esercizio	(505,8)	(287,7)
Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio	1.079,9	567,6
Passività non finanziarie non correnti	(156,2)	(139,7)
Capitale investito netto	923,7	427,9
Patrimonio Netto	524,1	568,1
Indebitamento finanziario netto non corrente	871,5	351,2
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(471,9)	(491,4)
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto	399,6	(140,2)
Copertura del Capitale Investito netto	923,7	427,9

Struttura finanziaria

<i>valori in euro milioni</i>	31.12.2022	31.12.2021
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(418,3)	(446,6)
A Liquidità	(418,3)	(446,6)
Crediti finanziari correnti	(172,7)	(131,6)
Derivati correnti con fair value attivo	(18,9)	
B. Crediti finanziari correnti	(191,6)	(131,6)
Debiti bancari correnti	0,4	
Passività per locazioni finanziarie	137,5	86,8
C. Indebitamento finanziario corrente	138,0	86,8
D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A-B-C)	(471,9)	(491,4)
Passività per locazioni finanziarie	871,5	347,6
Derivati non correnti con fair value passivo	0	3,6
E Indebitamento finanziario non corrente	871,5	351,2
F. Indebitamento/(Disponibilità) netto (D - E)	399,6	(140,2)

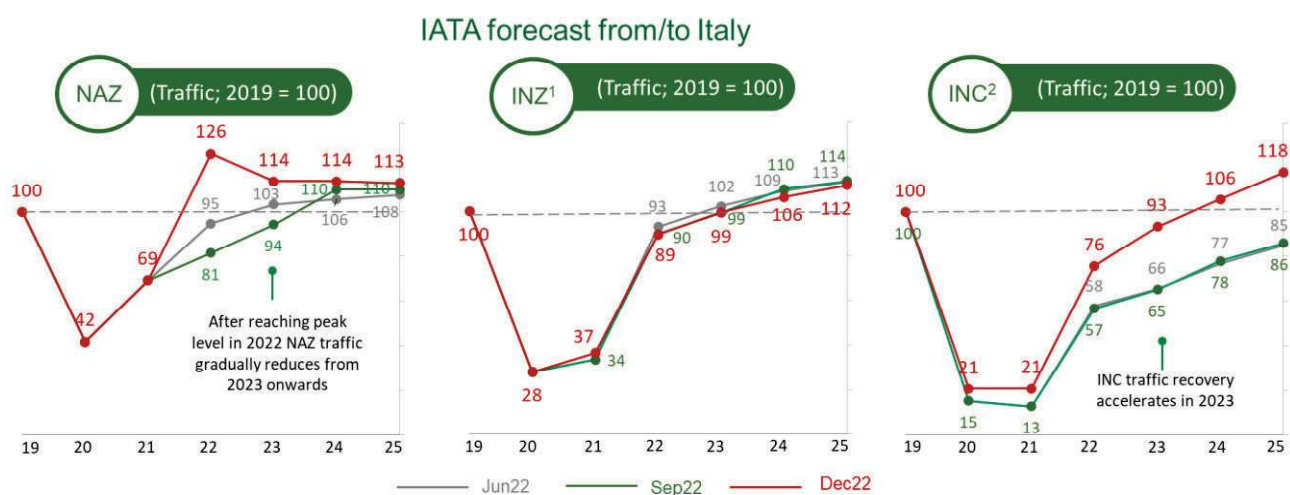
Business

Contesto di Riferimento

Il primo semestre del 2022 è stato caratterizzato da un contesto di domanda ancora fortemente impattato dal Covid, in particolare nel primo trimestre dell'anno a seguito della rapida diffusione, in Europa prima e in Italia poi, della variante Omicron.

Nel secondo semestre del 2022, invece, si è assistito ad un progressivo, significativo, recupero rispetto ai dati pre-pandemici del 2019 su tutti i settori di rete.

La IATA, nel suo ultimo forecast di traffico rilasciato a dicembre, ha ulteriormente rivisto a rialzo le aspettative di domanda, rispetto a quelle di inizio anno. In particolare, sul settore domestico dove, per l'anno 2022, il recupero rispetto ai flussi di traffico pre-pandemici del 2019 è stato già raggiunto e ora stimato pari al 126% (era 95% nelle stime di giugno 2022). A livello internazionale, per i flussi da/per l'Italia, il pieno recupero dei volumi di traffico pre-pandemia è previsto a partire dal 2023.



Network

L'assetto di network iniziale di ITA Airways ha riflesso le diverse aspettative di recupero della domanda ed è stato inizialmente orientato prevalentemente sul settore domestico e internazionale, settori che nel primo semestre rappresentano il 64% della capacità complessiva offerta in termini di ASK (Available Seat Kilometers).

Nei primi cinque mesi dell'anno, la nuova ondata pandemica trainata dalla diffusione della variante Omicron, con conseguenti restrizioni alla mobilità dei passeggeri, ha spinto la Società ad effettuare ottimizzazioni sul network rispetto a quanto inizialmente pianificato.

Con l'avvio della stagione estiva, invece, la progressiva ripresa della domanda su tutti i mercati ha portato ad una graduale crescita del network, con l'avvio di nuovi collegamenti di lungo raggio sia sul Nord America che sul Sud America, e a partire dalla Winter, anche con le destinazioni in Oriente, India, Giappone e Maldive. Questo ha portato a un ribilanciamento del mix dei settori e il peso del breve-medio raggio nel secondo semestre è sceso infatti al 46% della capacità complessiva offerta in termini di ASK (Available Seat Kilometers) attestandosi al 52% su base annua.

Il network di ITA risulta focalizzato su due basi: Fiumicino che rappresenta l'hub della compagnia e Linate come city airport dedicato a servire il traffico local dell'area milanese verso i principali mercati domestici ed europei. La Società, anche a seguito della conferma, da parte dell'Azionista, della valenza strategica degli slot di Linate nell'ottica del potenziale partner industriale, ha garantito il mantenimento di tali diritti sul city airport milanese.

Nel 2022 ITA Airways ha operato fino a 62 destinazioni e fino a 1198 frequenze settimanali.

Di seguito il dettaglio del network servito:

- sulla rete domestica sono state operate fino a 19 destinazioni e a 753 frequenze settimanali nella stagione estiva, incluse le destinazioni stagionali. A seguito della crescita della domanda e della riapertura delle rotte intercontinentali ed internazionali, a inizio della stagione estiva IATA sono stati attivati i collegamenti a carattere prevalentemente di feederaggio da Roma per Bologna e Napoli e sono state incrementate le frequenze offerte sui prodotti da Roma per Bari, Brindisi, Catania, Genova, Palermo, Torino, Trieste e Venezia e da Milano per Brindisi, Catania e Palermo, mentre a partire dalla stagione invernale '22-'23 sono state incrementate le frequenze da Roma per Reggio Calabria e Torino e da Milano per Bari e Napoli. A partire dal 15 maggio 2022, a seguito dell'assegnazione del bando Sardegna in Onere di Servizio Pubblico, sono state attivate le rotte da Roma e Milano per Alghero, Cagliari ed Olbia.
- sulla rete internazionale sono state operate fino a 34 destinazioni e 386 frequenze settimanali nella stagione estiva, incluse le destinazioni stagionali di picco estivo verso le isole della Grecia Spagna e Croazia. Nel corso dell'anno, nel percorso di ampliamento del network servito dalla Società, sono state

avviate le nuove rotte Linate-Amburgo con un volo giornaliero da aprile, Linate-Stoccarda con due voli giornalieri a partire da settembre 2023 e la rotta Roma-Sofia con tre frequenze settimanali a partire da ottobre e sono state progressivamente incrementate le frequenze sulle rotte esistenti.

- sul settore intercontinentale sono state operate nell'anno fino a 9 destinazioni con un massimo di 59 frequenze settimanali. L'operativo è stato adattato per seguire l'evoluzione della domanda, con una ripresa più lenta rispetto a quella internazionale e domestica. A partire da marzo 2022 è proseguita l'espansione di ITA Airways sul Nord America, con l'inserimento delle rotte Roma-Boston e Roma-Miami. A partire dal mese di aprile è stato avviato il collegamento Milano-New York JFK e dal mese di giugno, con l'ingresso in flotta dei nuovi aeromobili A350, sono state inaugurate le rotte Roma-Los Angeles, Roma-Buenos Aires e Roma-Sao Paulo. Nel picco estivo (fine luglio-metà settembre) è stato rafforzato il prodotto Roma-New York JFK con l'inserimento di 3 voli settimanali in aggiunta ai 2 voli giornalieri già programmati.

Nella stagione invernale sono stati avviati i nuovi collegamenti verso il Sud Est Asiatico, nello specifico per il Giappone, India e Maldive.

Il collegamento Roma-Haneda è stato avviato da inizio stagione winter con tre voli settimanali operati con aeromobile A359 e con rotta sud per la chiusura delle rotte transiberiane. La rotta Roma-Dehli è partita ad inizio dicembre con tre voli settimanali mentre la Roma-Malè, avviata il 17 dicembre 2022 con quattro voli settimanali, opererà su base stagionale.

Nel 2022, ITA ha usufruito delle deroghe concesse ai vettori europei in tema di utilizzo slot.

Nel mese di marzo è stato sottoscritto un accordo con Etihad Airways per locazione di quattro coppie di slot sull'aeroporto di Londra Heathrow (LHR) a copertura delle stagioni Summer 2022 e Winter 2022/2023.

Flotta

Durante l'anno 2022 il numero totale di aeromobili in flotta (compresi i wet lease) è salito da 52 a 71 unità a fine anno di cui:

- 14 aeromobili di lungo raggio e 51 aeromobili di breve/medio raggio tutti in leasing e costruiti da Airbus.
In particolare:
 - o Breve/medio raggio: n. 4 A220-300, n. 30 A320ceo e n. 17 A319ceo
 - o Lungo raggio: n. 6 A350-900 e n. 8 A330-200
- 6 aeromobili in wet lease con le società German Airways (2 aeromobili Embraer E190), Hibernian (3 aeromobili Bombardier CRJ-1000) e Air Nostrum (1 aeromobile Bombardier CRJ-1000).

Per i voli cargo sono stati noleggiati 2 velivoli Boeing 777-200ER dalla compagnia AlisCargo.

Nel periodo in esame sono stati introdotti 10 aeromobili di nuova generazione: 6 Airbus A350-900 (lessor AFS e ALAFCO) e 4 Airbus A220-300 (lessor ALC).

Sei aeromobili della famiglia A320, previsti dal contratto di cessione di alcuni asset selezionati da Alitalia in Amministrazione Straordinaria del 15/10/2021, sono entrati in flotta ad inizio anno ed una volta finalizzate le operazioni di manutenzione programmata in corso dal 2021.

Il valore medio consuntivato durante il periodo in esame relativo all'utilizzo giornaliero della flotta in linea è pari a 9,9 ore block, di cui 15,5 ore block per i wide body e 8,9 ore block per narrow body. Rispetto alla flotta totale, l'utilizzazione media giornaliera ha raggiunto 7,9 ore block, di cui 10,7 ore block per i wide body e 7,2 per narrow body.

La Società ha proseguito le interlocuzioni coi fornitori per garantire nel nuovo anno l'incremento della flotta con la seguente tipologia di aeromobili, attraverso la finalizzazione di contratti di leasing:

- lungo raggio: 2 Airbus A330-900neo in leasing da AerCap (consegne 2023-24);
- breve/medio raggio: 10 Airbus A320neo in leasing da AerCap (consegne 2023-24), 5 da Avolon (consegne 2023), 2 da BOC (consegne 2023).

Safety

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

Il sistema di gestione della sicurezza della Società è pienamente conforme alle prescrizioni normative, agli standard IATA e alle *best practice* dell'industria, come confermato dagli audit condotti rispettivamente da ENAC (giugno 2022) per il rinnovo del Certificato di Operatore Aereo e da IATA per il rilascio della certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit), ottenuta ad aprile 2022.

ITA ha costantemente monitorato le informazioni disponibili relativamente all'evoluzione della situazione nelle aree di crisi (Conflict Zones) al fine di valutarne i rischi e adottare tempestivamente eventuali misure precauzionali per garantire la sicurezza dei voli.

Nel corso dell'anno è stata completata l'attività di miglioramento del sistema di segnalazione volontaria che consente al personale operativo di segnalare proattivamente eventuali condizioni di rischio.

A supporto delle Direzioni operative sono state condotte valutazioni di rischio in occasione di cambiamenti significativi delle operazioni, quali introduzione di nuovi tipi di aeromobile, apertura di nuove rotte e voli speciali in aree a rischio.

Andamento degli indicatori di Safety performance.

Nel corso del 2022 è stata aperta dalle agenzie preposte una sola inchiesta per incidente/inconveniente grave che abbia coinvolto nostri aeromobili.

L'agenzia investigativa statunitense NTSB ha aperto un'inchiesta per accertare le cause della collisione al suolo avvenuta il 18 giugno 2022 sull'aeroporto di New York tra l'aeromobile ITA A330 marche EI-EJL ed un aeromobile B777 di Air France. L'urto, avvenuto in fase di rullaggio ed a bassa velocità, non ha comportato danni alle persone e limitatissimi danni all'aeromobile ITA.

Per quanto riguarda i principali indicatori di Safety Performance, il SAFA Ratio ha consuntivato valori in linea con le previsioni⁴. La percentuale di voli complessivamente monitorati dal programma di analisi dei dati di volo ha raggiunto il 98,00 %, valore di assoluta eccellenza.

Tutte le aree operative hanno mantenuto i Target di Safety Performance prefissati.

Normative di gestione della sicurezza.

A fine ottobre 2022 è entrato in vigore il Regolamento di esecuzione della Commissione Europea n. 2021/1296 che ha introdotto alcune modifiche delle procedure operative di volo in condizioni atmosferiche avverse e di pianificazione operativa e gestione del carburante. Procedure e manualistica operativa aziendale sono state conseguentemente aggiornate, ed il personale informato ed addestrato alle novità introdotte.

³ SAFA è l'acronimo di Safety Audit of Foreign Aircraft, un programma, avviato alcuni anni fa dall'Unione Europea, di controlli di rampa sugli aeromobili in arrivo da Paesi stranieri; il SAFA Ratio è calcolato per ciascun operatore ed è funzione dell'esito dei controlli effettuati

Passeggeri

Scenario

La domanda di trasporto aereo nel primo semestre 2022 è stata negativamente influenzata dal perdurare della diffusione della pandemia COVID-19 e dal conflitto Russo-Ucraino, che ha apportato ulteriori elementi di instabilità e incertezza. Per adattarsi a tale scenario, nel primo semestre 2022 la Società ha apportato una riduzione media della capacità offerta (Available Seat-Kilometer - ASK) del 17% rispetto a quanto inizialmente previsto.

Nel secondo trimestre si è registrata una ripresa della domanda che è stato possibile cogliere anche grazie ad efficaci politiche commerciali, ed alla strategia di pricing e inventory adottata.

Da giugno 2022 ITA Airways ha iniziato ad operare i propri servizi da Roma Fiumicino e Milano Linate verso la Sardegna (Cagliari, Alghero ed Olbia), non in esclusiva, in competizione con vettore low cost.

Il terzo trimestre ha consolidato il trend positivo con rask superiore alla previsione (+13,8%), con la performance dei voli di lungo raggio pari al +34,9% e medio raggio pari al +14,9% che, anche in questo trimestre, ha compensato la performance di rask di corto raggio (-4,0%).

Anche il quarto trimestre ha registrato un rask positivo rispetto alla previsione (+3,2%) sempre trainato dalla performance del lungo raggio (+21,3%) e del medio raggio (+5,6%), mentre il corto raggio ha registrato un -10,9%. Il mese di dicembre ha visto anche l'avvio delle operazioni della rotta Fiumicino-New Delhi.

Durante il 2022 i Vettori partner di ITA Airways hanno generato un revenue di 183,7 milioni di euro pari al 14,4% del totale. I mercati offline hanno generato ricavi pari al 6% del totale ricavi passeggeri di ITA Airways.

Andamento nel periodo

Nel 2022 sono stati implementati:

- 189 accordi di incentivazione strutturale Gruppi Agenziali italiani, internazionali e global per un totale di 12.555 punti vendita ed una copertura del mercato indiretto pari al 62%;
- 21 campagne di incentivazione tattica Gruppi Agenziali italiani, internazionali e global;
- 556 accordi con Aziende e Gruppi industriali italiani, internazionali e global;
- partnership commerciali con CONI, Sport e Salute, FIGC, Carta Giovani, AdR e SEA;
- il nuovo servizio ancillare Advanced Seat Reservation - Multiple Pricing che ha generato, nel 2022, ricavi pari a circa 16 milioni di euro;
- il rebranding dei siti web B2C e B2B con lancio della componente di vendita per il sito B2B dedicato ai mercati internazionali.

Inoltre, ITA Airways ha partecipato ad eventi di presentazione al mercato distributivo e alle comunità locali in Italia e all'estero, in occasione del lancio nuovi voli, di festività nazionali, di convegni, fiere, saloni e road show. I passeggeri complessivamente trasportati da ITA-Airways nel corso del 2022 sono stati circa 10 milioni.



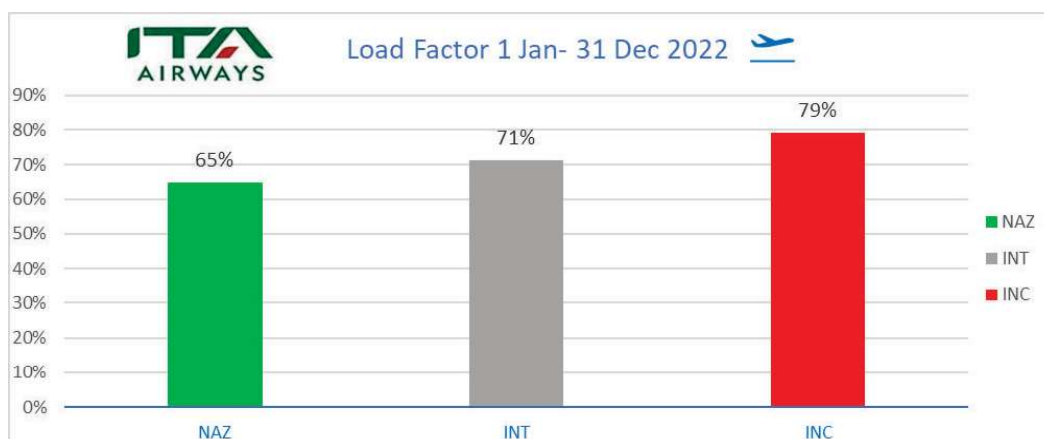
Di seguito la performance del periodo in un raffronto tra settori di attività:



Il load factor, dato dal rapporto tra il trasportato in termini di RPK (Revenue Passengers Kilometers) - e la capacità offerta - in termini di ASK (Available Seats Kilometers) - si è attestato nel periodo al 73,3%, che, nella fase post pandemica (giugno/dicembre 2022) ha registrato un valore di 78,7%.

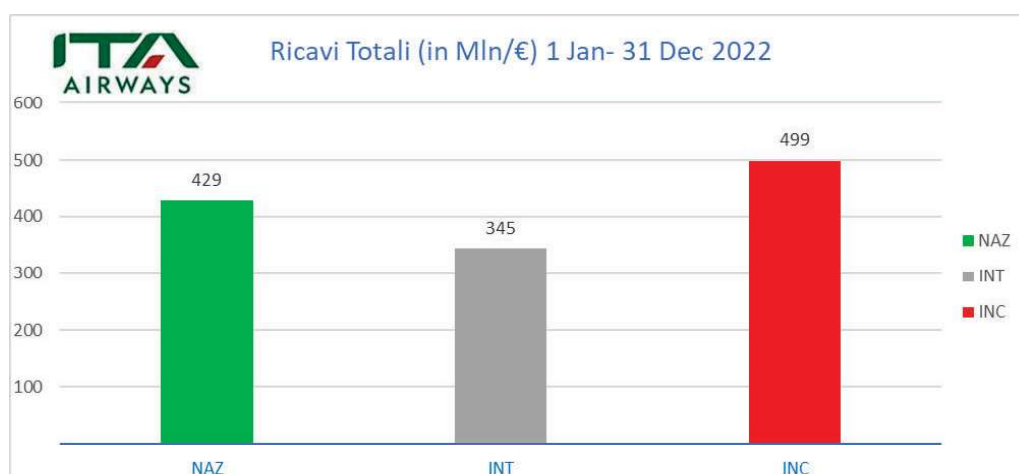
Di particolare rilevanza la performance di Load Factor di Business Class Lungo Raggio nella fase post pandemica (giugno/dicembre 2022) che ha registrato un valore di 85,0%.

I grafici seguenti illustrano le performance operative della compagnia:



I ricavi totali hanno raggiunto il valore di 1.272 milioni di euro con un ricavo medio di 126 euro; quest'ultimo nella fase post pandemica (giugno/dicembre 2022) ha registrato un valore di 138 euro.

Di particolare rilevanza, la performance di ricavo medio di Business Class Lungo Raggio nella fase post pandemica (giugno/dicembre 2022) che ha registrato un valore di 1.740 euro



Le contribuzioni del mercato offline sono state di 82.4 milioni di euro di ricavi, 568.594 passeggeri e un ricavo medio di 145 euro.

Andamento per settori

Nazionale

Sul settore nazionale, nel corso dell'anno, sono stati trasportati 6,2 milioni di passeggeri.

Il Load Factor si è attestato al 65% che, nella fase post pandemica (giugno/dicembre 2022), ha registrato un valore di 71,1%.

La performance in termini di ricavi, rispetto alla previsione, è stata negativamente influenzata anche da una riduzione media di capacità del - 27,6% che si coniuga con la sempre rilevate concorrenza aerea e ferroviaria.

Internazionale

Sulla rete internazionale, ITA-Airways ha trasportato 3 milioni di passeggeri, in prevalenza sull'Europa. Il load factor si è attestato al 71,3% (Paesi CEE 70,4%, Paesi ECE 75,6%, Medio Oriente 77,3%, Nord Africa 70,7%), e, nella fase post pandemica (giugno/dicembre 2022), ha registrato un valore di 77,0%.

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

Il ricavo medio si è attestato ad un valore pari a 114,9 euro, con un contributo di surcharge che ha visto il suo picco nel mese di agosto.

I ricavi del comparto internazionale, pari a 344 milioni di euro totali, sono stati essenzialmente sostenuti dall'area CEE, zona sulla quale si concentra il maggior traffico generando un revenue pari a circa 274 milioni di euro.

Intercontinentale

Sulla rete intercontinentale, ITA-Airways ha trasportato 869 mila passeggeri, L'operativo di lungo raggio si è sviluppato come segue nel corso dell'anno:

- gennaio-febbraio: solo FCO/JFK;
- marzo: apertura FCO/BOS e FCO/MIA;
- aprile: apertura MXP/JFK;
- giugno: apertura FCO/EZE, FCO/GRU, FCO/LAX;
- novembre: apertura FCO/HND (con capacità ridotta per favorire il cargo);
- dicembre: apertura FCO/MLI e FCO/DEL.

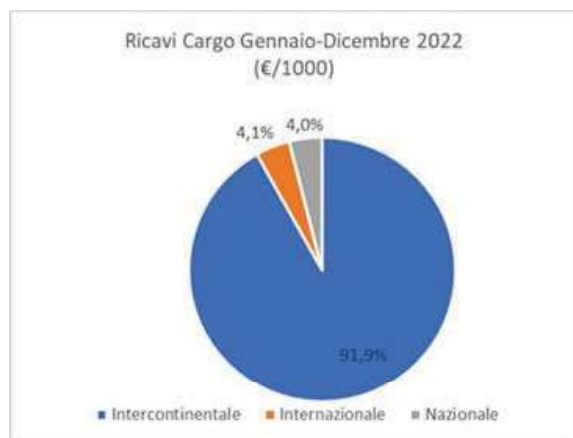
I ricavi totali del settore sono stati di 498,761 milioni di euro. Il rask ha registrato una performance superiore del 25,6% rispetto alla previsione.

Charter

Nel corso del 2022 ITA Airways ha operato charter passeggeri, generando autonomamente su questo segmento ricavi per circa 16,5 milioni di euro. Si sottolinea che l'offerta di servizi charter è stata condizionata dalla limitata disponibilità degli aeromobili.

Cargo

I ricavi totali cargo nel periodo gennaio-dicembre 2022 sono stati pari a circa 137 milioni di euro (con performance positiva rispetto alla previsione di +12%), di cui: 126 milioni (91,9%) riconducibili ai voli intercontinentali, 5,6 milioni (4,1%) ai voli internazionali di breve-medio raggio e 5,5 milioni (4,0%) ai voli nazionali.



I ricavi per la parte belly si sono consolidati su valori mensili più elevati a partire dal mese di marzo, in corrispondenza dell'introduzione dei nuovi collegamenti intercontinentali passeggeri, in crescita progressiva sia per numero di destinazioni servite che per numero di frequenze settimanali.

Le operazioni charter cargo, effettuate principalmente con aeromobili Boeing B777 freighter in ACMI, sono state circa 260 per trasporti intercontinentali verso Stati Uniti, Brasile, Argentina, Paraguay, India e Giappone, e, effettuate per la maggior parte nella prima metà dell'anno, hanno contribuito ai ricavi complessivi per il 44%.

Nel corso del 2022 sono state inoltre effettuate 4 spedizioni e 29 ricezioni di valori per conto della Banca d'Italia e delle altre Banche centrali Europee.

È stato effettuato il trasporto delle schede elettorali per il Ministero per gli Affari Esteri, in occasione del referendum dell'11 giugno 2022 e delle elezioni politiche del 25 settembre 2022, da Francia, Gran Bretagna, Belgio, Stati Uniti, Argentina e Brasile, per un totale di oltre 55 tonnellate trasportate.

Le tonnellate trasportate nell'anno sull'intero network sono state 34.608, mentre la movimentazione complessiva di merci, comprensiva dei servizi di feeder e de-feeder via camion su strada, è stata pari a circa 50.000 tonnellate.

I voli intercontinentali in uscita dall'Italia hanno continuato a registrare coefficienti di riempimento (cabin factor) sempre vicini al totale riempimento volumetrico della capacità massima consentita dal numero di passeggeri trasportati.

Il traffico air cargo complessivo in uscita dall'Italia, in termini di tonnellate di merce trasportate, si è mantenuto a livello di industria stabilmente elevato per tutto l'anno. Rispetto alle destinazioni intercontinentali servite da ITA Airways, si è registrato un incremento a partire dal mese di maggio, per attestarsi su questo livello più alto stabilmente fino alla fine dell'anno. Su tali rotte intercontinentali ITA Airways ha visto incrementare progressivamente la propria penetrazione, passando da una quota di mercato del 9,3% nel primo trimestre ad una quota del 13,7% dell'ultimo trimestre dell'anno, relativamente ai chili trasportati, con una media annua

dell'12,8% (fonte IATA CASS Italia). La crescita di quota di mercato ha scontato una riduzione dello yield, spinto verso il basso anche in ragione di una crescente pressione competitiva dall'inizio della stagione estiva (aprile).

Non si è comunque distolta l'attenzione verso le spedizioni ad alto valore nel sostenere la crescita dei ricavi belly verso gli Stati Uniti, il Brasile, l'Argentina, l'India e il Giappone, massimizzando il ritorno dalla vendita dei prodotti speciali, con particolare focalizzazione sul segmento farmaceutico. Nella fattispecie sono state trasportate oltre 640 tonnellate di prodotti farmaceutici, principalmente dall'Italia verso gli Stati Uniti e da USA, Argentina, India e Giappone verso l'Italia. A novembre è stata ottenuta la certificazione IATA CEIV Pharma (Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Logistics), valida fino al 2025.

È stato firmato con il freight forwarder Schenker Italia il primo accordo per l'acquisto di carburante SAF (Sustainable Aviation Fuel), denominato Fly with SAF Program. Con questo accordo Schenker Italia ha conferito a ITA Airways un importo da destinare all'acquisto di carburante SAF, attraverso cui ridurre la propria impronta di emissioni di CO2 relativa alle spedizioni effettuate con ITA Airways.

Regolarità e Puntualità

Il 2022 è stato caratterizzato da una serie di eventi, endogeni ed esogeni, che hanno introdotto, in particolare nel secondo semestre, forti elementi di instabilità tali da costringere ITA Airways ad attuare una continua azione di riallineamento del programma voli. In tale contesto, ITA Airways ha operato 97.473 voli di linea, trasportando 10.125mila passeggeri e registrando complessivamente una regolarità operativa del 99,8% dei voli schedulati assicurando così una stabilità del programma superiore agli obiettivi stabiliti.

La puntualità in partenza entro i 15' dall'orario schedulato ha subito una contrazione per effetto degli eventi sopra descritti attestandosi a fine anno al 80,4% dei voli operati (-6,2pp vs 1° semestre e -4,3pp vs target). Di riflesso, anche la puntualità in arrivo entro i 15' è risultata inferiore al relativo target, consuntivando un risultato pari al 81,3% dei voli effettuati (-5,9pp vs il primo semestre e -3,6pp vs target).

Le performance operative erogate nel corso del 2022 hanno visto ITA Airways collocarsi ai livelli dei principali competitor, come certificato anche dalla piattaforma indipendente FlightStats by Cirium

Bagagli

Nel corso del primo semestre 2022, l'aumento del traffico, sia in termini di voli operati che di passeggeri e bagagli trasportati ha avuto impatti sulla performance, che ha registrato un valore medio pari all'87%. I bagagli disguidati nel periodo sono risultati pari in media a 5,3 ogni 1.000 passeggeri trasportati.

Nel periodo sono state rilevate difficoltà a livello mondiale, causate dalla carenza di personale dedicato alle attività di handling bagagli, che hanno fortemente penalizzato le operazioni di carico/transito.

Nel mese di giugno la performance è stata penalizzata da alcune problematiche afferenti ai sistemi di smistamento bagagli (BHS) in alcuni principali HUB europei (CDG/AMS/LHR).

Il secondo semestre ha visto un incremento delle tratte e del numero dei passeggeri e bagagli trasportati.

- Passeggeri: +48%, rispetto al primo semestre
- Bagagli: +139%, rispetto al primo semestre

I bagagli disguidati nel periodo sono risultati pari a 6,7 ogni 1000 passeggeri trasportati.

Le difficoltà di carenza di staff si sono prolungate fino a settembre mettendo diversi aeroporti a dura prova per la gestione del riavviamento dei bagagli disguidati. In alcuni casi sono state organizzate delle task force per smaltire i back log.

La fine del semestre ha sofferto le condizioni meteo avverse in Nord America che hanno determinato una diffusa difficoltà sulla gestione e ricezione dei bagagli.

Marketing e Customer Experience

Nel corso del 2022 le attività di marketing della Compagnia hanno avuto come obiettivi principali:

- la crescita della notorietà spontanea e guidata della marca;
- la centralità del Cliente e della sua esperienza distintiva
- il supporto costante delle performance commerciali in Italia e nel resto del mondo.

Brand e comunicazione

La priorità strategica dell'attività di brand e comunicazione è stata quella di avviare un percorso di brand awareness collaborando con le migliori eccellenze italiane per rinnovare la customer experience e rendere tangibile il posizionamento della marca: "dare agli italiani il piacere di sentirsi a casa e ai cittadini del mondo il primo benvenuto in Italia, eccellendo in uno stile italiano contemporaneo".

Il 2 giugno in occasione della Festa della Repubblica le principali novità del prodotto e del servizio sono state presentate al mercato. Nella stessa data è stata lanciata la campagna di comunicazione "Destination: You" on air sul mercato italiano su TV, video-affissioni, web, stampa quotidiana e stampa periodica. La campagna, ruotando intorno al concetto di "people-centricity", racconta come dietro ad ogni viaggiatore e ad ogni esperienza di volo ci sono valori come amicizia, amore, famiglia che rendono ogni storia ed ogni viaggio un momento speciale. La campagna è stata premiata nell'ambito del premio "l'Italia che Comunica-IMC" aggiudicandosi il podio (argento) nella categoria film.

Le novità del servizio sono state raccontate anche con la partecipazione alla Milano Design Week, dove ITA Airways è stata protagonista con lo spazio espositivo dal titolo "Tutto il cielo in una stanza". Lo spazio esperienziale è stato costruito per invitare gli ospiti in un viaggio virtuale a bordo dei nuovi aeromobili ITA Airways per atterrare nelle nuove destinazioni. All'interno dello spazio si sono svolti incontri con la stampa e con ospiti corporate e trade, attraverso una serie di talk ed eventi amplificati a livello media con comunicazione sui principali canali social di ITA Airways.

Per la prima volta, inoltre, la Società è stata presente al Farnborough International Airshow una delle manifestazioni internazionali più importanti del mondo aeronautico. Abbiamo presentato l'Ammiraglia della nostra flotta, un Airbus A350 con livrea azzurra e il nostro Manifesto della Sostenibilità simbolo dell'impegno

della Compagnia verso il pianeta e le sue persone. Il tema della sostenibilità è stato costantemente al centro della comunicazione ITA Airways anche attraverso la verniciatura della scritta “Born to be Sustainable” sulla livrea “bianca” di un Airbus A350 e quattro Airbus A220.

Anche il nuovo programma di fidelizzazione Volare è stato oggetto della comunicazione ITA Airways con un evento ad inizio di marzo presso la lounge ITA Airways nell'aeroporto di Fiumicino ed una campagna on air per oltre un mese su tutto il territorio italiano, con focus Roma e Milano, tramite il web e maxi video-affissioni digitali (aeroporti di Fiumicino e Linate, zone chiave città e stazioni ferroviarie).

Il 15 ottobre, in occasione del compleanno della compagnia, lo abbiamo celebrato con uno spot TV “Le nostre ali siete voi” che ringrazia e celebra i nostri clienti, dipendenti e tutti gli italiani. La campagna è stata premiata dalla Gazzetta del pubblicitario - testa giornalistica online dedicata al mondo dell'advertising e della creatività - guadagnando il quarto posto come migliore campagna italiana del 2022 (tutti i settori e tutti i brand).

Piattaforma azzurri

La piattaforma “Azzurri”, vale a dire l'associazione con le principali eccellenze sportive italiane, ha consentito al brand ITA Airways di guadagnare visibilità facendo da filo rosso che unisce il nostro Paese, le persone, l'orgoglio di essere italiani.

Dopo il primo aeromobile entrato in servizio con la livrea ITA Airways nel mese di dicembre 2021 e intitolato a Paolo Rossi, la strategia di associazione con le eccellenze sportive italiane è proseguita per tutto l'anno, con:

- l'intitolazione degli aerei azzurri ad atleti italiani non più in attività, scelti anche attraverso un sondaggio social;
- una strategia di co-brand che ha portato il logo ITA Airways sulla maglia delle nazionali Italiane di basket di cui ITA Airways è Main Sponsor. ITA Airways ha infatti accompagnato il percorso di crescita dell'Italbasket per tutto l'anno con attivazioni “on field” nei principali palazzetti italiani e grande coinvolgimento di pubblico e audience sia in loco che a livello mediatico, fino al culmine della presenza durante EuroBasket 2022, principale competizione continentale Europea che ha visto l'Italia ben figurare nel girone di Milano e nelle gare ad eliminazione diretta giocate in Germania (quarti di finale e semifinale).
- la partnership con la Federazione Italiana Giuoco Calcio (FIGC) che consente al brand ITA Airways di essere presente attraverso led bordocampo fisici e virtuali, maxischermi e backdrop interviste nelle partite delle nazionali di calcio maschile, femminile e giovanili.
- la partnership con CONI che ci ha consentito tra le altre cose di realizzare un nuovo video per il briefing di sicurezza – proiettato a bordo degli aeromobili ITA Airways e veicolato sulle principali piattaforme online – realizzato con la partecipazione straordinaria di 12 Federazioni e 19 medagliati atleti azzurri del presente e del passato per un importante progetto multidisciplinare volto ad abbracciare il mondo dello sport nella sua complessità e non solo limitatamente agli sport più diffusi.

La strategia azzurri ha consentito di ottenere straordinaria visibilità.

A settembre, grazie alla partnership con ACI Autodromo di Monza, ITA Airways è stata presente all'interno dell'Autodromo Nazionale di Monza durante le giornate del GP d'Italia (9-10-11 settembre). La visibilità ITA Airways è stata caratterizzata dalla personalizzazione e brandizzazione totale di una Lounge esclusiva

all'interno dell'Hospitality Building dell'Autodromo nonché dallo spettacolare sorvolo del circuito da parte di un Airbus A350 ITA Airways dedicato per l'occasione ad Enzo Ferrari insieme alla pattuglia delle Frecce Tricolori. In occasione del centenario dell'autodromo, inoltre, il logo dello stesso è stato apposto sulla livrea di tre aeromobili intitolati ai grandi piloti del passato (Ascari, Alboreto, Nuvolari).

Social media

Per tutto l'anno, sui canali social si è svolta un'intensa attività di comunicazione finalizzata alla creazione di una solida social relationship con i clienti.

La strategia di approccio ai canali social è differenziata secondo un percorso finalizzato alla massimizzazione dei kpi's della piattaforma in coerenza con le attese degli utilizzatori del canale stesso:

- Strategia Instagram: spiegare bene la Compagnia, lavorando sull'identità del brand e sullo sviluppo di un linguaggio riconoscibile;
- Strategia Twitter: rispondere alle domande sfruttando la potenzialità della comunicazione real time per costruire una vera community di appassionati e clienti fidelizzati;
- Strategia Facebook: raccontare bene i servizi grazie alle peculiarità del canale che è ancora oggi uno degli strumenti di comunicazione più utilizzati e conosciuti in tutto il mondo;
- Strategia LinkedIn: avere un "giornale di bordo" Corporate al fine di poter costruire una relazione professionale con il mondo "business oriented".

Sono state effettuate complessivamente oltre 3.000 pubblicazioni con molteplici finalità: dalle attivazioni a supporto delle vendite, alla comunicazione del programma loyalty Volare, dalle nuove features di prodotto alle note informative e operative.

Tra le iniziative speciali segnaliamo alcune milestone che hanno segnato dei momenti, anche culturali, importanti:

- la campagna "Airplane Mode" lanciata in occasione di San Valentino premiata con l'argento nella categoria digital all'ADCI Award 2022 per l'elevata capacità innovativa nella comunicazione di una promozione commerciale;
- la campagna dell'8 marzo per celebrare la Festa della Donna con un omaggio ad alla prima donna Comandante di ITA Airways;
- le campagne di lancio dei nuovi voli per Nuova Delhi, Maldive e Tokyo
- la celebrazione del primo Compleanno di ITA Airways realizzata attraverso la raccolta di foto dei nostri aerei fatte dai nostri primi fan, i nostri clienti.

Le attività pianificate hanno generato oltre 650.000 interazioni con un sentiment positivo medio del 46% con un oltre l'80% su Instagram che si conferma essere il canale con una importante maturità di dialogo e apprezzamento dei contenuti.

Forte è stato anche lo sviluppo delle attività di community management: dopo una prima fase di avviamento, la community ha superato i 140.000 followers a cui abbiamo fornito oltre 23.000 risposte alle loro domande e curiosità, costruendo le basi per una solida brand retention.

Il servizio al cliente – in volo

L'anno 2022 ha visto, dal punto di vista del servizio di bordo, il lancio di numerose iniziative che hanno contribuito ad affermare la vocazione di ITA Airways come compagnia di bandiera orientata ad un servizio che

sia ispirato a trasmettere ai passeggeri il meglio dell'ospitalità, del servizio catering e del talento creativo italiani.

Tra le principali novità introdotte nel corso dell'anno:

- l'estensione della classe Superior, la Business Domestica (lanciata nel mese di dicembre'21 e con un servizio catering dedicato), a tutti i voli Nazionali;
- il lancio dell'edicola digitale riservata a tutti i passeggeri ITA Airways;
- il cambiamento del fornitore catering presso gli scali italiani, con conseguente revisione di tutti i menù e dei servizi offerti in tutte le classi e settori di rete;
- il lancio di un nuovo progetto sul catering di bordo dall'Italia per la Business class Intercontinentale, con piatti firmati da grandi Chef Stellati Italiani a rotazione: il primo è stato Enrico Bartolini, il secondo Gian Piero Vivalda;
- il miglioramento dell'intrattenimento di bordo con una numerosità contenuti crescente;
- il lancio della connettività su A350;
- l'avvio di accordi di partnership con marchi che rappresentano grandi ambasciatori dell'Italia nel mondo (Ferrari-Trento, Campari, Lema)
- Il lancio delle collaborazioni co-marketing con le amministrazioni locali per la promozione dell'Italia nel mondo partite con l'accordo con la Regione Friuli-Venezia Giulia che ha visto la personalizzazione della livrea di un aeromobile ITA Airways.

La flotta

Nel corso dell'anno è stato intenso il coinvolgimento e la partecipazione all'attività di progettazione dei nuovi aeromobili ordinati ad Airbus; se la prima parte dell'anno è stata orientata al disegno degli interni, delle galley e delle nuove sedute che saranno montate sulla nuova flotta A330-900, A321NX, A320N, A220-100/300.

Nei mesi di maggio e giugno sono stati consegnati i nuovi aeromobili A350, mentre a partire da ottobre hanno iniziato a volare i primi A220-300.

Il servizio al cliente a terra

Anche a terra, negli aeroporti, numerose e significative sono state le novità introdotte nel corso dell'anno 2022:

- l'apertura delle lounge "Piazza di Spagna" a Fiumicino e "Piazza della Scala" a Linate;
- l'apertura della temporary lounge "Piazza Venezia", in area imbarchi a Fiumicino, destinata al traffico Schengen;
- l'apertura di tutte le sale previste a Piano negli aeroporti italiani ed esteri;

Net Promoter Score

A partire da gennaio 2022, con l'obiettivo di monitorare la qualità del servizio offerto al cliente, elemento portante nel piano di sviluppo della Compagnia, è stata avviata, attraverso la partnership con Medallia, la rilevazione del Net Promoter Score (propensione a consigliare l'azienda ad amici e parenti). Questo indicatore, oltre a consentire l'identificazione delle aree di eccellenza e di miglioramento, viene utilizzato per determinare, unitamente ai parametri di redditività aziendale, l'accesso dei dipendenti al premio di risultato.

Il 2022 ha fatto registrare un net promoter score annuale pari a 26.2 (differenza tra percentuale di passeggeri molto propensi a consigliare la Compagnia e percentuale di coloro che mostrano scarsa disponibilità a consigliarla), con valori superiori all'obiettivo in entrambi i semestri (Target gennaio-giugno: 19, Target luglio-dicembre: 22).

Questo risultato, supportato dalle eccellenti performance di puntualità, dall'efficace servizio offerto dallo staff e dalla fluidità nell'erogazione dei servizi di terra e di bordo, evidenzia la credibilità e la fiducia che i clienti attribuiscono alla Compagnia in questo primo periodo di attività.

Supporto alle performance commerciali

Accanto agli obiettivi di brand, la comunicazione ITA Airways ha avuto anche l'obiettivo di supportare costantemente gli obiettivi commerciali in Italia e nel resto del mondo mantenendo sempre accesa la conversazione con il cliente, veicolando le offerte commerciali con spunti creativi sempre originali utilizzando tutti i canali (social media, sito web, invio di email, etc.) e creando campagne di comunicazione dedicate aumentando la pressione media durante i momenti commerciali fondamentali dell'anno.

Si segnalano in particolare:

- 43 campagne ATL in 15 Paesi (Italia, USA, Giappone, Brasile, Argentina, India, Germania, Francia, UK, Spagna, Olanda, Svizzera, Israele, Belgio, Grecia) con pianificazioni digital - oriented con presenza web e affissioni di grande impatto e visibilità nelle aree principali delle città oggetto di campagne.
- la spinta commerciale realizzata attraverso tre importanti campagne tattiche in Italia, per spingere le destinazioni e le offerte del periodo, rispettivamente nei mesi di febbraio (radio e web), maggio (affissioni digitali, radio e web) e settembre (tv, radio, web). A queste si aggiunge il supporto alla promo natalizia on air nel mese di dicembre su canale web.
- il sostegno al lancio delle nuove rotte con un push continuativo. Da segnalare in particolar modo un'iniziativa-evento per il lancio della rotta Fiumicino-Buenos Aires che ha coinvolto l'ex calciatore e celebrity Roberto Baggio generando un importante buzz di comunicazione sul tema (a Roberto Baggio è stato, infatti, intitolato proprio l'aereo che ha inaugurato il primo collegamento della rotta il 2 Giugno, con il campione a bordo).

Il supporto alle attività commerciali ha visto ITA Airways anche protagonista del TTG di Rimini (ottobre) con uno stand ispirato ai colori del cielo e con una serata di grande coinvolgimento dedicata agli operatori del settore, un roadshow dedicato alle aziende e agli agenti di viaggio (maggio), un evento presso la prestigiosa location del Chiostro del Bramante a Roma per supportare il lancio della partnership con TIE True Italian Experience (maggio).

Marketing Intelligence

Le strategie di marketing attuate nel corso del 2022, hanno avuto un impatto rilevante sulla brand awareness, determinando una crescita sostanziale di tutti gli indicatori correlati.

A luglio 2022 (dati in aggiornamento):

- ITA Airways era al quarto posto come Top of Mind tra le compagnie aeree italiane, dietro Ryanair (prima compagnia aerea in Italia per pax trasportati), Alitalia (un brand con oltre 70 anni di storia) e Lufthansa (prima compagnia aerea europea)
- L'awareness complessiva era del 71.4%, un risultato significativo se si considera la giovane età della compagnia e un mercato presidiato da competitor con una storia ed un posizionamento consolidato da decenni
- Serietà, affidabilità e credibilità rappresentavano elementi portanti del profilo di immagine della Compagnia, consolidando il posizionamento competitivo su temi come modernità, qualità e sicurezza.

Il programma “Volare”

Il programma Volare, lanciato lo scorso 15 ottobre 2021 e fondato sui valori di trasparenza, semplicità ed accessibilità, pone al primo posto il cliente, i suoi acquisti e le sue esigenze.

Gli elementi di innovazione proposti da Volare, quali la massima flessibilità di accumulo dei punti e i benefici dedicati ai suoi quattro Club esclusivi, hanno contribuito al raggiungimento di risultati positivi, in termini di numero di iscritti e fidelizzazione del cliente.

Al 31 dicembre 2022 la *Customer Base* Volare ha raggiunto un portafoglio di oltre 865.000 iscritti, di cui 55.000 Soci (6,4%), appartenenti ai Club di più alto valore (Club Plus, Premium, Executive ed Executive per sempre).



La strategia di *acquisition* portata avanti da Volare attraverso campagne ATL e attività di Status Match e Member get Member, nonché l'estensione dei servizi offerti, con possibilità di accrual e redemption di punti anche in modalità Cash & Points, hanno portato ad un veloce incremento degli iscritti e ad una maggiore fidelizzazione della clientela.

In particolare, i Soci appartenenti a Club ad alto valore hanno dimostrato una forte fedeltà nei confronti del programma, mostrando una maggior frequenza di volo ed uno spending maggiore per volo (ACV INC +31%, ACV INT +17%, ACV NAZ + 17%) rispetto ai clienti ITA Airways non iscritti al programma.

Nel secondo semestre del 2022 è stato, inoltre, portato avanti il piano di sviluppo per la contrattualizzazione dei primi partner Volare e la creazione di un marketplace dedicato:

- partnership con Korean Air, vettore aereo dell'alleanza Sky Team, consente ora ai clienti Volare di accumulare ed utilizzare i punti su voli operati dalla compagnia partner, usufruendo dei benefici SkyPriority;
- lancio di importanti partnership commerciali in diversi settori considerati di particolare rilievo per l'esperienza di viaggio di Frequent Travellers, tra cui quello alberghiero (Falkensteiner e Best Western), car rental (Avis, Budget e Maggiore) e parking (Easy Parking);
- infine, a settembre 2022 è stata siglata una partnership con American Express per il lancio, atteso per il secondo trimestre 2023, di 3 carte co-branded che permetteranno ai clienti di cumulare punti su tutte le categorie di spesa.

Alleanze e Accordi

ITA Airways è membro dell'Alleanza Globale SkyTeam. I requisiti di partecipazione all'Alleanza (Membership Requirements) sono stati soddisfatti, per il programma Frequent Flyer è attualmente prevista l'entrata a regime a giugno 2023.

I principali vantaggi per i clienti ITA derivanti dalla partecipazione a SkyTeam 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 opera 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 (Multilateral Interline Traffic Agreement) e partecipa al traffico interlinea, cioè la possibilità di vendere itinerari congiunti con altra compagnia aerea su un unico biglietto.

Al 31 dicembre 2022, sono attivi:

- 156 accordi interlinea;
- 89 accordi di Prorata Speciale (7 in più rispetto a giugno 2022), che consentono una copertura globale sia come vendita della rete ITA da parte dei vettori Partner sia come ampliamento della rete ITA che viene potenzialmente decuplicata;
- 30 accordi di Codeshare in vendita (3 in più rispetto giugno 2022) sia con vettori maggiori, 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, etc.).
- 62 accordi di staff travel (leisure) e 22 di servizio, per un totale di 84 accordi staff travel (il target assegnato era 60).

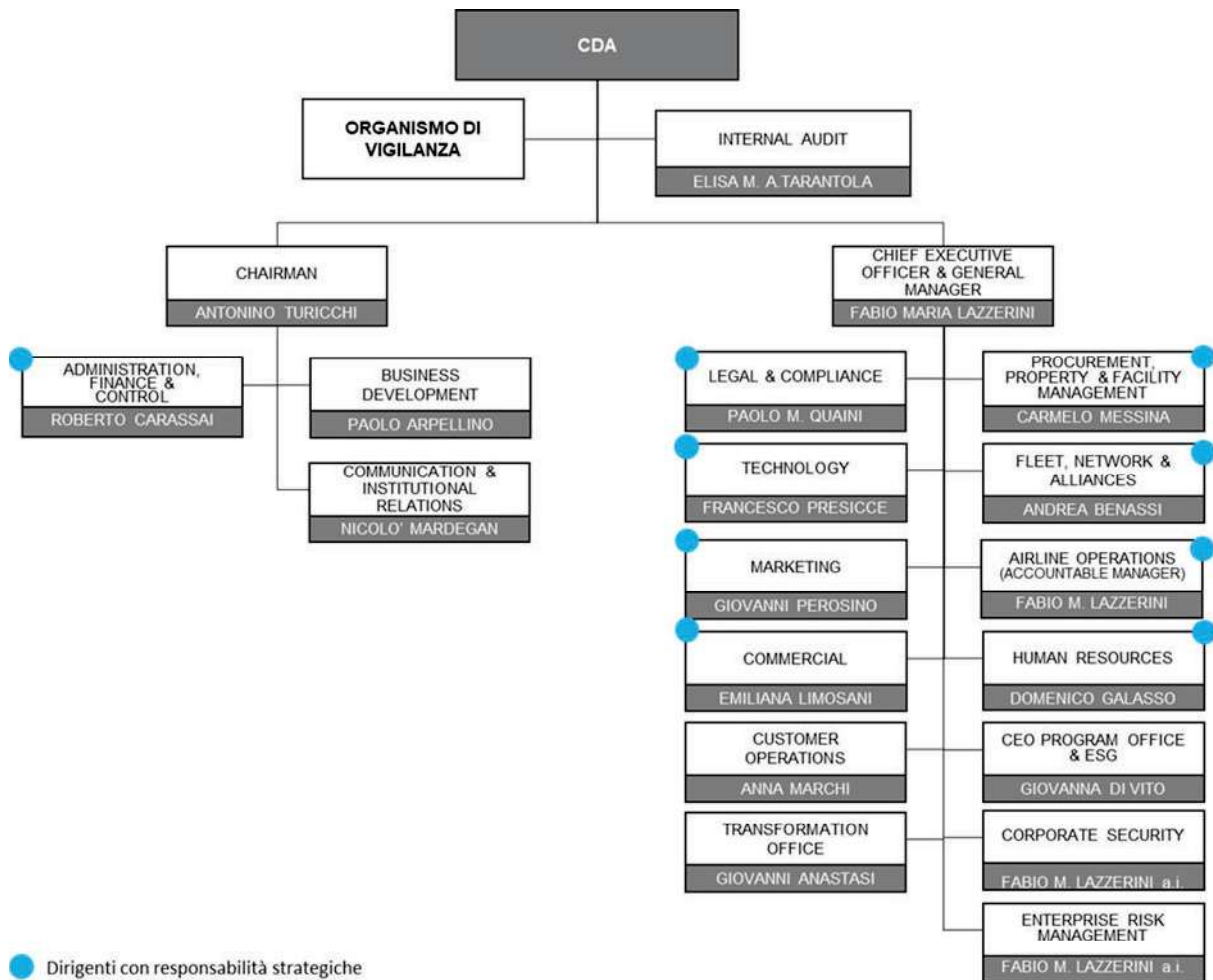
L'andamento del revenue generato da Alleanze e Partnership è risultato superiore alle aspettative ed ha raggiunto il 14,4% del totale dei ricavi da traffico passeggeri, al quale va sommato un ulteriore 3% di ricavi di alimentazione della rete (c.d. retained revenue) per un totale di circa 18% dei ricavi passeggeri.

Tra gli accordi attivati si segnalano quelli che servono per l'alimentazione dei nostri voli di lungo raggio. In particolare, sul Sud America i codeshare con Aerolinas Argentinas e con il vettore brasiliano Azul. A sostegno del volo Delhi è stato attivato un accordo di prorata speciale con il vettore indiano Vistara.

La guerra in Ucraina ha influenzato anche l'attività interlinea: tre vettori russi sono falliti ed i relativi accordi cancellati; inoltre, tutti i rapporti con vettori russi e ucraini sono interrotti. Aeroflot (linea aerea di bandiera russa) è stata sospesa da SkyTeam.

Risorse Umane

Organigramma



* Organigramma approvato dal CdA il 27.1.23

Persone

L'organico di ITA Airways al 31 dicembre 2022 risultava pari a 3.836 unità, delle quali 3.565 a tempo indeterminato e 271 a tempo determinato.

L'organico in part time al termine del periodo era di 262 unità di terra, quello con contratto di lavoro full time di 3.574 (1.347 per la terra e 2.227 per il volo).

Le seguenti tabelle mostrano i valori al 31 dicembre 2022 della forza puntuale e della forza media, raffrontata con quelli al 31 dicembre 2021:

PERSONE	<i>Forza Puntuale al 31 dicembre 2022</i>	<i>Forza Puntuale al 31 dicembre 2021</i>	<i>Delta</i>
Dirigenti	34	34	0
Quadri e Impiegati	1.556	897	659
Operai	19	10	9
Totale Terra	1.609	941	668
Piloti	777	510	267
Assistenti di Volo	1.450	783	667
Totale Volo	2.227	1.293	934
TOTALE	3.836	2.234	1.602

PERSONE	<i>Forza Media gen - dic 2022</i>	<i>Forza Media gen - dic 2021</i>	<i>Delta</i>
Dirigenti	36,3	16,0	20,4
Quadri e Impiegati	1.284,6	222,0	1.062,6
Operai	18,0	1,9	16,0
Totale Terra	1.338,9	239,9	1.099,0
Piloti	666,3	97,2	569,1
Assistenti di Volo	1.182,9	159,2	1.023,7
Totale Volo	1.849,2	256,4	1.592,8
TOTALE	3.188,1	496,3	2.691,8

Il Processo di Assunzione

Le assunzioni previste e perfezionate nel corso del 2022, hanno riguardato prevalentemente:

- la gestione del turn-over a fronte di cessazioni di rapporto di lavoro;
- il Personale Estero, in coerenza con le aperture dei mercati ed avvio delle operazioni di scalo
- il Personale operativo necessario per le attività correlate al programma di network e di entrata in flotta dei nuovi aeromobili (Airbus A350 e A220);
- il Personale Commerciale legato agli obiettivi di vendita.

Inoltre, nel corso dell'anno sono state autorizzate ulteriori assunzioni, non inizialmente previste, a fronte di business case positivi in termini di miglioramento dei ricavi e/o spegnimento di costi esterni.

In particolare, a seguito della chiusura del contratto di servizi con Covisian il 31 marzo 2022, si è realizzato l'insourcing delle attività del Call Center che ha visto l'assunzione di circa 370 risorse (di cui circa 200 come previsto da accordo sottoscritto in sede ministeriale, rif. paragrafo Relazioni Industriali della presente relazione).

La Società ha, inoltre, stipulato delle convenzioni con le principali Università (es. Luiss, Bocconi, Roma Tre) ed i centri per l'impiego per l'inserimento di stagisti curriculari ed extra-curriculari.

Infine, nel mese di dicembre è stato avviato il programma di ricerca e selezione del Personale Navigante (Piloti e Assistenti di volo) in coerenza con la previsione di crescita dell'attività operativa nel 2023 legata all'ingresso in flotta dei nuovi aeromobili di Lungo e Medio Raggio.

Si segnala che la compagnia è riuscita a garantire, con nuove assunzioni, la crescita operativa in termini di flotta e destinazioni in linea con i piani aziendali, senza che vi siano stati disservizi sull'operatività dovuti all'eventuale carenza di personale di volo, problematica questa che risulta abbia invece negativamente impattato altre compagnie.

Sono stati realizzati due Recruiting Day (Roma e Milano), sponsorizzati attraverso i canali di comunicazione istituzionali aziendali ed i principali social media, per dare visibilità all'iniziativa e raccogliere le candidature attraverso una piattaforma digitale di reclutamento.

Relazioni Industriali

Nel corso del 2022, le Relazioni Industriali si sono focalizzate sulla regolamentazione di aspetti delegati dal contratto aziendale sottoscritto a dicembre 2021, con particolare riferimento a:

- incarichi di struttura PN ("Cabin Crew Instructor" e relativo trattamento economico);
- work life balance (flessibilità della turnazione del PN, regolamentazione dello smart working dalla conclusione del regime semplificato);
- controllo costi (pianificazione ferie con l'obiettivo di completa fruizione entro l'anno);
- compliance normativa (modalità di gestione del Flight Data Monitoring, previsto dalla normativa EASA, modalità di utilizzo dei sistemi di videosorveglianza per il controllo delle infrastrutture e miglioramento della sicurezza informatica attraverso un sistema di protezione dei dispositivi in dotazione ai dipendenti).

Nel mese di giugno è stato raggiunto un accordo presso il Ministero del lavoro con il quale ITA, con riferimento alle esigenze di organico effettivamente riferibili al proprio progetto di autonoma erogazione del servizio di call center, si è resa disponibile ad effettuare 200 proposte di assunzione al personale Covisian già impiegato sulle attività svolte per la Compagnia.

Il 13 luglio 2022 è stato raggiunto un accordo con le OO.SS. e le AA.PP. secondo il quale è stato convenuto di riconoscere a tutto il personale in possesso dei requisiti definiti dalla contrattazione collettiva la quota base del Premio di Risultato per il primo semestre 2022, tenendo anche conto della rilevanza eccezionale e non ripetibile dell'impatto di alcuni fattori esterni (con particolare riferimento all'incremento significativo del costo del carburante derivante dallo scoppio del conflitto russo-ucraino) sull'Ebitdar. Con riferimento al secondo semestre 2022, persistono le medesime condizioni eccezionali esogene e analogamente al primo semestre, il contributo del personale di ITA Airways è risultato essenziale e, di conseguenza, l'azienda ha deciso di riconoscere a tutto il Personale il PDR secondo semestre con le competenze del mese di gennaio 2023.

Nel corso di novembre 2022 sono state avviate interlocuzioni con le OO.SS e con le Associazioni professionali al fine di verificare quanto pattuito negli accordi aziendali sottoscritti nel dicembre 2021.

Formazione e Addestramento del Personale Navigante

Personale Navigante Tecnico

Nell'anno 2022 è continuata l'attività addestrativa per le abilitazioni aeromobili per i flight crew, sono state effettuate 145 conversioni da B777 ed EMB verso A320, A220 e A330, 96 transizioni da A320 ad A330(49 Comandanti e 47 Piloti), è proseguita la formazione per l'abilitazione all'A350 per 49 Comandanti e 89 Piloti. Sono stati, inoltre, effettuati corsi comando per 110 risorse, corsi per cambio operatore per 6 Comandanti assunti da mercato e l'addestramento per 52 Piloti Cadetti.

È stata svolta l'attività di Training (aule e simulatori di volo) per un totale di 9400 giornate addestrative erogate a terra (di cui 4500 simulatori) e 5100 giornate addestrative in volo.

Personale Navigante di Cabina

Nell'anno 2022 sono state assunte e formate 670 risorse.

Formazione obbligatoria (Sicurezza sul Lavoro e GDPR)

Nel corso dell'anno 2022 è proseguita l'attività di formazione obbligatoria in ambito Salute e Sicurezza sul Lavoro (ex D.lgs. 81/08) e Privacy (ex GDPR).

La formazione ha riguardato il personale di terra e il personale navigante ed ha interessato le figure di Dirigente per la sicurezza, Preposto per la sicurezza, Lavoratore, Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, Addetti lotta antincendio e primo soccorso.

La formazione Sicurezza sul Lavoro, erogata sia in modalità e-learning che in presenza, ha riguardato complessivamente 920 risorse mentre la formazione GDR ha coinvolto circa 2700 risorse.

Altre Informazioni

Scenario normativo interno, comunitario, internazionale

Ambito Nazionale

Normativa COVID-19

Nei primi mesi del 2022 a causa dell'insistenza della pandemia da COVID-19 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. 7 gennaio 2022 n. 1, convertito con modificazioni in Legge 4 marzo 2022, n. 18 che ha previsto l'obbligo vaccinale per tutti i lavoratori gli over 50.

Con D.L. 24 del 24 marzo 2022, convertito con modificazioni in Legge 19 maggio 2022 n. 52 è stato disposto il termine dello stato di emergenza in data 31 marzo 2022 e, sulla base dello stesso provvedimento, il Ministero della Salute, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha adottato in data 31 marzo 2022 le nuove linee guida per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel trasporto pubblico che hanno previsto, per salire a bordo di aerei, la necessità del green pass base (in luogo del green pass rafforzato) e l'obbligo di indossare la mascherina FFP2. Tale obbligo è stato rimosso, limitatamente al trasporto aereo, con Ordinanza del Ministero della Salute del 15 giugno 2022.

Oneri di servizio pubblico Sardegna

In data 23 marzo 2022 ITA Airways ha comunicato alla Regione Autonoma della Sardegna (in seguito "Regione") la propria volontà di accettare di operare in regime di oneri di servizio pubblico le rotte Alghero-Roma Fiumicino e v.v., Alghero-Milano Linate e v.v., Cagliari-Roma Fiumicino e v.v., Cagliari-Milano Linate e v.v., Olbia-Roma Fiumicino e v.v. e Olbia-Milano Linate e v.v. senza esclusiva e senza compensazione per 12 mesi a partire dal 15 maggio 2022, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 466/2021 e s.m.i. (in seguito "Decreto") che prevede la possibilità di interrompere il servizio con un preavviso di almeno 6 mesi da parte del vettore.

Il 28 marzo 2022 Volotea ha presentato accettazione degli oneri di servizio pubblico sulle rotte Cagliari-Roma Fiumicino e v.v., Cagliari-Milano Linate e v.v., Olbia-Roma Fiumicino e v.v. e Olbia-Milano Linate e v.v. senza esclusiva e senza compensazione per 12 mesi a partire dal 15 maggio 2022.

La Regione ha accolto le accettazioni di entrambi i vettori, che hanno deciso di operare congiuntamente su tutte e quattro le rotte in sovrapposizione su Cagliari e Olbia mentre ITA Airways gestirà l'intero operativo su Alghero.

Nel mese di agosto 2022 sia Volotea che ITA Airways hanno notificato alla Regione la loro l'interruzione del servizio a partire da febbraio 2023, nel rispetto dei termini previsti dal Decreto come sopra descritto, a causa dell'incremento imprevisto dei costi di esercizio dovuto soprattutto all'aumento del costo del carburante ed all'assenza nel Decreto di adeguati meccanismi compensativi.

A seguito di tale decisione dei vettori, la Regione ha lavorato ad una nuova procedura di gara per affidare le rotte in esclusiva e con compensazione. Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. C410 del 26 ottobre 2022 la Commissione Europea ha informato della pubblicazione dei relativi bandi di gara (uno per ciascuna delle sei rotte interessate) per l'assegnazione del diritto di operare i servizi aerei in esclusiva e con compensazione dal 17 febbraio 2023 al 26 ottobre 2024, con termine ultimo per presentare le rispettive offerte previsto per il 27 dicembre 2022. ITA Airways si è aggiudicata le rotte Cagliari-Roma Fiumicino e v.v. e Cagliari-Milano Linate e v.v., Volotea e Aeroitalia hanno accettato di operare senza compensazione la rotta Olbia-Roma Fiumicino (dopo un'iniziale aggiudicazione della rotta ad Aeroitalia) e la rotta Olbia-Milano Linate è stata assegnata ad Aeroitalia.

Le gare relative alle rotte Alghero-Roma Fiumicino e Alghero-Milano Linate sono andate deserte. A tal proposito la Regione ha attivato una procedura negoziata per ciascuna delle due rotte, invitando, oltre a ITA Airways, Volotea, Aeroitalia, Ryanair, Easyjet e DAT, incrementando lievemente la compensazione pecuniaria. Rispetto a tale procedura negoziata la Commissione Europea (DGMOVE) ha espresso perplessità ed ha richiesto l'attivazione di una nuova procedura di gara aperta. Poiché una nuova procedura di gara aperta avrebbe avuto tempistiche non conciliabili con la prosecuzione del servizio, la Regione ha indetto una nuova procedura negoziata invitando le compagnie sopra citate per affidare le due rotte in esclusiva e con compensazione per un periodo di 8 mesi (dal 17 febbraio al 28 ottobre 2023) con riparametrazione della compensazione sul periodo considerato e impegno a pubblicare un nuovo bando per il periodo 29 ottobre 2023-26 ottobre 2024. Ad esito delle procedure di gara ITA Airways si è aggiudicata la rotta Alghero-Milano Linate mentre la Alghero-Roma Fiumicino è stata assegnata ad Aeroitalia.

Piano Nazionale degli Aeroporti

Ad ottobre 2022 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (che, con la XIX legislatura è tornato alla denominazione di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "MIT") ha posto in consultazione la bozza del Piano Nazionale Aeroporti (PNA) elaborata da ENAC.

La bozza di Piano disegna il perimetro d'interesse dell'aviazione civile traguardando il 2035, in un percorso di riconciliazione del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente, tanto da essere coerente e permeabile rispetto ai temi della sostenibilità ambientale, della digitalizzazione e dell'innovazione tecnologica, assi portanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Si tratta di un documento di indirizzo politico e tecnico di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in grado di potenziare la competitività del sistema economico nazionale, soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, realizzare la transizione ecologica e digitale del settore, aumentare l'accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori, riducendo le attuali disuguaglianze.

Il documento si apre con i) valutazione degli scenari di riferimento e delle potenzialità di traffico, con previsioni e stime per i prossimi anni e necessità del territorio e ii) analisi delle capacità aeroportuali e della gestione degli scali; seguono le proposte di razionalizzazione del network aeroportuale per soddisfare la domanda di traffico al 2035 (stimata in 302 milioni di passeggeri) e dei relativi incentivi allo sviluppo (con proposta di revisione delle linee guida). Il Piano affronta anche il tema della Advanced/Urban Air Mobility, della sostenibilità climatica e sociale, dell'integrazione modale con altre tipologie di trasporto e si conclude con l'analisi e le proposte legate allo sviluppo del Cargo aereo.

ITA Airways ha fornito le proprie osservazioni in cui ha condiviso lo spirito della proposta redatta da ENAC, iniziativa necessaria per guidare la ripresa post pandemica in maniera organizzata ed armonica, nell'ottica di creare un sistema nazionale che possa contribuire in maniera importante alla crescita del trasporto aereo stesso e, più in generale, allo sviluppo del Paese. La compagnia ha inoltre sostenuto come negli ultimi anni si siano susseguiti interventi normativi sicuramente utili e necessari per far fronte alle rapide evoluzioni tecnologiche ed industriali del settore, ma probabilmente non rientranti in un'ottica di sistema Paese, a cui hanno fatto seguito politiche differenti da parte degli aeroporti in ottica campanilistica e non di sistema che hanno contribuito, nel tempo, all'ascesa in termini di quote di mercato dei vettori low cost a danno del vettore di riferimento nazionale e degli altri vettori italiani.

ITA Airways continuerà a seguire l'iter di approvazione del PNA e fornire il proprio contributo agli stakeholders coinvolti.

Scenario competitivo e incidenza della concorrenza dei vettori low cost

Con riferimento alla concorrenza dei vettori low cost, che mantengono in Italia quote di mercato rilevanti anche nel primo semestre del 2022 sulla scorta di quanto già rappresentato nella nota al bilancio 2021, in data 24 febbraio 2022 è stata presentata nella IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni una risoluzione da parte dell'on. Roberto Rosso con cui si impegna il Governo ad adottare ogni opportuna iniziativa anche di carattere normativo volta a i) garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione di incentivi pubblici, contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento destinati ai vettori aerei per lo sviluppo di nuove rotte, ii) emanare apposite linee guida finalizzate a prevedere, in capo alle società di gestione aeroportuale, specifici obblighi di comunicazione periodica in merito alle incentivazioni riconosciute e iii) tutelare e valorizzare il proprio investimento in ITA Airways, nel pieno rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

La risoluzione è stata incardinata in Commissione ad aprile 2022 ma non è mai stata posta in votazione. È in corso di valutazione una riproposizione della risoluzione o una nuova iniziativa durante la XIX legislatura.

Decarbonizzazione del Trasporto Aereo

È stato ufficialmente presentato alla Camera dei deputati lo scorso 21 aprile il "Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo", l'osservatorio che riunisce stakeholders istituzionali, associazioni di categoria, mondo accademico e industriale e si propone, con il supporto di esperti, di definire una road map per assicurare la transizione green e raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica dell'intero settore al 2050.

Mission del Patto è raccogliere e diffondere conoscenza scientifica mettendo a sistema risorse e competenze dei diversi attori e realtà accademiche attive nel processo di decarbonizzazione.

ITA Airways è presente nel Comitato di Indirizzo dell'osservatorio e coordina i lavori del Gruppo di Lavoro per gli operatori aerei.

Il 21 settembre p.v., presso l'Aeroporto Leonardo di Vinci di Roma Fiumicino, e in diretta streaming sul sito del Sole 24 Ore, si terrà il primo evento di presentazione dei risultati del lavoro delle Tavole rotonde del Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo.

Ambito UE

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 UE 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 – ASEAN

L'Associazione delle Nazioni del Sud-est Asiatico (Asean) e l'Unione Europea hanno siglato il 17 ottobre u.s. il primo accordo di trasporto aereo intercontinentale.

L'accordo, applicato immediatamente, permette 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.

EU – Tunisia

Il 9 luglio 2021 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 tutt'ora in corso scambi tra UE e Governo tunisino per la definizione della nuova data.

Adozione direttiva PNR

La Direttiva (UE) 2016/681 del 27 aprile 2016, riguardante l'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi, 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 stata attivata anche la trasmissione dei dati PNR per tutti i voli da/per l'Italia e la Grecia.

EU Fit for 55

Il 14 luglio 2021 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.

Nel corso del Consiglio dei ministri UE del 2 giugno u.s. il Consiglio ha definito il proprio orientamento generale rispetto alle proposte avanzate dalla Commissione in tema di Aviazione commerciale, che mirano a perseguire ambiziosi obiettivi climatici: riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e neutralità in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050.

In occasione del trilogio di dicembre, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo politico sulla revisione delle norme regolanti l'EU Emissions Trading Scheme (EU ETS) applicabili al settore del trasporto aereo, concordando la graduale eliminazione delle quote di emissioni a titolo gratuito, ed in particolare: il 25% nel 2024, il 50% nel 2025 e il 100% nel 2026.

Tutte le quote saranno dunque vendute all'asta a partire dal 2026. Per quanto riguarda l'utilizzo dei proventi, Consiglio e il Parlamento hanno convenuto di trasferire 5 milioni di quote dal settore del trasporto aereo al Fondo per l'innovazione. I co-legislatori hanno parimenti concordato di riservare 20 milioni di quote a titolo gratuito per incentivare l'utilizzo di carburanti (SAF Allowances), che nel breve termine rappresentano la scelta privilegiata per decarbonizzare il settore. L'accordo politico provvisorio sarà formalmente adottato dal Consiglio e dal Parlamento nel corso del 2022.

Sono invece tutt'ora in corso le negoziazioni tra Consiglio e Parlamento UE rispetto alla direttiva RefuelEU, l'iniziativa legislativa tesa a stimolare la domanda e l'offerta di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'UE.

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 del primo semestre 2022, così come previsto, è stata avviata la trasmissione dei dati API:

- alle Autorità israeliane, in modalità interattiva, per tutti i voli da/per Israele;
- alle Autorità albanesi, in modalità standard, per tutti i voli da/per l'Albania.

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

Angola

Si rende noto che nel mese di febbraio le Autorità Aeronautiche dell'Angola hanno richiesto un incontro negoziale alle Autorità Italiane per aggiornare le intese vigenti relativamente agli aspetti tecnici ed operativi. La controparte ha anticipato con Nota Verbale che nel corso delle trattative richiederà di confermare l'adozione del criterio della mono designazione (ma risulta che a livello europeo abbia già scambiato con altri Paesi le clausole di designazione comunitaria in regime di multi), 7 collegamenti passeggeri e 3 tutto merci per Parte

(contro rispettivamente i 14 e 7 servizi settimanali proposti nel 2019 dalla delegazione italiana), nonché la cancellazione delle vigenti previsioni in materia di diritti di quinta libertà. La data dei negoziati non è ancora stata definita.

Etiopia

Le Autorità aeronautiche etiopi hanno richiesto ad Enac la concessione temporanea di diritti di quinta libertà sulle rotte Addis Abeba/Roma/Marsiglia e Addis Abeba/Milano/Zurigo, a favore della compagnia Ethiopian Airlines, limitatamente alla stagione invernale 2022-2023, richiedendo, con successive comunicazioni, tutt'ora in valutazione da parte delle autorità italiane, l'ampliamento delle destinazioni operabili in regime di quinta libertà. Gli accordi bilaterali vigenti prevedono, per i servizi passeggeri, diritti di quinta libertà su 5 punti in Europa diversi da Marsiglia e Zurigo.

Iraq

Nel primo trimestre del 2022 Le Autorità Aeronautiche irachene hanno richiesto un incontro negoziale alle Autorità Italiane per finalizzare la bozza di testo dell'Air Services Agreement scambiato in occasione dell'ICAN (ICAO Negotiation Event) 2019 ed aggiornare le intese vigenti relativamente agli aspetti tecnici ed operativi. I negoziati si dovrebbero tenere a Roma in data da definirsi.

Regno Unito

L'8 settembre u.s. si sono svolti a Roma i negoziati aeronautici tra Italia e Regno Unito tesi alla definizione di taluni aspetti operativi non regolati all'interno del Trade and Cooperation Agreement (TCA) - l'accordo vigente tra Unione Europea e Regno Unito, raggiunto a seguito dell'uscita del Paese dall'UE (Brexit) - che disciplina le attuali relazioni aeronautiche tra il Regno Unito ed i Paesi membri dell'Unione Europea.

Il TCA prevede infatti la possibilità di poter operare su punti illimitati tra UK ed UE, senza restrizioni sul numero di frequenze per i servizi effettuati in terza e quarta libertà, rinviando invece alle intese bilaterali l'eventuale concessione di diritti di quinta libertà per il settore All-cargo, sia linea che charter (sono al momento esclusi i diritti di quinta libertà passeggeri).

A valle delle negoziazioni, le autorità hanno concordato la possibilità per i rispettivi operatori di poter effettuare 3 (tre) collegamenti settimanali con diritti di quinta libertà All-cargo (senza limitazioni geografiche), rinviando la rinegoziazione delle facoltà operative concesse ad un nuovo incontro negoziale, da tenersi entro il termine della stagione di traffico Summer 2023.

Il Memorandum of Understanding (MoU) condiviso e le relative previsioni entreranno in vigore solo a seguito del completamento delle verifiche di conformità condotte dalla Commissione Europea, e tese a valutare la coerenza delle nuove intese con le previsioni del TCA.

Venezuela

Le Autorità Aeronautiche venezuelane hanno richiesto un incontro negoziale alle Autorità Italiane per aggiornare le intese vigenti relativamente agli aspetti tecnici ed alle facoltà operative. Si coglie l'occasione per evidenziare che, in caso di eventuale negoziato, è probabile che la Controparte venezuelana richieda lo scambio di diritti di quinta libertà. Le autorità non hanno ancora reso nota la data dei futuri negoziati.

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 € 1,35 miliardi a seguito delle interlocuzioni 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, Francesco Caio ha proceduto alla nomina, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, del nuovo Presidente, Alfredo Altavilla, 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.

Con riferimento all'esercizio 2022, il Consiglio di Amministrazione della Società in data 31 gennaio 2022 ha approvato un aggiornamento del Piano Industriale in relazione agli anni 2022-2026.

In data 12 ottobre 2022, il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il progetto di bilancio intermedio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 30.06.2022.

In data 8 novembre 2022 l'Assemblea convocata ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile ha deliberato (i) di ripianare integralmente le perdite riportate nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022, per complessivi € 420.809.302,45, relative al bilancio al 31 dicembre 2020, al bilancio 31 dicembre 2021, nonché al bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2022, (ii) di aumentare, conseguentemente, il capitale sociale da € 299.190.697,55 a € 699.190.697,55 e così per un importo di € 400.000.000,00, non procedendo all'emissione di nuove azioni, da offrire in sottoscrizione, alla pari, all'unico socio, (iii) di modificare l'art. 5 dello statuto sociale relativo al capitale sociale, al fine di riportare l'effettiva consistenza del capitale stesso.

In data 16 novembre 2022, l'Assemblea, preso atto delle dimissioni rassegnate dai consiglieri Angelo Piazza, Lelio Fornabaio, Cristina Girelli, Alessandra Fratini, Simonetta Giordani, Silvio Martuccelli e Frances Vyvyen Ouseley, ha deliberato (i) di revocare Alfredo Altavilla dalla carica di Presidente e di membro del Consiglio di Amministrazione di ITA Airways, (ii) di rideterminare in 5 il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione; (ii) di nominare, quali nuovi componenti del Consiglio di Amministrazione, Antonino Turicchi, per la carica di Presidente, Gabriella Alemanno, Frances Vyvyen Ouseley e Ugo Arrigo, in qualità di consiglieri del CdA, autorizzando il Consiglio di Amministrazione della Società ad attribuire al Presidente del Consiglio di Amministrazione, Antonino Turicchi, le medesime deleghe già attribuite al precedente Presidente, ad eccezione della delega in materia di personale e con competenza esclusiva invece con riferimento alla delega in materia di comunicazione e relazioni istituzionali. I nuovi membri dureranno in carica fino alla scadenza del mandato conferito a suo tempo all'attuale organo amministrativo, ovvero fino all'Assemblea che sarà chiamata ad approvare il bilancio al 31 dicembre 2022.

In data 21 novembre 2022 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato il conferimento delle deleghe al Presidente e all'Amministratore Delegato, come da indicazioni ricevute dall'Assemblea il 16 novembre 2022.

In data 30 novembre 2022 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di approvare una nuova formulazione delle deleghe da attribuire al Presidente e all'Amministratore Delegato, prevedendo altresì di riservare specifiche materie alla competenza esclusiva del Consiglio di Amministrazione stesso.

Con riferimento all'operazione di privatizzazione, il Ministero dell'economia e delle finanze ha comunicato in data 31 agosto 2022 che, ad esito della procedura disciplinata dal DPCM 11 febbraio 2022 e finalizzata alla cessione del controllo di ITA S.p.A., sarà avviato un negoziato in esclusiva con il consorzio formato da Certares Management LLC, Delta Airlines Inc. e Air France-KLM S.A., la cui offerta è stata ritenuta maggiormente rispondente agli obiettivi fissati dal DPCM. Alla conclusione del negoziato in esclusiva, non si è proceduto alla finalizzazione della trattativa.

Avendo ritenuta conclusa la procedura avviata con DPCM sopra illustrato, con un nuovo DPCM datato 22 dicembre 2022 è stato modificato il precedente decreto rivedendo integralmente le modalità di dismissione della partecipazione del MEF in ITA, al fine di accelerare la definizione di partnership che assicurino il perseguimento degli obiettivi di sviluppo industriale e di potenziamento dell'attività della Compagnia. In data 27 gennaio 2023 il MEF ha annunciato di aver sottoscritto la lettera d'intenti di Deutsche Lufthansa AG per acquisire una quota di minoranza di ITA Airways, documento propedeutico per aprire la trattativa tra le parti.

Approvazione bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021

In data 3 maggio 2022, l'Assemblea ha approvato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 di Italia Trasporto Aereo S.p.A. che evidenziava una perdita d'esercizio pari a euro 147.909.571,93, riportata a nuovo, a fronte di un Patrimonio Netto di euro 568.109.192,60, comprensivo del risultato dell'esercizio.

Partecipazioni

Il 24 febbraio 2022 è stata costituita la Società Volare Loyalty S.p.A (iscrizione Registro Imprese di Roma in data 1° marzo 2022) con l'obiettivo di dotare il gruppo di una organizzazione specificatamente dedicata alla realizzazione degli obiettivi di sviluppo del Programma di Loyalty di ITA Airways.

In data 30 settembre 2022 l'Assemblea di Volare Loyalty S.p.A. ha deliberato, in sede straordinaria, di approvare un aumento del capitale sociale di € 50.000,00, con un sovrapprezzo di € 3.442.000,60. Tale aumento di capitale è stato contestualmente liberato mediante il conferimento del Ramo d'Azienda, denominato "Volare", di proprietà di ITA Airways.

Di seguito si riassumono le principali informazioni societarie:

Proprietà: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Capitale sociale: euro 150.000 interamente sottoscritto e versato

n° azioni: 100.000 senza valore nominale

modello Governance: tradizionale

Amministratore Unico: Emiliana Anna Limosani

Collegio Sindacale: Presidente TitoFlavio Scibetta; Sindaci effettivi Giovanni Izzi e Stefano Saponaro

Compensi: 35.000€ al Presidente del Collegio Sindacale e 25.000€ a ciascuno dei Sindaci effettivi

Società di Revisione: KPMG S.p.A.

Attività di direzione e coordinamento: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Poteri di firma: all'Amministratore Unico sono attribuiti, ai sensi dell'art. 20 dello Statuto sociale, tutti i poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società

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 cinque membri.

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

- Presidente⁵ € 70.000
- Amministratore Delegato⁶ € 35.000
- Consiglieri € 35.000

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

- Presidente € 40.000
- Sindaco effettivo € 30.000
- Sindaco effettivo € 30.000

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 esclusione degli atti riservati all'Assemblea dalla legge e dallo statuto. Il C.d.A. è attualmente composto da cinque 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.

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.

⁵ Il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice civile, ha deliberato, in linea con la politica di remunerazione approvata dal consiglio stesso e dall'assemblea degli azionisti, di riconoscere al Presidente un emolumento fisso di Euro 130.000,00, aggiuntivo rispetto al compenso ex art. 2389, comma 1, del Codice Civile, determinato in Euro 70.000,00 dall'Assemblea dei soci, , nonché un piano di incentivazione a breve termine (MBO) pari al 50% della remunerazione fissa e un piano di incentivazione a lungo termine (LTI) pari al 50% della remunerazione fissa.

⁶ Il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, ha deliberato, in linea con la politica di remunerazione approvata dal consiglio stesso e dall'assemblea degli azionisti, di riconoscere all'Amministratore Delegato un emolumento fisso di Euro 45.000,00, aggiuntivo rispetto al compenso ex art. 2389, comma 1, del Codice Civile, determinato in Euro 35.000,00 secondo quanto previsto dal Decreto Istitutivo, un compenso fisso di € 320.000,00 per il ruolo di Direttore Generale, nonché un piano di incentivazione a breve termine (MBO) pari al 50% della remunerazione fissa e un piano di incentivazione a lungo termine (LTI) pari al 50% della remunerazione fissa.

Nel corso della seduta consiliare del 21 novembre 2022, il Consiglio di Amministrazione, alla luce della riduzione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione, ha ritenuto di non esercitare la facoltà, di cui all'articolo 11.12 dello statuto sociale, di nomina dei Comitati endoconsiliari, in precedenza suddivisi in: Comitato Parti Correlate, Comitato Controllo e Rischi, Comitato Remunerazioni e Nomine; Comitato Sostenibilità e Scenari.

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.

Presidente

Il Presidente ha la rappresentanza della Società ed esercita le deleghe conferite in materia di strategie, finanza, rapporti istituzionali e comunicazione, 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 anche in qualità di Direttore Generale gestisce le attività operative e di business della stessa, nonché esercita le deleghe in tema di acquisti, legale e compliance e risorse umane. 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 Collegio Sindacale partecipa altresì il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12, L. n.259/1958.

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.

La Società, al fine di censire in maniera unitaria le suddette parti correlate (persone fisiche e giuridiche), si è munita di un registro che viene aggiornato con cadenza semestrale.

Per la descrizione delle transazioni e il dettaglio dei rapporti patrimoniali ed economici con parti correlate, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo n.7 del bilancio d'esercizio annuale.

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 Airways, attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del Codice civile.

Contenziosi in essere

Contenzioso trasportistico

In merito alla gestione del contenzioso trasportistico civile avente come oggetto del contendere i disservizi a passeggeri e bagagli nel territorio italiano, al 31 dicembre 2022 risultano pendenti nel territorio italiano, 1.107 procedimenti giudiziari, aventi ad oggetto richieste di indennizzo ai sensi del Regolamento (CE) n. 261/2004 e della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, per un importo complessivamente di poco superiore ad euro 600.000, il cui rischio di soccombenza è stato stimato sulla base anche delle indicazioni fornite dai consulenti legali appositamente incaricati.

All'estero, risultano pendenti n.173 procedimenti (rischio stimato pari a € 350.000 circa), principalmente nei paesi Brasile e Argentina; il rischio complessivo di soccombenza è stimato sulla base anche delle indicazioni fornite dai consulenti legali locali.

Contenzioso civile

Tra i contenziosi di natura civilistica, è altresì significativo menzionare:

- il giudizio introdotto dal precedente fornitore di servizi catering (Gate Gourmet Italia Srl), che lamenta l'asserito illegittimo recesso anticipato da parte di ITA Airways da due contratti di servizi, in relazione ai quali Gate Gourmet ha avanzato una richiesta risarcitoria per complessivi euro 20 milioni circa. Per questo giudizio, ancora nella fase iniziale, la Società ha accantonato una somma ritenuta congrua sulla base della valutazione del rischio eseguita dai legali che la assistono.
- Il giudizio di impugnazione della delibera del Consiglio di Amministrazione della Società del 20 ottobre 2022 da parte del dott. Alfredo Altavilla con contestuale richiesta risarcitoria per danni da quantificarsi in corso di causa. Il giudizio è nella sua fase iniziale. Il rischio di soccombenza è allo stato giudicato come remoto dal consulente legale appositamente incaricato.

Contenziosi amministrativi

Al 31 dicembre 2022 risultano inoltre pendenti i seguenti cinque contenziosi amministrativi, dei quali:

- tre sono stati azionati dalla Società contro il diniego di accesso agli atti a lei opposto da alcuni aeroporti ai quali ITA Airways aveva presentato apposita istanza. Per esautività si precisa che, successivamente al 31 dicembre 2022, due giudizi sono stati definiti con sentenza di rigetto.

- Un giudizio è stato introdotto dinanzi al TAR Piemonte dalla SAVE, società di gestione aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, avverso la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 81/2022, pubblicata il 17 maggio 2022. Il relativo ricorso è stato notificato a ITA Airways in qualità di controinteressato; la Società ha ritenuto di non doversi costituire in giudizio.
- Un giudizio dinanzi al Consiglio di Stato, con il quale il ricorrente ha appellato la sentenza del TAR Lazio (Roma) n. 7668/2022 che aveva riconosciuto la legittimità del diniego di accesso agli atti opposto dalla Società. Per eshaustività si precisa che il giudizio è stato definito in data successiva al 31 dicembre 2022, con sentenza di accoglimento dell'appello.

Contenzioso giuslavoristico

Nel corso del 2022 sono stati depositati complessivamente presso i Tribunali di Roma, Milano e Busto Arsizio 124 ricorsi (che coinvolgono complessivamente 1387 risorse) contro ITA, prevalentemente da parte di quanti avevano già indirizzato alla Società diffide stragiudiziali (che si sono conseguentemente ridotte in misura corrispondente e attualmente risultano pari a 87).

Relativamente al contenzioso inerente alla pretesa applicazione dell'articolo 2112 c.c. per il riconoscimento della continuità del rapporto di lavoro tra Alitalia Società Aerea Italiana in amministrazione straordinaria e ITA Airways, il rischio di soccombenza, anche alla luce dell'evoluzione processuale del contenzioso, è stato confermato dal legale esterno della società come remoto. Inoltre, risultano marginali le azioni legali relative a pretese discriminazioni o rivendicazioni di carattere economico.

All'estero pendono due procedimenti, uno in Brasile (pendente in secondo grado conclusosi in primo grado con una pronuncia favorevole a ITA) e l'altro in UK (che coinvolgono complessivamente 6 ricorrenti) azionati, anche in questi casi, da ex dipendenti Alitalia Società Aerea Italiana in amministrazione straordinaria che rivendicano la continuità del rapporto nei confronti di ITA Airways.

All'estero, il rischio di soccombenza è stato stimato probabile dai consulenti legali coinvolti e, pertanto, è stato allocato in bilancio un coerente fondo rischi.

I due ex dirigenti destinatari di licenziamento per giusta causa nel corso dell'anno hanno impugnato il provvedimento in sede giudiziale. Il rischio di soccombenza nell'eventuale giudizio è stato valutato come remoto dal consulente legale.

Con riferimento al licenziamento per giusta causa intimato nel corso dell'anno ad un comandante della compagnia, il quale ha convenuto la Società in giudizio al fine di ottenere l'accertamento dell'asserita illegittimità del recesso, formulando richiesta di reintegrazione nel posto di lavoro e di risarcimento del danno, il rischio di soccombenza è stato valutato dal consulente legale al quale è stato conferito il mandato come possibile. La direzione Risorse Umane della Società stima il valore associato a tale rischio come non materiale.

Contenziosi Fiscali e Tributari

Alla data del 31/12/2022 ITA Airways ha in essere due contenziosi tributari pendenti dinnanzi alla Corte di Giustizia di Cagliari aventi ad oggetto l'impugnazione, da parte della Società, di due cartelle di pagamento notificate dall'Agenzia delle Entrate – Riscossione. Le cartelle di pagamento oggetto di impugnazione sono

relative all'asserito mancato pagamento del Contributo Unificato dovuto da ITA Airways per diversi procedimenti giurisdizionali presentati al Tribunale Amministrativo della Sardegna.

Si precisa che le cartelle di pagamento in esame sono state interamente pagate dalla Società nel corso del 2022, fermo restando il diritto di ripetizione di quanto corrisposto in caso di esito positivo dei contenziosi.

Politiche di gestione della sicurezza

Sicurezza informatica

La Società ha condotto un insieme di iniziative volte a mitigare l'esposizione ai rischi cyber mediante l'implementazione di soluzioni tecniche e la definizione/standardizzazione di processi aziendali. Tra queste si segnalano:

- La migrazione delle infrastrutture on premise e relativi tool di sicurezza dal data center Kindryll ad AWS in cloud ed Equinix;
- knowledge transfer ed addestramento del nuovo SOC;
- definizione ed implementazione della connettività e dei processi di gestione account relativi ad Amadeus;
- conseguimento della compliance alla PCI-DSS relativamente alle vendite effettuate tramite sito ed app commerciale.

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 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.

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.

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.

ITA Airways, in coerenza con il Piano Industriale, ha predisposto le linee guida della sostenibilità aziendale che orientano il modello di sviluppo in ottica sostenibile dell'azienda:

1. crescere come compagnia aerea innovativa guidata dai criteri di sostenibilità;
2. ridurre l'impatto della value chain sul pianeta;
3. creare valore per i clienti, le comunità e il nostro paese;
4. mettere le persone al centro;
5. incorporare i principi ESG nella governance aziendale e guidarla in base a essi.

Nei primi 6 mesi del 2022 è stata avviata l'implementazione della Roadmap della Sostenibilità impostata a fine 2021. Di seguito i principali milestone:

- Definizione del 'Manifesto di Sostenibilità' per l'identificazione degli impegni aziendali in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti dall'ONU. Il manifesto è stato declinato in dieci impegni ESG (Environment, Social, Governance), principi guida della Sostenibilità:
 - **Environment:**
 - Decarbonizzazione
 - Compensazione delle emissioni
 - Green value chain
 - **Social:**
 - Diversità, Inclusione e Crescita
 - Parità Di Genere e Pay Gap
 - Supporto alla Comunità
 - Promozione del Turismo
 - **Governance:**
 - Value Based Management
 - Politiche e Pratiche Etiche
 - Engagement in the Sustainability Agenda
- Individuazione di 45 linee di azione con relativa attivazione di 85 iniziative a breve termine legate agli impegni del Manifesto:
 - **Decarbonizzazione**
 - ✓ *Progressivo rinnovo della flotta*
 - ✓ *Miglioramento dell'efficienza del consumo di carburante degli aeromobili (in tutte le fasi di terra, volo, manutenzione e gestione della flotta)*
 - ✓ *Riduzione dell'impatto ambientale delle attività affidate Gestori aeroportuali ed Enti aeroporti*

- ✓ *Collaborare con gli stakeholder dell'industria del trasporto aereo per individuare ed adottare procedure di navigazione più efficienti ed innovative*
- ✓ *Incrementare l'utilizzo del carburante ecologico SAF (Sustainable Aviation Fuel)*
- ✓ *Innovazione tecnologica per la riduzione dell'impatto ambientale dell'industria dell'aviazione*
- ✓ *Promozione del trasporto intermodale*
- ✓ *Riduzione del peso degli aeromobili*
- **Compensazione delle emissioni**
 - ✓ *Coinvolgimento dei passeggeri nella riduzione dell'impatto ambientale del volo attraverso la pratica della "compensazione"*
 - ✓ *Introduzione di una offerta per le aziende con carburante ecologico SAF (Sustainable Aviation Fuel)*
- **Catena del Valore Green**
 - ✓ *Introduzione di materiali di bordo alternativi e sostenibili*
 - ✓ *Fornitura ai clienti di pasti e snacks basati sui principi di una dieta sana ed equilibrata*
 - ✓ *Miglioramento della raccolta differenziata e della gestione dei rifiuti di bordo*
 - ✓ *Recupero e riutilizzo dei materiali in ottica di circolarità*
 - ✓ *Strategia green interna e sostenibilità degli edifici/uffici*
 - ✓ *Procedure di approvvigionamento sostenibile verso i fornitori*
- **Diversità, Inclusione e Crescita**
 - ✓ *Programmi di istruzione e formazione*
 - ✓ *Politiche retributive, iniziative di "welfare" e "benefits"*
 - ✓ *Aumento della Consapevolezza ed azioni su diversità e inclusione*
 - ✓ *Promozione del benessere e bilanciamento tra lavoro e vita privata*
- **Parità Di Genere e Pay Gap**
 - ✓ *Promozione talenti femminili nell'industria dell'aviazione*
 - ✓ *Uguaglianza di trattamento nei processi di selezione*
 - ✓ *Pianificazione di azioni volte alla valutazione e riduzione del differenziale retributivo di genere*
 - ✓ *Promozione di una leadership al femminile all'interno dell'azienda*
- **Supporto alla Comunità**
 - ✓ *Donazioni di voli speciali/biglietti alle comunità in stato di emergenza*
 - ✓ *Promozione di tariffe etiche*
 - ✓ *Progetto per aumentare l'accesso al trasporto aereo delle persone affette dai disturbi dello spettro autistico*
 - ✓ *Miglioramento dell'accessibilità delle strutture e dell'esperienza di volo per le persone con disabilità*
 - ✓ *Donazione dei pasti di bordo non utilizzati*
 - ✓ *Partnerships con organizzazioni no-profit per supportare comunità bisognose*
- **Promozione del Turismo**
 - ✓ *Progetto "True Italian Experience"*
 - ✓ *Progetto Carta Giovani*
 - ✓ *Collaborazione nella promozione dei principi del turismo sostenibile*

- **Value Based Management**
 - ✓ *Miglioramento dei processi decisionali con criteri di priorità e monitoraggio delle iniziative sostenibili*
 - ✓ *Introduzione di incentivi aziendali incentrati sulla sostenibilità*
 - ✓ *Utilizzo degli strumenti di misurazione delle iniziative sostenibili in linea con gli standard internazionali*
 - ✓ *Strumenti di analisi automatizzati in ambito sostenibilità*
- **Politiche e Pratiche Etiche**
 - ✓ *Definizione del codice etico e di comportamento*
 - ✓ *Definizione di un Comitato all'interno del Consiglio di Amministrazione per l'indirizzo e la supervisione della performance di sostenibilità*
 - ✓ *Sviluppo di strutture e processi di governance sulla sostenibilità*
 - ✓ *Politiche aziendali per i controlli interni etici*
- **Engagement in the Sustainability Agenda**
 - ✓ *Iniziative di comunicazione volte alla consapevolezza e coinvolgimento sulle tematiche relative alla sostenibilità*
 - ✓ *Donazioni e contributi ad attività filantropiche*
 - ✓ *Azioni volte alla promozione del made in Italy e dello stile di vita italiano*
 - ✓ *Partecipazione a iniziative di settore e sfide per l'innovazione*
- Definizione della metodologia con relativi criteri per prioritizzazione delle iniziative in una matrice impatto/sforzo.
 - **Piano di sostenibilità:** estensione delle linee di intervento in un Piano pluriennale con orizzonte temporale 2022-2026 e individuazione di 5 Pilastri strategici della Sostenibilità di collegamento con il Piano Industriale
 - **Lancio della comunicazione sulla sostenibilità:**
 - Comunicazioni relative alle azioni implementate a supporto della sostenibilità di ITA Airways: *partecipazione alle Sustainable Flight Challenge di Skyteam, Airbus 350 con livrea bianca e claim "Born to be Sustainable", partnership con ENAC ed ANGSA sul Programma Autismo*
 - Lancio del Manifesto della sostenibilità illustrato da una firma internazionale, con uno stile immediatamente riconoscibile, legato alla brand identity di ITA Airways. Il Manifesto è stato presentato in anteprima il 19 luglio alla stampa internazionale al' *Farnborough International Airshow*.
 - **Modello operativo:** progettazione di strutture e processi di governance per il processo decisionale di sostenibilità e definizione dei prossimi passi

Nel corso del 2022 ITA Airways ha completato l'implementazione di una serie di iniziative, previste all'interno delle 45 Linee di azione del Piano di Sostenibilità, in coerenza con i Commitment previsti nel Manifesto della Sostenibilità.

▪ **Decarbonizzazione**

- ✓ Nel 2022 sono entrati in flotta **10 aeromobili di nuova generazione**: 6 Airbus 350 e 4 Airbus 220.
L'Airbus A350-900 è un aeromobile in assoluto tra i più moderni, efficienti e tecnologicamente avanzati attualmente sul mercato. L'aeromobile è utilizzato per le tratte intercontinentali. Rispetto agli aeromobili di generazione precedente è più silenzioso con emissioni di rumore minore del 40%; il peso della struttura è diminuito del 70% grazie all'utilizzo diffuso di materiali compositi, titanio e leghe di alluminio e il consumo di carburante è inferiore del 25% con conseguentemente minori emissioni di CO2.
L'A220-300 è un aeromobile single-aisle (a fusoliera stretta) di Airbus. Per le sue ridotte dimensioni (150-160 posti contro i 300-350 di un A350 è utilizzato per il breve e medio raggio. Punto di forza di questo aeromobile, l'aerodinamica avanzata che, combinata con i motori turbofan appositamente progettati, consentono una riduzione del 25% di consumo di carburante (e delle emissioni di CO2) rispetto agli aerei della generazione precedente, producono il 50% in meno di impatto acustico e di ossidi di azoto.
- ✓ Nel 2022 è stato avviato l'**utilizzo di SAF- Sustainable Aviation Fuel**, un biocarburante prodotto con materiali di scarto di varia provenienza che può ridurre le emissioni fino all'80% rispetto al jet fuel convenzionale. L'aumento presso l'aeroporto di Fiumicino di disponibilità di SAF ha permesso ad ITA Airways di impiegarlo – in una quota dell'0,5% - in una serie di iniziative: i primi 10 voli dell'operativo nel 2021, le due tratte la Roma-Venezia e la Roma-Barcellona, i due voli della competizione dedicata alla sostenibilità di Skyteam «The Sustainable Flight Challenge», i voli operati nei mesi di giugno e luglio con l'aeromobile dedicato "Born to be Sustainable". Inoltre, il volo speciale dedicato al Gran Premio d'Italia di Monza F1 dell'11 settembre 2002 è stato operato con un A350 contenente il 20% di SAF. Infine, il Volo Papale in Bahrein del 3 novembre è stato rifornito con un quantitativo di SAF dello 0,5%.
- ✓ ITA Airways mette a disposizione di tutti i clienti gratuitamente l'**edicola digitale**. Un servizio innovativo che ha consentito alla Compagnia di eliminare completamente le riviste cartacee a bordo dei propri aeromobili e nelle Lounge. L'edicola digitale è fruibile dai clienti ITA Airways che hanno effettuato il check-in e mette a disposizione di tutti oltre 7.000 titoli relativi a informazione, spettacolo, cultura, sport e moda da 120 paesi diversi e in più di 60 lingue. I contenuti possono essere scaricati e letti offline grazie ad una semplice APPi
- ✓ ITA Airways ha inoltre compiuto un passo avanti verso la mobilità del futuro firmando un **Protocollo d'Intesa con Airbus** relativo alla collaborazione nell'ambito dei trasporti UAM (Urban Air Mobility) in Italia. Verrà sviluppato congiuntamente (eVTOL) CityAirbus NextGen, un vettore completamente elettrico in grado di trasportare fino a quattro persone (pilota incluso) su un raggio operativo di 80 km ad una velocità di crociera di 120 km/h - caratteristiche che lo rendono perfettamente adatto al trasporto veloce ed ecologico nelle città. Un progetto che riguarda lo sviluppo dell'aviazione civile urbana e di prossimità che consentirà ad ITA Airways di espandere

la propria offerta anche alla connettività tra aeroporto e centri urbani o territori limitrofi con un innovativo velivolo elettrico a decollo e atterraggio verticale a zero emissioni

▪ **Compensazione delle emissioni**

- ✓ Ai fini della decarbonizzazione del trasporto aereo, è possibile **compensare le emissioni** oggi non eliminabili sostenendo progetti a favore dell'ambiente, naturale o sociale. ITA Airways collabora con CHOOOSE - società norvegese specializzata nel climate tech - per offrire ai Clienti la possibilità di calcolare e compensare le emissioni di CO2 dei propri voli (o supportare l'adozione di carburanti sostenibili). I progetti scelti - selezionati da esperti del settore con ITA Airways - sono certificati sulla base di standard accreditati e riconosciuti a livello internazionale, come VCS, Gold Standard, American Carbon Registry e Climate Action Reserve.
- ✓ Inoltre nell'ambito dello Sky Team Flight Challenge i due voli AZ110 FCO-AMS del 07 maggio e AZ 608 FCO-NYC del 14 maggio sono stati totalmente compensati per 177 tonnellate di CO2 da ITA Airways attraverso un contributo a tre progetti di conservazione e rigenerazione delle foreste (Maísa in Brasile, Kariba in Zimbabwe e Basso Zambesi in Zambia).
- ✓ Anche il volo papale del 3 novembre da Roma al Bahrein è stato totalmente compensato per 160 tonnellate di CO2 da ITA Airways attraverso un contributo a un'iniziativa di compensazione delle emissioni certificata Gold Standard "The breathing space improved cooking stoves program" sviluppata in India, selezionato sulla base di due criteri: destinazione alle comunità locali e localizzazione in uno dei paesi in cui vola ITA Airways.

▪ **Catena del Valore Green**

- ✓ ITA Airways ha avviato un processo di progressiva introduzione di **materiali di bordo sostenibili**. Nel Corso del 2022 ci sono state alcune sperimentazioni, altre modifiche sono state introdotte stabilmente.
 - Skyteam Challenge pilot test:** a bordo dei due voli sono stati utilizzati quasi esclusivamente materiali riciclabili e ridotto drasticamente l'uso di plastica.
 - White Livery - Born To Be Sustainable pilot test :** posate in legno in economica dall'Italia, materiali green per sacchi e buste, menu card in carta riciclata.
 - In modo stabile** sono stati introdotti: posate in bioplastica in cabina Economy Lungo raggio e kit preimpostato in legno (incluso cucchiaino, zucchero e tovagliolo) in cabina Economy su tutta la rete; procedura di ricarica dell'erogatore di sapone da toilette a bordo (invece della sostituzione) sui voli in partenza dall'Italia; bicchiere di carta usa e getta in classe economica al posto del bicchiere di plastica con una forte riduzione dell'uso di plastica a bordo
- ✓ Dopo una sperimentazione pilota su CDG e AMS, seguito da altre sei destinazioni (MAD, BCN, NCE, MUC), il **processo di gestione dei rifiuti a bordo** è stato pienamente implementato all'interno di The Sky Team Flight Challenge ottenendo il premio per il "Best waste management. E' stata inoltre effettuata la **riconversione** delle coperte e piumini a bordo con tinteggiatura blu savoy.
 - Nell'edificio principale dell'**Head Quarter a Fiumicino** sono state introdotte le luci a led e sistema di Air Conditioning temporizzato.

- **Diversità, Inclusione, Crescita, Parità Di Genere e Pay Gap**

- ✓ Nell'ambito della continua **formazione del personale navigante**, sono stati completati 110 corsi comando, per diventare Comandante di Ruolo, e completati i corsi MPL (Multi-crew Pilot Licence) per circa 52 cadetti, i corsi MPL formano allievi che ricopriranno inizialmente il ruolo di co-pilota.
- ✓ Da inizio 2022 è previsto per i dipendenti il **Premio di risultato**, legato al raggiungimento di due obiettivi: uno relativo alla redditività aziendale (Ebitdar) e l'altro riferito alla soddisfazione del cliente (Net Promoter Score).
- ✓ Da febbraio è stata introdotta l'**assicurazione sanitaria** per il personale di terra e familiari. Dalla fine di agosto 2022 è stata introdotta la modalità di **lavoro agile** in modalità stabile, non più legata all'emergenza sanitaria.
- ✓ L'impegno di ITA Airways nella **promozione del talento femminile** nel settore dell'aviazione è stato oggetto di una iniziativa di comunicazione sui principali quotidiani nazionali di cui è stata testimonial la Comandante Francesca Longhi, prima donna ad aver superato i nuovi Corsi Comando della Compagnia. Inoltre, ITA Airways supporta la **Campagna della IATA «25by2025»**, un'iniziativa globale per cambiare l'equilibrio di genere nel settore dell'aviazione, che si pone l'obiettivo di aumentare del 25% o fino a un minimo del 25% entro il 2025 il numero di donne in posizioni apicali e aree sottorappresentate. Attualmente la prima linea di ITA Airways ha una composizione del 20% al femminile.

- **Supporto alla Comunità**

- ✓ ITA Airways è impegnata in **partnership con organizzazioni no-profit attive nel sociale**, nella prevenzione e promozione della salute, supportando la diffusione delle loro iniziative.
ITA Airways ha supportato la **Giornata Internazionale Contro la Violenza sulle Donne** (25 novembre) - ricorrenza nata da una risoluzione delle Nazioni Unite del 1999 - invitando tutti i dipendenti di terra e di volo a partecipare attivamente, recandosi al lavoro, a terra come in volo, con il caratteristico segno rosso sotto gli occhi., a testimonianza della propria adesione. Insieme alla **Fondazione Atena Onlus** - organizzazione impegnata sui temi che riguardano la salute della donna La Compagnia ha collaborato all'iniziativa di sensibilizzazione «\Voliamo lontano dalla violenza», distribuendo un braccialetto di tessuto rigenerato, brandizzato per l'occasione, realizzato con l'Associazione Made in Carcere (impegnata nel perseguimento di una seconda opportunità per le donne detenute e della doppia vita per i tessuti.
In occasione della **Race for the Cure** - evento simbolo dell'associazione **Komen Italia** - per la lotta ai tumori del seno, ITA Airways ha ospitato i volontari dell'Associazione, per la raccolta delle iscrizioni alla manifestazione che si è svolta a Roma nel maggio 2022.
ITA Airways ha sostenuto la settimana di celebrazioni per la **Giornata Mondiale della Croce Rossa e Mezzaluna Rossa** (maggio 2022) offrendo codici sconto per 150.000 volontari della CRI e con un piano di comunicazione dedicato (newsletter, social media, annunci a bordo). Ha inoltre ha collaborato con la Croce Rossa donando coperte per emergenza alluvione Marche.

Con **Unicef** è stata realizzata una collaborazione per il supporto alle iniziative destinate a contrastare la crisi umanitaria in Ucraina, coinvolgendo e sensibilizzando i clienti attraverso i canali di comunicazione ITA Airways (sito, canale social ed a bordo dei propri aerei con annunci dedicati). In collaborazione con le **Misericordie Fiorentine, il Dipartimento di Protezione Civile Nazionale ed il SERMIG** ITA Airways ha effettuato un **volo umanitario per l'Ucraina**, per il trasporto di circa 10 tonnellate di aiuti a sostegno delle popolazioni colpite dal conflitto in Ucraina e per il trasferimento in Italia di cittadini in fuga dalle zone di crisi

- ✓ ITA Airways ha inaugurato la scorsa estate il **Programma Autismo**, studiato in **partnership con ANGSA** (Associazione Nazionale Genitori per Sone con Autismo) e in **sinergia con ENAC**. Il programma prevede due percorsi: la familiarizzazione prima di partire e un servizio dedicato per il viaggio. ITA Airways mette gratuitamente a disposizione delle persone autistiche una sessione sul proprio simulatore di volo, per arrivare al giorno della partenza sereni e sicuri, al momento del viaggio vero e proprio è stato disegnato un servizio personalizzato che accompagna il Cliente durante tutta la sua esperienza, fino all'arrivo a destinazione.
- ✓ ITA Airways collabora con ENAC, IATA e altre compagnie aeree italiane all'ulteriore sviluppo dei servizi di **assistenza dei passeggeri PRM (Person with Reduced Mobility)**, ossia persone con disabilità fisica (sensoriale o motoria, permanente o temporanea) o mentale, dovuta all'età o a qualsiasi altra causa che richieda particolare attenzione e adattamento ai suoi bisogni. Nell'ambito del progetto **One click away**, ITA Airways ha sviluppato una nuova pagina sul sito web, disegnata in modalità 'easy to read' secondo gli standard ENAC per migliorare l'accessibilità alle informazioni. Nella Homepage del sito è presente in alto a destra un'icona dedicata da cui si accede alla dedicata alle assistenze, strutturata secondo un preciso ordine di priorità definito con le associazioni di categoria
- ✓ ITA Airways ha lanciato **«Voglia di Volare»** un corso realizzato per aiutare le persone a ritrovare il piacere di volare, accogliendole nel cuore delle sue attività, il Flight Center della Compagnia, dove si addestra il personale di volo e si può toccare con mano il mondo dell'aviazione e assaporare la bellezza di "volare" prima di prendere l'aereo. Il programma «Voglia di Volare» è rivolto non solo a chi non ha mai volato, ma anche ai viaggiatori occasionali o abituali per i quali volare ha sempre comportato qualche pensiero. I corsi si articolano attraverso una coinvolgente esperienza di due giorni che si conclude con un volo accompagnati dallo staff della Compagnia, ed un anno di assistenza post-corso su tutti i voli ITA Airways.

▪ **Promozione del Turismo**

- ✓ ITA Airways sostiene il **FAI - Fondo per l'Ambiente Italiano - attraverso** l'adesione al programma di membership aziendale Corporate Golden Donor, con l'obiettivo di collaborare al grande progetto di tutela del FAI, promuovere il turismo sul territorio valorizzando le eccellenze locali.

▪ **Value Based Management**

- ✓ ITA Airways ha definito un modello di prioritizzazione per la valutazione dei progetti del piano di sostenibilità basato su sei criteri per valutare impatti e costi dei progetti, fermi restando gli obblighi

regolatori e di trasparenza; durante il 2022 ha avviato un processo di selezione di subject matter expert ed enti terzi per la misurazione e la certificazione ESG ai fini della redazione del Bilancio di Sostenibilità, in compliance con la normativa europea.

▪ **Politiche e Pratiche Etiche**

- ✓ **Il Codice Etico di ITA Airways** declina l'impegno della Compagnia per uno sviluppo etico e sostenibile. Etica, integrità, correttezza sono principi fatti propri dall'Azienda e sono pilastri fondamentali per il suo successo sul mercato, per la reputazione e per un rapporto trasparente con gli stakeholders. Mediante il codice vengono affermati i valori di lealtà, onestà e professionalità, i principi e le regole di comportamento che i Destinatari (gli amministratori, gli organi di controllo, il management, tutti i dipendenti, fornitori, consulenti, partners e coloro che intrattengono rapporti, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente con ITA Airways) sono tenuti a rispettare nello svolgimento delle loro attività. I valori e i principi etici contenuti nel Codice mirano inoltre a contribuire sulle sfide sociali attuali, come al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) ed i Principi Guida su Imprese e Diritti Umani (UNGP), definiti dalle Nazioni Unite.
- ✓ Nell'ambito della Società, il Consiglio di Amministrazione ha istituito i seguenti Comitati: Comitato Controllo e Rischi; Comitato Remunerazione e Nomina; Comitato Parti Correlate; **Comitato Sostenibilità e Scenari**. Quest'ultimo supervisiona, con incontri periodici, la pianificazione e l'attuazione della strategia ESG e del piano di sostenibilità
- ✓ ITA Airways si è dotata di un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01**. Il "Modello 231" di ITA Airways 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.

▪ **Engagement in the Sustainability Agenda**

- ✓ ITA Airways ha aderito al **Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo**, che nasce per favorire ed accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del trasporto aereo nell'ambito degli SDGs e dell'Agenda 2030 con riferimento all'obiettivo «Net Zero Emissions» entro il 2050. ITA Airways ha aderito al Patto insieme ai principali protagonisti industriali del trasporto aereo, istituzioni e associazioni che, in sinergia con esperti del mondo accademico, propongono una "road map", un percorso virtuoso volto al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del settore. Per il ruolo centrale del trasporto aereo a favore dell'economia e del tessuto sociale del Paese, il Patto si pone l'obiettivo di definire un percorso che renda compatibile lo sviluppo della connettività e della produttività a livello planetario con la tutela dell'ambiente. La piena decarbonizzazione del settore aereo al 2050 sarà infatti raggiungibile grazie all'attuazione di molteplici iniziative che nel breve-medio termine saranno focalizzate sullo

sviluppo dei carburanti ecosostenibili (SAF), mentre nel medio-lungo termine prevederanno soluzioni innovative a beneficio del miglioramento dell'impatto del trasporto aereo sull'ambiente.

- ✓ Il Piano di rinnovo della flotta rappresenta un capitolo fondamentale della strategia di crescita di ITA Airways in una prospettiva di Sostenibilità. Testimonial di questo impegno, **gli aeromobili «Born To Be Sustainable»** - attualmente un A350 e quattro A220 - con livrea dedicata. La grande scritta «Born To Be Sustainable» sulla fusoliera, illustra questo impegno fondante, che ITA Airways persegue in linea con i Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite, coniugando la sostenibilità ambientale e sociale con la crescita del business e la solidità finanziaria.
- ✓ ITA Airways ha partecipato alla **“The Sustainable Flight Challenge”** dell'alleanza SkyTeam, una gara che mette in competizione l'industria del trasporto aereo, stimolando e accelerando l'innovazione e il cambiamento verso un futuro più sostenibile e la decarbonizzazione dei cieli. Durante la sua prima edizione nel 2022, 16 compagnie aeree hanno operato due voli in modalità sperimentale, testando una serie di iniziative di salvaguardia ambientale con l'obiettivo di farle diventare le best practices per il futuro dell'aviazione. ITA Airways ha partecipato con un volo a medio raggio da Roma Fiumicino ad Amsterdam Schiphol il 7 maggio 2022, operato con un Airbus A320, ed un volo a lungo raggio da Roma Fiumicino a New York il 14 maggio 2022, operato con un Airbus A330. Il pilot test dei due voli ha visto l'adozione di una serie di misure volte a migliorare l'efficienza delle operazioni attraverso le operazioni degli aeromobili a terra (utilizzo dell'APU, Weight & Balance), le procedure e le operazioni di volo (monitoraggio discrezionale del carburante, il rullaggio del motore singolo, l'atterraggio con flap ridotto), i programmi di gestione e manutenzione della flotta (Minimum Equipment List fuel related, Engine washing, Fleet replanning). Inoltre, in collaborazione con provider e istituzioni sono state messe in atto una serie di iniziative: miglioramento del coordinamento a terra e in rotta, carburante HVO (biodiesel) per il rifornimento delle apparecchiature di terra e allocazione di elettricità verde. La Compagnia si è aggiudicata due importanti riconoscimenti: prima posizione sia per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica su un volo di medio raggio, «Greatest CO2 Reduction Medium-Haul», che per il miglior programma di gestione dei rifiuti di bordo, «Best Waste Management». ITA Airways è stata anche insignita dell'importante riconoscimento «Best Employee Engagement» - condiviso con tutte le compagnie aeree della Challenge - per l'apprezzamento nel coinvolgimento attivo del personale nel raggiungimento degli obiettivi della gara.
- ✓ ITA Airways opera i **voli papali all'insegna della Sostenibilità**. Per ITA Airways è un onore e un motivo di grande orgoglio accompagnare Papa Francesco e il suo entourage e farlo all'insegna della Sostenibilità, che lo stesso Pontefice richiama costantemente nel suo Magistero. ITA Airways ha predisposto per i Viaggi Apostolici del Santo Padre, voli a impatto ambientale zero CO2 per ciò che riguarda i consumi di carburante attraverso: l'efficientamento delle procedure operative e di eco-piloting già in essere; l'attribuzione dei benefici ambientali derivanti dal SAF (Sustainable Airline Fuel) per un quantitativo pari al 0,5% del rifornimento necessario per questi voli; la compensazione integrale delle emissioni non eliminabili derivate dal consumo di carburante con l'acquisto di «crediti di carbonio» attraverso la partecipazione ad un progetto di riduzione di CO2 (certificato Gold Standard).

Sistemi informativi

Successivamente all'avvio delle operazioni di ITA Airways, sono stati intrapresi progetti di evoluzione dei sistemi informativi con l'obiettivo di supportare le Direzioni di business nel raggiungimento degli obiettivi prefissati. Tali progetti di evoluzione dei sistemi informativi si pongono i seguenti principali obiettivi:

- supportare il processo di trasformazione digitale della Compagnia; tra questi si segnalano progetti su vendita, post-vendita, programma Loyalty e processi interni della compagnia;
- ridurre i costi attraverso progetti di consolidamento (es. infrastrutture);
- aumentare il grado di sicurezza dei sistemi informatici attraverso l'esecuzione di interventi di mitigazione dei rischi informatici in ambito cyber security.

Di seguito i principali progetti realizzati e quelli in corso di implementazione:

- Evoluzioni in ambito Contact Center ITA
- Evoluzioni in ambito programma Loyalty Volare per la gestione dei clienti ITA Airways che aderiscono al programma fedeltà della Compagnia.
- Evoluzioni su Sito e APP
- Realizzazione use case in ambito CRM
- Realizzazione e completamento del nuovo sistema di procurement per la digitalizzazione di tutti i processi di approvvigionamento, al fine di gestire ogni categoria di spesa e garantire trasparenza generale e tracciabilità dei flussi e dei dati
- In corso di completamento il nuovo sistema di Engineering & Maintenance AMOS
- Nel corso del mese di febbraio 2023 si è positivamente conclusa la migrazione del sistema HOST di compagnia Sabre alla nuova soluzione Amadeus che si occupa della gestione delle prenotazioni, della biglietteria, della gestione dell'accettazione del passeggero sul volo e del bilanciamento dell'aeromobile. La soluzione offre, inoltre, la possibilità di adattare le offerte e i prezzi in tempo reale, in maniera automatizzata e integrata, tenendo sempre il cliente al centro dei propri processi.
- Progetto di consolidamento delle infrastrutture
- Realizzazione piattaforma on cloud per il calcolo delle radiazioni cosmiche
- Scoping study per la dismissione di infrastruttura mainframe
- Adeguamento sistemi per phase in nuova flotta

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 a supporto delle diverse funzioni di business e soprattutto per dare risposte alle richieste del mercato di riferimento in cui opera ITA Airways. 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 ha avviato un processo di Innovation atto a implementare:

- ✓ una strategia di modellazione innovativa e disruptive dei servizi offerti al passeggero con particolare focus sui temi di digitalizzazione e proattività sui needs del cliente;

- ✓ un programma 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.

Nel corso del 2022 ITA Airways ha avviato diverse iniziative volte a promuovere un mindset culturale innovativo: ad esempio, tramite il lancio della prima edizione del contest "ITA Airways Calls 4 Ideas" aperta a tutti i dipendenti, sono state raccolte più di 180 idee utili a migliorare i processi interni ed i servizi per i passeggeri, con l'obiettivo di migliorare la customer experience. Le idee vincitrici del contest "ITA Airways Calls 4 Ideas" sono in corso di disegno e realizzazione, con l'obiettivo di migliorare la customer journey ed experience in linea con il piano industriale.

Il progetto è stato realizzato in partnership con ENI Joule – la scuola d'impresa di ENI, con cui è stato dato l'accesso a tutti i partecipanti del contest al programma online Human Knowledge di Joule di 10 moduli sul tema dell'innovazione. I finalisti del contest hanno partecipato, inoltre, al bootcamp congiunto tra le persone di ITA Airways ed ENI per una full immersion di 3 giorni in cui apprendere il metodo di design thinking e formulare alcune proposte progettuali congiunte sul tema "Un possibile futuro net zero per la mobilità". È in corso la costruzione dei relativi business case e le proposte verranno presentate nel corso del 2023. L'iniziativa è infine rilevante poiché rappresenta uno dei primi esperimenti di co-innovazione tra due grandi imprese italiane volto ad analizzare e migliorare attività congiunte.

Questa attività è coadiuvata dall'attività di continuous scouting tecnologico, con la quale ITA Airways ha inoltre avviato l'analisi di cutting edge technologies come l'adozione di blockchain ed intelligenza artificiale con l'obiettivo di snellire servizi e processi oltre che ad intercettare nuove opportunità di business e individuare soluzioni innovative disponibili sul mercato. ITA Airways ha inoltre partecipato alla presentazione di proposte progettuali nell'ambito del programma comunitario SESAR per lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility oltre che a continuare a monitorare lo sviluppo tecnologico degli eVTOL (velivoli elettrici a decollo verticale). Sono stati infine predisposti corsi di formazione 4.0 e sviluppo delle digital skills anche con l'obiettivo di aumentare le conoscenze legate ai crescenti rischi informatici in collaborazione con il Competence Center Start 4.0. Si segnala inoltre la partecipazione allo stakeholder board del progetto Roma Technopole, iniziativa promossa dall'Università La Sapienza in attuazione dell'Investimento 1.5 – Creazione e rafforzamento di "Ecosistemi dell'innovazione", costruzione di "leader territoriali di R&S" – nell'ambito della Missione 4 "Istruzione e ricerca" – Componente 2 "Dalla ricerca all'impresa" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

ITA Airways ha inoltre attivato un presidio per l'individuazione e matching di alternative funding a valere sul PNRR e Fondi Comunitari a sostegno del piano industriale.

Attività di Ricerca e Sviluppo

La Società nel corso del secondo semestre 2022 ha presentato un progetto di ricerca e sviluppo nell'ambito del programma SESAR con i principali player industriali nel settore aeronautico.

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.

Tale analisi ha portato ad una preliminare mappatura dei rischi che ad oggi è in fase di completamento.

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.

Stante lo scenario macroeconomico evidenziato in precedenza, la Società monitora con particolare attenzione la dinamica del prezzo del carburante nonché del tasso di cambio euro/dollaro al fine di attuare eventuali azioni di mitigazione di tali rischi, attraverso accordi con principali fornitori di carburante o controparti finanziarie.

Per un maggiore dettaglio sulle strategie di copertura e sulle operazioni essere al 31 dicembre 2022 si rimanda al paragrafo 6.2 delle note illustrative al bilancio d'esercizio allegato alla presente relazione.

Durante l'anno, la Società ha altresì attivato politiche commerciali e operative in grado di ridurre al minimo l'impatto delle variazioni previste nel livello dei prezzi del carburante e dei tassi di cambio euro/dollaro. Le azioni già realizzate a partire dal secondo trimestre 2022 hanno consentito di contenere, sia pur parzialmente, gli effetti negativi dell'aumento dei costi del carburante e dell'apprezzamento del dollaro rispetto all'euro.

Per quanto concerne il rischio ETS, relativo al trasferimento di quote gratuite da Alitalia in A.S. ad ITA, la Commissione Europea ha confermato nel corso dell'anno la possibilità di tale passaggio "so long as this corresponds to ITA's current activities".

Attraverso tre audizioni e reiterate interazioni con il Comitato ETS e le autorità competenti, italiane ed europee, ITA Airways ha giustificato con dati fattuali il proprio diritto a vedersi riconosciuta la totalità delle quote ETS attribuite a titolo gratuito ad Alitalia. Il Consiglio Direttivo del Comitato ETS ha preso atto della posizione espressa da ITA Airways ritenendola accettabile e l'ha trasmessa a DGCLIMA ad inizio del mese di settembre 2022.

Nelle ultime riunioni tenutesi a gennaio e febbraio 2023 DGCLIMA ha meglio precisato la propria posizione, richiedendo un trasferimento solo parziale basato sul confronto tra le attività di ITA Airways nel 2022 e quelle di Alitalia nel 2019 dunque ante-pandemia Covid. Sulla base di questa posizione e delle interlocuzioni successive tra DGCLIMA e Comitato ETS al fine di definire il trasferimento ad ITA di una parte di quote gratuite

precedentemente assegnate ad Alitalia in A.S., come confermato dalle parti, la società ha preso atto che le sarà assegnata una percentuale delle quote gratuite pari al 64%.

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 e successivamente aggiornato il 29 marzo 2022, 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 7 settembre 2022, 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 inizialmente debole. Nel corso dell'esercizio 2022, in linea con il mercato recupero della domanda a partire dal secondo trimestre dell'anno, la società è cresciuta significativamente in termini di flotta, di attività e di destinazioni servite.

Nel periodo la Società ha inoltre raggiunto risultati economico-finanziari sostanzialmente in linea con le aspettative, se si escludono gli effetti connessi a eventi esogeni non prevedibili e fuori dal controllo della direzione aziendale, tra cui gli effetti dell'ondata OMICRON nei primi mesi dell'esercizio, nonché il peggiorato contesto macroeconomico a seguito dello del conflitto ucraino che ha determinato una crescita significativa del costo del carburante, solo parzialmente riflessa nel prezzo dei biglietti venduti ai passeggeri, cui si è associato un importante deterioramento del cambio euro-dollaro. In tal contesto, pur registrando ricavi passeggeri inferiori alle attese, la Società, soprattutto grazie ad un'elevata flessibilità operativa ed una forte attenzione ai costi, è infatti riuscita parzialmente a compensare i suddetti impatti negativi.

Relativamente alla disponibilità di cassa, che ha beneficiato del versamento a fine 2022 della seconda tranche di aumento del capitale previsto dal piano industriale 2022-2026 della società (400 milioni di euro), il valore a fine anno pari a circa 418mln/€ (424mln/€ includendo la cassa disponibile presso la controllata Volare Loyalty Spa) è risultato superiore alle attese di piano, nonostante il maggiore, significativo, esborso per il carburante rispetto alle previsioni. In generale, i risultati conseguiti nel corso dell'esercizio attestano una crescita importante della Società sostanzialmente in linea con le aspettative di sviluppo, che potrà essere ulteriormente consolidata nell'ambito del perfezionamento della partnership industriale in corso di negoziazione.

In relazione ad un possibile cambiamento della composizione azionaria della Società, infatti, 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, si ricorda che 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.

Con successivo D.P.C.M. del 22 dicembre 2022, approvato dal Consiglio dei ministri, è stato previsto che l'acquisizione del controllo o della maggioranza del capitale della Società possa avvenire anche in più fasi. In tale ambito, Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto in data 27 gennaio 2023 la lettera d'intenti presentata da Deutsche Lufthansa AG per acquisire una quota di minoranza di ITA Airways. In tale contesto, il Ministero ha altresì precisato che il documento è propedeutico per aprire la trattativa privata tra le parti.

La Società ha, di conseguenza, proceduto all'approvazione di un nuovo piano industriale (orizzonte temporale 2023-2027) fattorizzando la visione sull'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato a seguito della firma della lettera di intenti del 27 gennaio

Il piano industriale basato sulle aspettative di crescita della domanda come attestate da IATA nell'ultimo report relativo alle previsioni di mercato di dicembre 2022, prevede una significativa crescita, sia in termini di flotta (in linea con quanto previsto nel vecchio piano) che di network, con la progressiva apertura di nuove destinazioni internazionali ed intercontinentali.

In tale ambito, ITA Airways ha già dato il via libera al piano di assunzioni 2023 che comporterà il progressivo ingresso nella Società di un numero significativo di risorse nelle posizioni di assistenti di volo, aspiranti e certificati, piloti e comandanti.

In termini di performance economico/finanziaria ci aspetta una crescita dei ricavi fino a 4.105 €/milioni a fine piano, trainati dalla crescita dei ricavi passeggeri principalmente ascrivibili alle rotte intercontinentali, dei relativi ricavi ancillari, nonché del belly cargo. In termini di costi la Società prevede di poter ulteriormente efficientare la propria struttura. Pertanto, si prevede una conseguente rilevante crescita della profittabilità attesa e del relativo profilo di cassa.

Continuità Aziendale

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022 gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili di riferimento. Nell'ambito di tale analisi sono state valutate le incertezze e i rischi relativi, tra cui i rischi di liquidità e finanziari, avendo riguardo all'orizzonte temporale di almeno 12 mesi successivi dalla data di riferimento della Relazione stessa e del bilancio d'esercizio.

In tale contesto, la direzione ha dunque redatto un piano prospettico di liquidità al fine di valutare l'adeguatezza del presupposto della continuità aziendale per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del presente bilancio annuale al 31 dicembre 2022. Il piano è basato su una stima dei flussi previsti per il periodo come risultanti dal piano industriale 2023-2027 approvato dalla Società. Come già rappresentato, il nuovo piano industriale recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato e include pertanto l'effetto degli aumenti di capitale previsti in seguito al perfezionamento dell'accordo con la controparte.

A tal riguardo, si segnala che a partire dalla firma della lettera di intenti non vincolante datata 27 gennaio 2023, le parti hanno interloquito per il tramite del processo di *data room* al fine di addivenire alla condivisione della visione industriale della Società e che l'Azionista di ITA non ha comunicato eventi tali da presupporre che l'accordo non possa essere chiuso entro i termini dei 60 giorni lavorativi, previsti dalla lettera di intenti su richiamata. Gli Amministratori, pertanto, ritengono che alla data di approvazione del presente bilancio d'esercizio non sussistano elementi di criticità sulla finalizzazione dell'intesa e dei conseguenti aumenti di capitale previsti.

Tuttavia, dal momento che alla data di redazione del presente bilancio l'operazione non si è ancora conclusa e non esistono accordi vincolanti, gli amministratori hanno valutato gli effetti della potenziale mancata conclusione dell'accordo, ritenendo che la stessa potrebbe rappresentare un'incertezza significativa sulla capacità della Società di raggiungere gli obiettivi riportati nel piano stesso e, conseguentemente, dubbi significativi sulla continuità aziendale.

Con riferimento all'incertezza sopra richiamata, gli amministratori hanno individuato gli elementi di mitigazione di seguito descritti:

- Anche laddove non si concludesse l'accordo, gli amministratori ritengono che la società sarebbe comunque in grado di perseguire obiettivi di crescita che le permetterebbero di operare nel prossimo futuro come un'entità in funzionamento e di raggiungere comunque gli obiettivi del piano industriale approvato. A supporto di tale valutazione, la società ha predisposto una sensitivity afferente il sopra menzionato piano di liquidità di almeno 12 mesi derivato dal piano industriale, che fattorizza la visione sull'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale, nell'ipotesi che la Società rimanga "*stand alone*" e nell'eventualità della mancata conclusione dell'accordo con la controparte. Gli Amministratori ritengono infatti che, pur in assenza del previsto aumento di capitale da parte del partner industriale, la Società sarebbe comunque in grado di perseguire gli obiettivi nel periodo rilevante ai fini della continuità aziendale, date le sinergie marginali attese dalla finalizzazione della partnership industriale nel suddetto periodo. Il piano prospettico di liquidità che ne deriva include le seguenti assunzioni:
 - l'attuazione di operazioni di rafforzamento patrimoniale e finanziario tra cui (i) aumento di capitale sociale da parte del socio unico per un importo pari a 250 milioni entro il secondo semestre del 2023 (ii) ottenimento di finanziamenti bancari per complessivi 330 milioni di euro nei prossimi 18 mesi, per la copertura degli investimenti previsti nella flotta e che saranno garantiti in parte dalla stessa;
 - la capacità della Società di mantenere livelli di redditività adeguati ed in linea con il piano prospettico di liquidità "*stand alone*" anche grazie alla capacità della Società di attivare politiche commerciali e operative adeguate.

Con riferimento agli aumenti di capitale, gli Amministratori ritengono che l'azionista unico procederà ad effettuare gli apporti di capitale sociale previsti, quando necessari, in considerazione degli impegni assunti nella Società da parte del Governo italiano, peraltro sottoposti all'autorizzazione della Commissione Europea nell'ambito della procedura seguita ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

Con riferimento ai finanziamenti necessari per l'effettuazione degli investimenti su flotta di proprietà, previsti a partire dal secondo semestre 2023, essendo la relativa erogazione garantita dagli aeromobili cui tali investimenti si riferiscono, in linea con quanto di solito avviene nel settore di riferimento, gli Amministratori ritengono che tale operazione possa ragionevolmente finalizzarsi nei termini ipotizzati.

Con riferimento alla capacità della Società di mantenere livelli di redditività adeguati ed in linea con il piano prospettico di liquidità “stand alone”, anche grazie alla capacità della Società di attivare politiche commerciali e operative adeguate, gli Amministratori ritengono ragionevole il perseguimento di tale obiettivo, anche a seguito delle azioni già poste in essere nel corso dell’esercizio 2022 e dei primi mesi del 2023, che hanno consentito di contenere, sia pur parzialmente, gli effetti negativi dell’aumento dei costi del carburante e dell’apprezzamento del dollaro rispetto all’euro.

In conclusione, pur in presenza di una incertezza significativa nel raggiungimento degli obiettivi previsti nel piano di liquidità 1.1.2023-30.6.2024, che può far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare ad operare come una entità in funzionamento, gli Amministratori hanno ritenuto appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale per la redazione del bilancio annuale al 31.12.2022, in base all’esame e alla valutazione di tutte le informazioni attualmente disponibili, nonché dei fattori di mitigazione descritti in precedenza.

Si evidenzia come la valutazione sull’esistenza del presupposto della continuità aziendale comporti un giudizio, in un dato momento, sull’esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere rivista in funzione dell’evoluzione dei fatti ove non si verificano gli eventi ad oggi ragionevolmente prevedibili ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata. La Società provvederà a svolgere un costante monitoraggio sull’evoluzione dei fattori presi in considerazione, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2022

Il Ministero dell’Economia e delle Finanze ha sottoscritto in data 27 gennaio 2023 la lettera d’intenti presentata da Deutsche Lufthansa AG per acquisire una quota di minoranza di ITA Airways.

ITA Airways ha siglato in data 3 febbraio 2023 un Memorandum of Understanding con il Gruppo Ferrovie dello Stato, al fine di creare servizi multimodali fra aereo e treno sempre più efficaci, con l’obiettivo di realizzare un’offerta congiunta per l’acquisto in un’unica soluzione di biglietti aerei e ferroviari e definire programmi di loyalty combinati. Il MoU tra ITA Airways e il Gruppo FS costituisce inoltre la base per realizzare partnership commerciali e operative destinate a sviluppare un’offerta di mobilità multimodale, che sappia rispondere in maniera efficace alle esigenze della domanda turistica e di business e realizzare un’esperienza di viaggio “end-to-end” agile e comoda, con l’obiettivo di implementare piattaforme digitali comuni.

In tema di trasferimento di quote gratuite ETS, nelle ultime riunioni tenutesi a gennaio e febbraio 2023 DGCLIMA ha meglio precisato la propria posizione, richiedendo un trasferimento solo parziale basato sul confronto tra le attività di ITA Airways nel 2022 e quelle di Alitalia nel 2019 dunque ante-pandemia Covid. Sulla

base di questa posizione e delle interlocuzioni successive tra DGCLIMA e Comitato ETS al fine di definire il trasferimento ad ITA di una parte di quote gratuite precedentemente assegnate ad Alitalia in A.S., come confermato dalle parti, la società ha preso atto che le sarà assegnata una percentuale delle quote gratuite pari al 64%.

In data 21 febbraio 2023 ITA Airways ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali un accordo aziendale che ha, tra le altre misure, previsto un adeguamento salariale a favore dei propri dipendenti. Il nuovo accordo rappresenta un tassello fondamentale di attuazione del piano di crescita di ITA Airways che si doterà di una struttura di costi coerente, riuscendo ad essere attrattiva in un mercato in espansione che registra un aumento della competitività nei diversi settori domestico, internazionale e intercontinentale. La manovra salariale sarà strutturale e permetterà alla Compagnia di valorizzare il personale formato e addestrato grazie agli investimenti dell'azienda. Inoltre, potrà così sostenere una campagna di assunzioni in un mercato fortemente competitivo.

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 2022 (composto dalla Relazione sulla Gestione, dai prospetti contabili e dalla nota integrativa), che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 486.185.467,12 la quale, al netto del ripianamento della perdita approvata dall'Assemblea dell'8 novembre 2022 per il periodo 1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022, pari ad Euro 271.875.677,69, si riduce a Euro 214.309.790,43, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 524.059.921,12, comprensivo del risultato dell'esercizio.

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

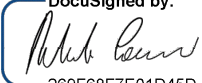
“L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società quindi,

- *vista la Relazione del Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2022;*
- *esaminato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 486.185.467,12 la quale, al netto del ripianamento della perdita approvata dall'Assemblea dell'8 novembre 2022 per il periodo 1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022, pari ad Euro 271.875.677,69, si riduce a Euro 214.309.790,43, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 524.059.921,12, comprensivo del risultato dell'esercizio;*
- *vista la Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio al 31 dicembre 2022;*
- *preso atto delle Relazione della Società di Revisione KPMG S.p.A. sul Bilancio al 31 dicembre 2022,*

delibera

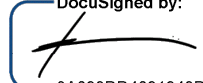
all'unanimità,

- *di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2022;*
- *di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 486.185.467,12 la quale, al netto del ripianamento della perdita approvata dall'Assemblea dell'8 novembre 2022 per il periodo 1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022, pari ad Euro 271.875.677,69, si riduce a Euro 214.309.790,43, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 524.059.921,12, comprensivo del risultato dell'esercizio, che si riporta a nuovo;*
- *di conferire mandato al Consiglio di Amministrazione e, per esso, al Presidente, affinché lo stesso, anche a mezzo di procuratori speciali, con ogni più ampio potere, nessun escluso o eccettuato, proceda alla formalizzazione di tutti gli adempimenti e formalità connesse all'esecuzione della presente delibera.”*

DocuSigned by:

 269F68F7E01D45D...

DocuSigned by:

 4968C78EFCED4C0...

DocuSigned by:

 8A039DD4031349D...

BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITA Airways S.p.A. al 31 dicembre 2022

Prospetti contabili ITA Airways S.p.A.

Situazione patrimoniale e finanziaria

Attivo patrimoniale

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2022		31.12.2021
			<i>di cui con parti correlate</i>	<i>di cui con parti correlate</i>
Attività non correnti				
Flotta	4.1	36.668.631		27.138.854
Altre attività materiali	4.2	192.082.044		85.276.299
Attività Materiali		228.750.675		112.415.153
Diritti d'uso - Flotta		869.858.434		402.157.169
Diritti d'uso - Altre attività		7.210.679		2.800.904
Diritti d'uso	4.3	877.069.112		404.958.073
Marchi a vita utile indefinita		83.211.033		90.000.000
Marchi a vita utile definita		1.936.342		2.354.953
Altre attività immateriali		51.055.929		73.337.504
Attività Immateriali	4.4	136.203.304		165.692.457
Partecipazioni e titoli	4.5	644.847		0
Crediti finanziari non correnti	4.6	152.413.770		129.433.172
Derivati non correnti con fair value attivo	4.7	32.234.651		0
Attività per imposte anticipate	4.8	158.441.778		42.871.048
Altre attività non correnti	4.5	343.735.046		172.304.220
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.585.758.138		855.369.903
Attività correnti				
Rimanenze	4.9	10.550.913		3.689.492
Crediti commerciali	4.10	237.602.429	1.496.659	34.877.514
Altre attività correnti	4.11	92.238.003		45.101.283
Crediti finanziari correnti	4.12	172.667.606		131.617.014
Crediti tributari	4.13	219.305		30.388.459
Derivati correnti con fair value attivo	4.14	18.924.659		0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.15	418.289.099		446.627.561
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		950.492.013		692.301.323
Attività classificate come detenute per la vendita	4.16	1.118.250		1.118.250
TOTALE ATTIVITA'		2.537.368.401		1.548.789.477

Passivo patrimoniale e patrimonio netto

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2022		31.12.2021
			<i>di cui con parti correlate</i>	<i>di cui con parti correlate</i>
PATRIMONIO NETTO				
Capitale e Riserve				
Capitale Sociale		699.190.698		720.000.000
Riserva da utili/perdite attuariali		297.939		(211.427)
Riserva da hedge accounting		38.881.075		(2.745.755)
Utili (Perdite) portati a nuovo		0		(1.024.054)
Perdita ripianata in corso d'anno		271.875.677		0
Utile (Perdita) d'esercizio		(486.185.467)		(147.909.572)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	4.17	524.059.921		568.109.193
Passività non correnti				
Passività per locazioni finanziarie	4.18	871.541.234		347.609.899
Derivati non correnti con fair value passivo	4.7	0		3.612.835
TFR e altri benefici ai dipendenti	4.19	2.389.621		1.308.685
Fondo Imposte differite	4.8	12.278.234		0
Altri Fondi	4.20	141.544.758		137.521.262
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.027.753.848		490.052.681
Passività correnti				
Debiti Finanziari		435.258		17.796
Passività per locazioni finanziarie	4.18	137.542.918		86.841.463
Altri fondi correnti	4.20	175.999.730		193.663.329
Debiti commerciali	4.21	375.896.784	6.582.333	139.423.283
Altre passività	4.22	290.286.381	234.036	69.828.048
Passività fiscali correnti	4.23	5.393.561		853.686
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		985.554.632		490.627.603
TOTALE PASSIVITÀ		2.013.308.480		980.680.284
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		2.537.368.401		1.548.789.477

Conto economico

<i>valori in euro</i>	<i>Note</i>	2022		2021	
		<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>	
Attività in Funzionamento					
Ricavi del traffico	5.1	1.487.464.030	(5.723.647)	87.763.264	82.320
Altri ricavi operativi	5.2	51.073.752	773.822	2.245.004	
Totale ricavi operativi		1.538.537.783		90.008.268	
Consumi di materie prime e materiali di consumo	5.3	(644.375.058)	(178.505.196)	(40.327.419)	(12.790.074)
Costi per servizi	5.4	(949.198.420)	(366.173)	(166.235.823)	(131.628)
Costi per il personale	5.5	(199.179.616)	(1.247.221)	(35.510.563)	
Ammortamenti e svalutazioni	5.6	(251.664.271)		(24.174.717)	
Altri costi operativi	5.7	(83.377.797)	(11.400)	(1.440.227)	
Totale costi operativi		(2.127.795.162)		(267.688.749)	
Risultato operativo (EBIT)		(589.257.379)		(177.680.481)	
Proventi(oneri) da partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto	5.8	494.847			
Proventi (oneri) finanziari	5.9	(14.861.376)		(11.909.810)	
Risultato prima delle imposte		(603.623.908)		(189.590.290)	
Imposte correnti e differite	5.10	117.438.441		41.680.718	
Risultato del periodo da attività di funzionamento		(486.185.467)		(147.909.572)	
Utile (Perdita) d'esercizio		(486.185.467)		(147.909.572)	

Conto economico complessivo

<i>valori in euro</i>	2022	2021
A Utile (perdita) d'esercizio	(486.185.467)	(147.909.572)
B Altre componenti del conto economico complessivo:		
- Utili / (perdite) attuariali netti dei piani a benefici definiti	509.366	(211.427)
Totale altri utili /(perdite) complessivi non riclassificabili a conto economico , al netto dell'effetto fiscale	509.366	(211.427)
C Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:		
- Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	54.772.145	(3.612.835)
- Effetto fiscale relativo agli "Utili/(perdite) che saranno riclassificati nell'utile /(perdita) dell'esercizio	(13.145.315)	867.080
Totale Altri utili /(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio, al netto dell'effetto fiscale	41.626.830	(2.745.755)
Totale Altri utili /(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)	42.136.196	(2.957.182)
Utile / (perdita) complessivo di esercizio (A + B + C)	(444.049.271)	(150.866.754)

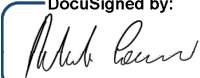
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

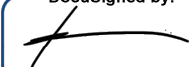
<i>valori in euro</i>	Capitale Sociale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
Saldo al 01.01.2020						
Versamenti di capitale	20.000.000					20.000.000
Utile (Perdita) d'esercizio					(1.024.054)	(1.024.054)
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) portate 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
Aumenti di capitale	400.000.000					400.000.000
Utili (Perdite) portate a nuovo				(147.909.572)	147.909.572	0
Utile (Perdita) d'esercizio					(486.185.467)	(486.185.467)
Ripianamento perdite	(420.809.302)			148.933.626	271.875.677	0
Altre componenti del conto economico complessivo		509.366	41.626.830			42.136.196
Saldo al 31 dicembre 2022	699.190.698	297.939	38.881.075	0	(214.309.790)	524.059.921

Rendiconto Finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2022	31.12.2021
Utile (Perdita) del periodo	(486.185.467)	(147.909.572)
Rettificato da:		
Ammortamenti	165.013.022	23.814.849
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	43.820.889	19.062.737
Altre variazioni dei fondi	(67.286.764)	(8.491.001)
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	6.183.254	11.105.974
Svalutazione da impairment test	85.600.000	0
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	30.579.658	1.026.072
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	(3.861.964)	24.158
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(103.292.496)	(42.547.799)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.080.936	1.292.945
Variazione del capitale circolante	234.917.809	98.471.873
Totale rettifiche	392.754.345	103.759.807
Flusso monetario da attività operativa (A)	(93.431.122)	(44.149.765)
(Investimenti in attività materiali)	(130.328.712)	(78.710.538)
(Investimenti in attività immateriali)	(23.903.768)	(96.781.117)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(88.993.028)	(43.133.791)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	44.898.737	6.383.201
Altre rettifiche	(648.904)	38.896
Flusso monetario da attività di investimento (B)	(198.975.675)	(212.203.349)
Variazioni Patrimonio Netto	42.136.196	(2.957.182)
Strumenti finanziari derivati	(54.772.145)	3.612.835
Rimborso quote debito leasing	(82.662.587)	(16.653.542)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	(40.633.130)	(765.054)
Aumento di capitale a pagamento	400.000.000	700.000.000
Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)	264.068.334	683.237.057
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)	(28.338.463)	426.883.943
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	446.627.560	19.743.617
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	418.289.097	446.627.560

DocuSigned by:

 269F68F7E01D45D...

DocuSigned by:
 Antonino Turicchi
 4968C78EFCED4C0...

DocuSigned by:

 8A039DD4031349D...

Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio

1. Parte generale

La società ITA Italia Trasporto Aereo S.p.A. opera nel settore del trasporto aereo di persone e merci ed è interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze; la sua sede legale è in Italia, a Roma via XX Settembre n. 97. La società 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.

Il presente bilancio è espresso in euro, valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni della Società. Nei prospetti che seguono sono analizzati i valori economici e patrimoniali del bilancio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2022 ed i relativi valori a confronto al 31 dicembre 2021. Si segnala che la Società ha iniziato la propria attività operativa a partire dal 15 ottobre 2021.

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

A partire dal 24 febbraio 2022 la Società controlla al 100% la società Volare Loyalty S.p.A. La Società, seppur in presenza di una partecipazione di controllo, non ha predisposto il bilancio consolidato in quanto la sua predisposizione sarebbe irrilevante, ai sensi dello IAS 1.7, ai fini dell'informativa fornita ai lettori di bilancio, stante la scarsa significatività dei saldi della partecipata sia in valore assoluto che al netto delle eventuali scritture di consolidamento.

2. Principi contabili significativi

Prospetti e schemi contabili

Il Bilancio dell'esercizio è stato predisposto in conformità con i Principi Contabili Internazionali (*International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standard -IFRS*), ed è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e 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 2022 e al 31 dicembre 2021;
- il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021;
- il Rendiconto Finanziario per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

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.

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.

Ai sensi di quanto definito nei principi contabili internazionali, nel corso dell'esercizio 2022 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

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 2022.

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.

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 al fine di 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 2023-2027 come estrapolate dal Piano Industriale approvato dalla Società.

Il perito indipendente, ai fini della determinazione del valore recuperabile del Capitale Investito Netto, ha attualizzato i flussi di cassa tenendo conto di un tasso di attualizzazione (WACC: pari al 9,04%) che rispecchia le correnti valutazioni di mercato del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell'attività. Il valore recuperabile ha incluso anche il valore terminale dei flussi di reddito (Terminal Value), determinato considerando un tasso di crescita (g rate) pari a 2,21%.

Dal test sopra menzionato è emersa, sulla situazione contabile al 31 dicembre 2022, una perdita di valore pari a 85,6 milioni di euro, come riepilogata nella seguente tabella:

IMPAIRMENT LOSSES 2022	Valore Netto contabile	Perdite da Impairment Test	Valore Netto al 31.12.2022
Attività materiali	46.606.939	-3.515.700	43.091.240
Diritti d'Uso	948.626.849	-71.557.736	877.069.112
Attività immateriali	139.548.593	-10.526.564	129.022.029
TOTALE	1.134.782.381	-85.600.000	1.049.182.381

Il perito indipendente, nell'ambito della stima del valore recuperabile di ITA mediante l'applicazione del metodo dell'unlevered discounted cash flow, ha anche svolto una sensitivity analysis, al variare del tasso di sconto (WACC) e del g rate, i cui risultati sono di seguito rappresentati:

		Δ WACC				
		1,0%	0,5%	0,0%	-0,5%	-1,0%
Δ g rate	-1,0%	(744,2)	(591,9)	(419,4)	(222,8)	3,5
	-0,5%	(626,6)	(457,2)	(263,9)	(41,6)	216,7
	0,0%	(494,0)	(304,1)	(85,6)	168,2	466,4
	0,5%	(343,4)	(128,6)	120,9	414,0	763,0
	1,0%	(170,7)	74,5	362,7	705,8	1.121,0

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 sono state acquisite nell'ambito dell'operazione di acquisizione, dalla controparte Alitalia Società Aerea Italiana SpA in Amministrazione Straordinaria, di selezionati beni e contratti del 14 ottobre 2021 che sono state, invece, 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 del principio contabile 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 ammortizzate per un periodo di vita utile che tiene conto anche di parametri tecnici, nonché 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 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, sono stati utilizzati i seguenti parametri:

Attività materiali	Vita utile
Motori di proprietà (cicli vita residui)	da 1 a 7 anni con terminal value 8%
Materiale di rotazione, APU, interventi manutentivi e di cabina	da 1 a 12 anni
Impianti, attrezzature tecniche e altri beni	da 5 a 10 anni

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.

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 una curva di 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 espresse nella voce del conto economico “Ammortamenti e svalutazioni”.

In caso di contratti che prevedono iniziali canoni variabili che in seguito diventano fissi, la Società iscrive diritto d’uso e passività del leasing sin dalla data di inizio del contratto. Per il periodo in cui i canoni sono variabili, il relativo costo è iscritto tra i costi operativi mentre il diritto d’uso è oggetto di ammortamento secondo le regole sopra esplicitate.

In caso di modifiche contrattuali intervenute successivamente alla data di inizio contratto, la Società provvede a rimisurare il diritto d'uso e la passività finanziaria solo se tali modifiche, ai sensi del principio contabile IFRS 16, non sono da intendersi come un nuovo contratto di leasing.

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.

Certificati Emissione CO2

I certificati emissione CO2 sono iscritti come attività immateriali. I diritti, sia quelli ottenuti gratuitamente che quelli acquistati sul mercato, sono misurati al costo e non sono oggetto di ammortamento.

Nelle passività, un corrispondente fondo viene iscritto a copertura del costo atteso per l'acquisto dei certificati che dovranno essere restituiti alle autorità regolatorie. Tale fondo è quantomeno pari al valore dei certificati iscritti in attivo. Laddove il fondo così costituito non risulti capiente, questo viene incrementato al fine di coprire, per competenza, il fabbisogno atteso, utilizzando i prezzi di mercato disponibili alla data del reporting.

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, sono iscritte come crediti al momento del pagamento effettuato al locatore nel caso in cui la Società intenda farsi carico del futuro evento manutentivo e, successivamente all'iscrizione iniziale, sono valutati utilizzando il metodo dell'interesse effettivo; tali crediti sono infatti restituiti dal locatore qualora il locatario effettui la manutenzione prevista contrattualmente, ovvero vengono 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'operazioni 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. La Società include in questa categoria i crediti finanziari, i depositi cauzionali e le disponibilità liquide. Dette voci sono classificate come "non correnti" o "correnti", a seconda della loro scadenza.

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'operazioni 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). Per la società, sono appartenenti a questa categoria, gli strumenti derivati designati a copertura di transazioni.

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 through other comprehensive income (FVOCI).

Sono inizialmente valutate al fair value, e le variazioni di fair value sono imputate nel conto economico. La società include in questa categoria le partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto.

Il valore dei crediti commerciali è rettificato dalle relative perdite di valore riferite alle somme ritenute inesigibili, contabilizzate in appositi fondi di svalutazione rettificativi. Alla data di bilancio i crediti originati in valuta estera sono convertiti ai cambi correnti a tale data e le differenze di cambio emergenti dalla regolazione delle poste monetarie sono imputate nel conto economico.

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 originati in valuta estera sono convertiti ai cambi correnti alla data corrente di chiusura bilancio e le differenze di cambio emergenti dalla regolazione delle poste monetarie sono imputate nel conto economico.

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

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 nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)
- Derivati passivi designati come strumenti di copertura

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 sono rilevati 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 2023-2027 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).

Le vendite per biglietteria aerea sono inizialmente iscritte come una passività contrattuale in ossequio al principio IFRS15.

I ricavi derivanti dai contratti con clienti per servizi di trasporto aereo sono rilevati a conto economico nel momento in cui avviene il trasporto di passeggeri o merci. Se la Società prevede di poter beneficiare di un importo per diritti non esercitati afferenti ad una passività derivante da contratto, la stessa rileva come ricavo l'importo atteso per diritti non esercitati, tenendo conto di termini e condizioni dei biglietti, della regolamentazione del settore del trasporto aereo e di analisi di tendenze storiche.

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 riverseranno 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 2022:

- > *“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 2024. 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 miglorie 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 miglorie su beni di terzi;
- > *“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.

A seguito della pandemia per il Covid – 19, il Board ha posticipato di un anno la data di entrata in vigore delle modifiche agli esercizi annuali che iniziano dal 1° gennaio 2024

- > Lease Liability in a Sale and Leaseback emesso a settembre 2022

Il paragrafo 100(a) dell'IFRS 16 richiede a un seller-lessee di valutare il right of use derivante da un'operazione di Sale and Leaseback in proporzione al valore contabile precedente del bene che si riferisce al diritto d'uso trattenuto dal seller-lessee. Tuttavia, l'IFRS 16 non affrontava il tema della misurazione della liability sorta a seguito di un'operazione di questo tipo. Con questo emendamento, lo IASB ha deciso di modificare il principio e specificare tali requisiti. L'emendamento prevede che un seller-lessee rileva una leasing liability a seguito di un'operazione di Sale and Leaseback, alla data di vendita, anche se tutti i canoni di locazione sono variabili e non dipendono da un indice o un tasso.

Nella valutazione successiva, il seller-lessee, determina i "canoni per leasing" o i "canoni per leasing rivisti" in modo tale che questi non generino alcun utile (o perdita) attribuibile al Right of Use iscritto a seguito dell'operazione Sale and Leaseback (paragrafi da 35 a 46).

L'applicazione di questi principi non preclude al seller-lessee di rilevare a conto economico un utile o una perdita derivante da una risoluzione parziale o totale di un leasing come previsto dal paragrafo 46(a) dell'IFRS 16.

L'emendamento si applica in modo retroattivo per gli esercizi che partono dal 1° gennaio 2024 ed è consentita l'applicazione anticipata.

- > "Non - current Liabilities with Covenants" emesso a ottobre 2022.

La modifica migliora l'informativa che un'entità deve fornire quando il diritto a differire il regolamento di una passività per almeno 12 mesi, è subordinato al rispetto dei covenants. Nello specifico, il Board chiarisce che se il diritto a differire il regolamento di una passività è subordinato al rispetto dei covenants, l'entità ha il diritto di differire il pagamento della passività anche se non rispetta tali covenants alla data di reporting.

Le modifiche saranno applicabili dal 1° gennaio 2024 e dovrà essere applicato retroattivamente, in conformità allo IAS 8. È consentita un'applicazione anticipata

3. Continuità aziendale

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022 gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili di riferimento. Nell'ambito di tale analisi sono state valutate le incertezze e i rischi relativi, tra cui i rischi di liquidità e finanziari, avendo riguardo all'orizzonte temporale di almeno 12 mesi successivi dalla data di riferimento della Relazione stessa e del bilancio d'esercizio.

In tale contesto, la direzione ha dunque redatto un piano prospettico di liquidità al fine di valutare l'adeguatezza del presupposto della continuità aziendale per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del presente bilancio annuale al 31 dicembre 2022. Il piano è basato su una stima dei flussi previsti per il periodo come risultanti dal piano industriale 2023-2027 approvato dalla Società. Come già rappresentato, il nuovo piano industriale recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato e include pertanto l'effetto degli aumenti di capitale previsti in seguito al perfezionamento dell'accordo con la controparte.

A tal riguardo, si segnala che a partire dalla firma della lettera di intenti non vincolante datata 27 gennaio 2023, le parti hanno interloquito per il tramite del processo di *data room* al fine di addivenire alla condivisione della visione industriale della Società e che l'Azionista di ITA non ha comunicato eventi tali da presupporre che l'accordo non possa essere chiuso entro i termini dei 60 giorni lavorativi, previsti dalla lettera di intenti su richiamata. Gli Amministratori, pertanto, ritengono che alla data di approvazione del presente bilancio d'esercizio non sussistano elementi di criticità sulla finalizzazione dell'intesa e dei conseguenti aumenti di capitale previsti.

Tuttavia, dal momento che alla data di redazione del presente bilancio l'operazione non si è ancora conclusa e non esistono accordi vincolanti, gli amministratori hanno valutato gli effetti della potenziale mancata conclusione dell'accordo, ritenendo che la stessa potrebbe rappresentare un'incertezza significativa sulla capacità della Società di raggiungere gli obiettivi riportati nel piano stesso e, conseguentemente, dubbi significativi sulla continuità aziendale.

Con riferimento all'incertezza sopra richiamata, gli amministratori hanno individuato gli elementi di mitigazione di seguito descritti:

- Anche laddove non si concludesse l'accordo, gli amministratori ritengono che la società sarebbe comunque in grado di perseguire obiettivi di crescita che le permetterebbero di operare nel prossimo futuro come un'entità in funzionamento e di raggiungere comunque gli obiettivi del piano industriale approvato. A supporto di tale valutazione, la società ha predisposto una sensitivity afferente il sopra menzionato piano di liquidità di almeno 12 mesi derivato dal piano industriale, che fattorizza la visione sull'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale, nell'ipotesi che la Società rimanga "*stand alone*" e nell'eventualità della mancata conclusione dell'accordo con la controparte. Gli Amministratori ritengono infatti che, pur in assenza del previsto aumento di capitale da parte del partner industriale, la Società sarebbe comunque in grado di perseguire gli obiettivi nel periodo

rilevante ai fini della continuità aziendale, date le sinergie marginali attese dalla finalizzazione della partnership industriale nel suddetto periodo. Il piano prospettico di liquidità che ne deriva include le seguenti assunzioni:

- l'attuazione di operazioni di rafforzamento patrimoniale e finanziario tra cui (i) aumento di capitale sociale da parte del socio unico per un importo pari a 250 milioni entro il secondo semestre del 2023 (ii) ottenimento di finanziamenti bancari per complessivi 330 milioni di euro nei prossimi 18 mesi, per la copertura degli investimenti previsti nella flotta e che saranno garantiti in parte dalla stessa;
- la capacità della Società di mantenere livelli di redditività adeguati ed in linea con il piano prospettico di liquidità "stand alone" anche grazie alla capacità della Società di attivare politiche commerciali e operative adeguate.

Con riferimento agli aumenti di capitale, gli Amministratori ritengono che l'azionista unico procederà ad effettuare gli apporti di capitale sociale previsti, quando necessari, in considerazione degli impegni assunti nella Società da parte del Governo italiano, peraltro sottoposti all'autorizzazione della Commissione Europea nell'ambito della procedura seguita ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

Con riferimento ai finanziamenti necessari per l'effettuazione degli investimenti su flotta di proprietà previsti a partire dal secondo semestre 2023, essendo la relativa erogazione garantita dagli aeromobili cui tali investimenti si riferiscono, in linea con quanto di solito avviene nel settore di riferimento, gli Amministratori ritengono che tale operazione possa ragionevolmente finalizzarsi nei termini ipotizzati.

Con riferimento alla capacità della Società di mantenere livelli di redditività adeguati ed in linea con il piano prospettico di liquidità "stand alone", anche grazie alla capacità della Società di attivare politiche commerciali e operative adeguate, gli Amministratori ritengono ragionevole il perseguimento di tale obiettivo, anche a seguito delle azioni già poste in essere nel corso dell'esercizio 2022 e dei primi mesi del 2023, che hanno consentito di contenere, sia pur parzialmente, gli effetti negativi dell'aumento dei costi del carburante e dell'apprezzamento del dollaro rispetto all'euro.

In conclusione, pur in presenza di una incertezza significativa nel raggiungimento degli obiettivi previsti nel piano di liquidità 1.1.2023-30.6.2024, che può far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare ad operare come una entità in funzionamento, gli Amministratori hanno ritenuto appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale per la redazione del bilancio annuale al 31.12.2022, in base all'esame e alla valutazione di tutte le informazioni attualmente disponibili, nonché dei fattori di mitigazione descritti in precedenza.

Si evidenzia come la valutazione sull'esistenza del presupposto della continuità aziendale comporta un giudizio, in un dato momento, sull'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le

informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere rivista in funzione dell'evoluzione dei fatti ove non si verificano gli eventi ad oggi ragionevolmente prevedibili ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata. La Società provvederà a svolgere un costante monitoraggio sull'evoluzione dei fattori presi in considerazione, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

4. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria

Di seguito vengono analizzati i valori patrimoniali del bilancio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2022 posti a raffronto con quelli al 31 dicembre 2021.

ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le attività non correnti, pari nel complesso a €/mgl 1.585.758, sono composte come segue:

Attività materiali

Le **attività materiali**, costituite dai motori di scorta, dagli APU e dal materiale di rotazione, dalle altre attività materiali, dagli anticipi e dalle attività in corso di lavorazione sono risultate nel complesso pari a €/mgl 228.751. In dettaglio:

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Flotta			
Motori, APU e materiale di scorta	29.234	26.793	2.441
Revisioni componenti flotta di terzi	7.434	345	7.089
Totale Flotta	36.669	27.139	9.530
Altre attività materiali			
Terreni e fabbricati	597		597
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	5.825	6.913	(1.088)
Anticipi e lavori in corso per flotta	184.032	77.734	106.298
Lavori in corso per altre attività	1.627	629	998
Totale Altre attività materiali	192.082	85.276	106.806
TOTALE	228.751	112.415	116.336

4.1 La **Flotta**, pari a €/mgl 36.669 include gli APU, i motori e il materiale di scorta in proprietà per un valore di €/mgl 29.234 e gli interventi manutentivi capitalizzati su componenti della flotta in locazione per €/mgl 7.434. La voce ha presentato un incremento complessivo di €/mgl 9.530 rispetto ai valori al 31 dicembre 2021, così composto:

- ✓ acquisti di materiale di rotazione per €/mgl 8.907;
- ✓ revisioni effettuate su APU di proprietà per €/mgl 1.480;
- ✓ revisioni e interventi manutentivi su aeromobili di terzi per €/mgl 955;
- ✓ modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, Trim & Finish, standardizzazioni, etc) per €/mgl 8.464;
- ✓ riclassifiche positive dai lavori in corso per €/mgl 140, (afferenti interventi la cui capitalizzazione è riferita all'esercizio precedente e terminati nell'esercizio 2022).
- ✓ svalutazione complessiva pari a €/mgl 2.992, a seguito di effettuazione di test di impairment alla data del 31 dicembre 2022 (IAS 36).

Quanto precede ha inoltre trovato parziale compensazione negli ammortamenti del periodo (€/mgl 7.424).

4.2 Le **Altre attività materiali**, per un totale di €/mgl 192.082, sono così composte:

- migliorie e manutenzioni capitalizzate nel corso del periodo in analisi sulla palazzina sede operativa della Società, sita a Fiumicino (RM), che sono risultate pari a €/mgl 597 con in incremento di pari importo, tale voce ha accolto la variazione negativa pari a €/mgl 49 riferita alla svalutazione a seguito di test di impairment secondo le previsioni riportate all'interno del principio contabile internazionale IAS 36;
- impianti generici o specifici dell'attività di volo, attrezzature, complessi ed attrezzature elettroniche e mobili e arredi per un valore totale di €/mgl 5.825. La voce mostra una riduzione di €/mgl 1.088 rispetto all'esercizio 2021 correlato ai seguenti fenomeni:
 - ✓ ammortamenti di periodo: €/mgl 1.569;
 - ✓ decremento per €/mgl 1.067 riferito alla cancellazione di alcuni asset IT non ancora ricevuti da Alitalia Società Aerea Italiana SpA in Amministrazione Straordinaria e previsti dal contratto di acquisto del 15 ottobre 2021 (per tale valore risulta, al 31.12.2022, iscritto un credito nei confronti della controparte);
 - ✓ riduzione per €/mgl 283 riferito ad alcune apparecchiature di scalo non più utilizzabili e svalutate per pari importo;
 - ✓ svalutazione pari a €/mgl 475 a seguito di effettuazione del test di impairment secondo i dettami del principio contabile internazionale IAS36;
 - ✓ investimenti nell'esercizio pari nel complesso a euro/mgl 2.306 (comprensivi di importi provenienti dai lavori in corso);
- anticipi e lavori in corso per la flotta, per un totale di €/mgl 184.032, riferiti principalmente agli anticipi pagati per gli investimenti futuri su acquisto flotta (€/mgl 179.084), nonché a lavori manutentivi su flotta in corso di realizzazione al 31 dicembre 2022 (€/mgl 4.948). La voce si è incrementata di €/mgl 106.298 rispetto al 31 dicembre 2021 a seguito degli anticipi versati nel corso dell'anno, principalmente per aeromobili Airbus A330-900 (€/mgl 68.558), per aeromobili Airbus 220-100 (€/mgl 31.377) e per le manutenzioni e le migliorie su flotta di terzi, ancora in corso di esecuzione (€/mgl 4.808), nonché per quanto riferibile agli importi versati in ordine agli interventi di standardizzazione e customizzazione dei nuovi aeromobili (€/mgl 1.555);
- altri lavori in corso di realizzazione per €/mgl 1.627, riferiti ad anticipi a fornitori per attività in corso di finalizzazione al 31 dicembre 2022.

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

Attività 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 2021	26.793	345	27.139	6.913	77.734	629	85.276	112.415
Costo al 1° gennaio 2022	28.118	345	28.464	7.306	77.734	629	85.669	114.133
Investimenti del periodo	10.387	9.420	19.807	2.456	106.438	1.627	110.522	130.329
Rivalutazioni (Svalutazioni)			0	(406)			(406)	(406)
Decrementi	(2)		(2)	(1.067)	0	0	(1.067)	(1.070)
Riclassifiche	0	140	140	629	(140)	(629)	(140)	0
Costo al 31 dicembre 2022	38.503	9.906	48.409	8.917	184.032	1.627	194.577	242.985
Ammortamenti accumulati al 1° gennaio 2022	(1.325)	(0)	(1.325)	(393)	0	0	(393)	(1.717)
Ammortamenti del periodo	(5.559)	(1.865)	(7.424)	(1.701)			(1.701)	(9.125)
(Rivalutazioni) Svalutazioni			0	123			123	123
Decrementi	0		0				0	0
Riclassifiche							0	0
Impairment losses	(2.385)	(607)	(2.992)	(524)	0	0	(524)	(3.516)
Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2022	(9.269)	(2.471)	(11.740)	(2.495)	0	0	(2.495)	(14.235)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2022	29.234	7.434	36.669	6.423	184.032	1.627	192.082	228.751
Variazione netta	2.441	7.089	9.530	(491)	106.298	998	106.806	116.336

4.3 I Diritti d'uso

I Diritti d'uso, pari a complessivi €/mgl 877.069, rappresentano:

- per €/mgl 869.858 i contratti di leasing di n.60 aeromobili di varie tipologie e n. 5 motori, in quanto ricadenti nell'ambito di applicazione del principio contabile IAS/IFRS16;
- per €/mgl 7.211 i contratti di locazione degli uffici Cargo, di alcuni locali presso aeroporti italiani ed esteri e delle auto aziendali;

In maggior dettaglio:

DIRITTI D'USO	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Flotta:			
Diritti d'uso aeromobili	841.032	394.595	446.437
Diritti d'uso motori di scorta	28.826	7.562	21.264
Totale diritto d'uso flotta	869.858	402.157	467.701
Altre attività materiali:			
Diritti d'uso per locazione uffici	6.583	2.801	3.783
Diritti d'uso per autovetture	627		627
Totale diritto d'uso altre attività materiali	7.211	2.801	4.410
Totale	877.069	404.958	472.111

La voce ha registrato un incremento totale netto di € 472.111 dovuto:

- a nuovi aeromobili in leasing per complessivi €/mgl 446.437, per l'entrata in flotta di n. 6 velivoli A350-900 (+€/mgl 533.290), di n. 4 A220-300 (+€/mgl 121.571), di n. 1 A320 (+€/mgl 4.815) e per l'estensione del termine di scadenza di un contratto di leasing per n.1 A330 (+€/mgl 1.543); compensati dagli effetti della risoluzione anticipata di n. 2 contratti per aeromobili A320 (-€/mgl 20.412), dalle modifiche ai canoni di contratti di leasing esistenti (-€/mgl 19.243), dalle quote di

ammortamento dell'esercizio (-€/mgl 106.509), nonché dalla svalutazione a seguito di test di impairment (-€/mgl 68.618).

- ad un nuovo motore in leasing per un importo di €/mgl 21.264 (leasing di un motore di scorta Roll Royce Trent WB84 per A350-900), riferito all'iscrizione del contratto (+€/mgl 28.011), alle quote di ammortamento di competenza, (-€/mgl 4.395), nonché alla svalutazione a seguito di test di impairment (-€/mgl 2.352);
- alle locazioni di spazi aeroportuali in Italia e all'estero per un totale di €/mgl 3.783 per l'iscrizione di nuovi contratti di locazione (+€/mgl 6.393), per le modifiche ai contratti esistenti (-€/mgl 226), per le quote di ammortamento del periodo (-€/mgl 1.847), nonché per la svalutazione a seguito di test di impairment (-€/mgl 537);
- alle auto aziendali per €/mgl 627, per l'iscrizione dei contratti di leasing (+€/mgl 949), compensato dalle quote di ammortamento del periodo (-€/mgl 271) e dalla svalutazione da test di impairment (-€/mgl 51).

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

DIRITTI D'USO	Flotta in locazione finanziaria	Altre attività in locazione finanziaria	TOTALE
Valore netto contabile al 31 dicembre 2021	402.157	2.801	404.958
Costo al 1 gennaio 2022	415.453	2.920	418.372
Investimenti del periodo	689.230	7.342	696.572
Decrementi del periodo	(41.652)	(226)	(41.878)
Costo al 31 dicembre 2022	1.063.031	10.035	1.073.066
Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2022	(13.295)	(119)	(13.414)
Ammortamenti	(110.904)	(2.118)	(113.022)
Decrementi del fondo	1.996		1.996
Impairment test	(70.969)	(588)	(71.558)
Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2022	(193.172)	(2.825)	(195.997)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2022	869.858	7.211	877.069
<i>Variazione netta</i>	<i>467.701</i>	<i>4.410</i>	<i>472.111</i>

Attività Immateriali

4.4 Attività immateriali

Le **Attività immateriali**, pari a complessivi €/mgl 136.203, sono costituite dai diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno e dai marchi e licenze.

ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Brevetti e licenze software	43.875	73.338	(29.463)
Marchi a vita utile indefinita	83.211	90.000	(6.789)
Marchi a vita utile definita	1.936	2.355	(419)
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.181	0	7.181
Totale	136.203	165.692	(29.489)

In dettaglio:

I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno**, pari a €/mgl 43.875, sono riferibili essenzialmente all'acquisto di licenze e di software applicativi ed ai relativi costi di implementazioni. Per tali diritti, l'ammortamento è calcolato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile residua, mediamente da 3 a 5 anni. Il decremento, pari a €/mgl 29.463 rispetto al 31 dicembre 2021, è derivante dalle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio (-€/mgl 42.606, di cui €/mgl 24.870 derivanti dall'ammortamento del sistema SABRE in dismissione a marzo 2023), nonché dall'effetto della svalutazione di €/mgl 3.580 a seguito di effettuazione di test di impairment secondo i dettami del principio contabile internazionale IAS 36, tutto quanto precede parzialmente compensato dagli investimenti del periodo relativi ad implementazioni di software (+€/mgl 16.722). I progetti ancora in corso di esecuzione alla data di riferimento sono risultati essere pari a €/mgl 7.181.

I **Marchi a vita utile indefinita** sono pari a €/mgl 83.211 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. A seguito della procedura di impairment, la voce ha presentato al 31/12/2022 una svalutazione pari a €/mgl 6.789.

La voce **Marchi a vita utile definita**, pari a €/mgl 1.936, rappresenta il valore del marchio "Flight Training Centre", sottoposto ad ammortamento in quote costanti in base alla residua possibilità di utilizzo rappresentata, ad oggi, dalla data di scadenza della registrazione legale (circa 8 anni). Il decremento di €/mgl 419 rispetto al valore al 31 dicembre 2021 è relativo alle quote di ammortamento di competenza del periodo (€/mgl 261), nonché alla svalutazione risultante dal test di impairment pari ad €/mgl 158.

Di seguito si riporta la movimentazione avvenuta nel periodo:

ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI	Diritti di brevetto industriale	Marchi a vita utile definita	Marchi a vita utile indefinita	Immobilizzazioni in corso	Totale
Valore netto contabile al 31 dicembre 2021	73.338	2.355	90.000		165.692
Investimenti del periodo	16.722			7.181	23.904
Ammortamenti del periodo	(42.606)	(261)			(42.866)
Impairment Losses	(3.580)	(158)	(6.789)	0	(10.527)
Valore netto contabile al 31 dicembre 2022	43.875	1.936	83.211	7.181	136.203
Variazione netta	(29.463)	(419)	(6.789)	7.181	(29.489)

Le **Altre attività non correnti**

Al 31 dicembre 2022 le altre attività non correnti, pari a €/mgl 343.735, sono rappresentate dalla seguente tabella:

Altre attività non correnti	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Partecipazioni	645	0	645
Crediti finanziari non correnti			
Depositi cauzionali	75.326	36.369	38.957
Crediti finanziari per maintenance reserve	77.088	93.064	(15.976)
Totale crediti finanziari non correnti	152.414	129.433	22.981
Derivati non correnti con fair value attivo	32.235	0	32.235
Attività per imposte anticipate	158.442	42.871	115.571
Totale altre attività non correnti	343.735	172.304	171.431

4.5 Le **partecipazioni** hanno registrato un valore complessivo pari a €/mgl 645 riferibile alla partecipazione nella neocostituita Società controllata Volare Loyalty S.p.A. (controllata al 100%).

4.6 I **crediti finanziari non correnti**, pari a €/mgl 152.414 hanno presentato un incremento netto di €/mgl 22.981 rispetto ai valori al 31 dicembre 2021, riferibile a nuovi depositi cauzionali versati per i contratti di leasing di aeromobili (€/mgl 38.957) ed alla variazione in diminuzione delle quote non correnti dei crediti per maintenance reserve versati alle società di leasing di aeromobili (-€/mgl 15.976). Per i crediti per maintenance reserve la Società non applica il calcolo della perdita attesa (ECL), in quanto le future perdite eventualmente rilevate potranno essere bilanciate dal relativo assorbimento del fondo area tecnica, iscritto sui medesimi asset, laddove l'evento di manutenzione non venisse eseguito.

4.7 I **Derivati non correnti con fair value attivo** al 31 dicembre 2022 sono risultati pari a €/mgl 32.235 e sono riferiti a uno strumento di copertura correlato a un contratto di acquisto di aeromobili siglato dalla Società, in data 14 dicembre 2021 con controparte AIRBUS, che prevede una serie prefissata di pagamenti nel periodo 2022-2025. Al 31 dicembre 2021 il fair value era negativo per €/mgl 3.612. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente nota

4.8 Le tabelle che seguono illustrano la composizione e la movimentazione delle **imposte differite, attive e passive**, rispetto all'esercizio 2021, con separata indicazione dei componenti non transitati a Conto Economico e registrati direttamente in Stato Patrimoniale

IMPOSTE DIFFERITE

valori in euro	31/12/2022			31/12/2021		
	ATTIVE	PASSIVE	NETTO	ATTIVE	PASSIVE	NETTO
Perdite fiscali	99.598.674		99.598.674	28.636.903		28.636.903
ACE	2.382.582		2.382.582	788.956		788.956
Fondi accantonamento	32.278.417		32.278.417	4.892.216		4.892.216
Componenti finanziari	10.879.033	9.179.717	1.699.316	4.209.295	1.713.466	2.495.830
Impairment test	15.438.079		15.438.079			
Altre	7.069.070	24.358	7.044.712	5.499.108	309.045	5.190.063
Imposte differite rilevate in conto economico	167.645.854	9.204.075	158.441.779	44.026.478	2.022.511	42.003.968
Strumenti finanziari hedge accounting		12.278.234	(12.278.234)	867.080		867.080
Imposte differite rilevate in patrimonio netto		12.278.234	(12.278.234)	867.080		867.080
Totale imposte differite	167.645.854	21.482.310	146.163.545	44.893.559	2.022.511	42.871.048

Imposte anticipate (€/000)	Situazione patrimoniale e finanziaria 2022	Variazioni patrimoniali 2021-2022	Variazioni economiche 2021-2022	Situazione patrimoniale e finanziaria 2021
Compensi amministratori	344		-33	377
Riserva FV negativa da CF hedge su currency swap	0	-867	0	867
Interessi passivi non deducibili	3.742		3.408	335
Imposte non pagate	212		178	34
Contributi associativi non versati	18		18	0
TFR IAS	40		40	0
Accantonamenti rischi e oneri (IRES)	29.455		25.228	4.227
Accantonamenti rischi e oneri (IRAP)	2.824		2.140	684
Perdite su cambi non realizzati	10.879		6.670	4.209
Svalutazione impairment (IRES)	13.451		13.451	
Svalutazione impairment (IRAP)	1.987		1.987	
Marchio a vita utile indefinita (IRES)	179		179	
Marchio a vita utile indefinita (IRAP)	29		29	0
Manutenzione non deducibile	2.504		-2.231	4.735
ACE/Super ACE	2.383		1.594	789
Perdita fiscale	99.599		70.962	28.637
Totale	167.646	-867	123.619	44.894
Imposte differite (€/000)	Situazione patrimoniale e finanziaria 2022	Variazioni patrimoniali 2021-2022	Variazioni economiche 2021-2022	Situazione patrimoniale e finanziaria 2021
Ammortamento Marchio (IRES)	0		250	-250
Ammortamento Marchio (IRAP)	0		41	-41
Riserva FV positiva da CF hedge	-12.278	-12.278		0
Utili su cambi non realizzati	-6.104		-4.534	-1.570
Interessi attivi di mora	-18		0	-18
Partecipazioni	-6		-6	
Componenti positivi da FV non realizzati	-3.076		-2.932	-144
Totale	-21.482	-12.278	-7.182	-2.023
Imposte differite nette	146.164	11.411	116.438	42.871
Totale imposte differite nette da C/E				116.438

In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento la società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltreché sulla perdita fiscale.

ATTIVITÀ CORRENTI

Le **Attività Correnti**, al 31 dicembre 2022 pari a €/mgl 950.492, hanno presentato una variazione in aumento di €/mgl. 258.191 rispetto al periodo precedente. In maggior dettaglio:

4.9 Le **Rimanenze**, pari a €/mgl 10.551, hanno evidenziato un incremento netto di €/mgl 6.861, rappresentato nella seguente tabella:

Rimanenze	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Materiali tecnici	7.888		7.888
Servizi e generi di bordo	2.272	3.201	(929)
Vestiaro	295	417	(122)
Altri materiali	95	72	24
Totale	10.551	3.689	6.861

Tale aumento è correlato all'aumento delle scorte tecniche flotta (+€/mgl 7.888) e del materiale di economato (+€/mgl 24), parzialmente compensati dalla riduzione delle scorte di materiali per servizi di bordo (-€/mgl 929) e di vestiario (-€/mgl 122).

4.10 I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 237.602, di cui €/mgl 1.496 verso parti correlate, hanno registrato un incremento di €/mgl 202.726, come esposto nella seguente tabella:

CREDITI COMMERCIALI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Clienti per carte di credito	165.883	27.660	138.223
Pubbliche Amministrazioni	2.404	320	2.084
Fondo svalutazione clienti	(200)	(118)	(82)
Fondo interessi di mora su crediti verso clienti	0	(0,5)	0,5
Compagnie di navigazione aerea	34.199	2.663	31.537
Fondo svalutazione compagnie di navigazione aerea	(1)	0	(1)
Agenti di viaggio	36.021	4.391	31.630
Fondo svalutazione agenti di viaggio	(703)	(38)	(665)
Totale	237.602	34.878	202.726

La variazione dei crediti è essenzialmente riconducibile:

- all'aumento dei crediti verso Clienti per €/mgl 138.223, principalmente per maggiori vendite contro carte di credito;
- all'incremento dei crediti verso Compagnie di Navigazione Aerea per €/mgl 31.537, per maggiori compensazioni in corso con altri vettori nel sistema IATA Clearing House;
- all'aumento dei crediti verso Agenti di Viaggio per vendite ancora da incassare al 31 dicembre sui circuiti IATA per €/mgl 31.630, anche questo correlato al maggior volume di vendite;

Sulla base delle previsioni del principio contabile IFRS9, a fronte dei crediti ritenuti inesigibili o di incerta recuperabilità (o di quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare appositi fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo al 31 dicembre 2022 è risultato pari a €/mgl 905.

4.11 Crediti vari e altre attività correnti

Le **altre attività correnti** sono pari a €/mgl 92.238 e sono evidenziate nella tabella:

ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Altri crediti	37.165	13.697	23.468
Fondo svalutazione crediti verso debitori diversi	(19)	0	(19)
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(2)	(76)	74
Crediti verso il personale	187	5	183
Anticipi a fornitori	41.817	18.014	23.803
Ratei e Risconti attivi	13.090	13.462	(372)
Totale	92.238	45.101	47.137

La voce altri crediti è riferita a crediti maturati nei confronti dei clienti per prestazioni di servizi non attribuibili in maniera diretta all'attività di vettore aereo ed accoglie principalmente altri crediti per fatture emesse per €/mgl 19.712, crediti per recuperi verso INPS per €/mgl 11.703, partite da regolare e IVA su paesi esteri per €/mgl 2.747, nonché crediti per fatture da emettere per €/mgl 3.003 ed ha presentato una variazione in aumento rispetto al 31.12.2021 pari a €/mgl 47.137. Tale incremento è principalmente riferibile ai maggiori crediti per partnerships commerciali nonché ai crediti correlati al "Service Agreement" con Alitalia SAI in A.S.

Gli Anticipi a fornitori, pari a €/mgl 41.817, sono in massima parte riferiti a prestazioni di handling e manutentive.

I Ratei e Risconti attivi, pari a €/mgl 13.090, sono perlopiù correlati a canoni di locazione (€/mgl 3.824), a prestazioni professionali di software (€/mgl 1.992), a servizi automatizzati di prenotazioni (€/mgl 3.284), ad attività di manutenzione hardware e software (€/mgl 1.371), a prestazioni assicurative (€/mgl 126), nonché a costi per il personale (€/mgl 1.221).

Sulla base delle previsioni del principio contabile IFRS9, a fronte dei crediti ritenuti inesigibili o di incerta recuperabilità (o di quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare appositi fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo al 31 dicembre 2022 è risultato pari a €/mgl 21.

4.12 I Crediti finanziari correnti, pari a €/mgl 172.668 hanno presentato una variazione in aumento di €/mgl 41.051 rispetto al 31.12.2021 e si riferiscono alle quote in scadenza entro i dodici mesi dei crediti per maintenance reseve (€/mgl 153.005), ai depositi cauzionali correnti (€/mgl 7.663) e ai depositi versati ad istituti finanziari in relazione all'accensione di contratti derivati di copertura (€/mgl 12.000).

- 4.13** I **Crediti tributari** sono risultati pari a €/mgl 219 evidenziando un decremento di €/mgl 30.169, collegato alla riduzione del credito IVA.
- 4.14** I **Derivati correnti con fair value attivo** al 31 dicembre 2022 sono risultati pari a €/mgl 18.925 e sono riferibili per €/mgl 17.558 alla quota corrente del già citato uno strumento di copertura correlato al contratto di acquisto di aeromobili con controparte Airbus e per €/mgl 1.366 ad alcune operazioni di copertura sul prezzo di acquisto del carburante. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 6.2 Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente Nota.
- 4.15** Le **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**, hanno presentato un valore complessivo pari a €/mgl 418.289. Per la variazione dei flussi delle disponibilità rispetto ai valori iniziali (-€/mgl 28.338), si rimanda al paragrafo n. 6 della presente nota relativo al Rendiconto Finanziario.
- 4.16** 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, inizialmente previsto entro la fine dell'esercizio 2022, sarà completata entro il primo semestre 2023.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':

4.17 Il Patrimonio Netto ha presentato un valore pari a €/mgl 524.060 costituito dalle seguenti poste:

PATRIMONIO NETTO	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Capitale Sociale	699.191	720.000	(20.809)
Riserva da utili/perdite attuariali	298	(211)	509
Riserva da Hedge Accounting	38.881	(2.746)	41.627
Utili (Perdite) portati a nuovo		(1.024)	1.024
Perdite ripianate nel periodo	271.876		271.876
Perdita dell'esercizio	(486.185)	(147.910)	(338.276)
Totale	524.060	568.109	(44.049)

In maggior dettaglio:

Il **Capitale Sociale** interamente versato e pari a un valore di €/mgl 699.191, al 31 dicembre 2022 è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie ed ha presentato una variazione netta in diminuzione di €/mgl 20.809 rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2021. La variazione è correlata a quanto disposto in data 8 novembre 2022 dall' Assemblea degli Azionisti della Società, che ha deliberato di ripianare integralmente le perdite riportate nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022 per complessivi euro 420.809.302,45, abbattendo il capitale sociale da euro 720.000.000,00 a euro 299.190.697,55. Contestualmente la stessa Assemblea ha deliberato un aumento di capitale per euro 400.000.000,00, portando l'entità del capitale sociale, post ripianamento delle perdite, a euro 699.190.697,55, sottoscritto e versato dal socio unico alla fine del mese di novembre 2022.

Le **Riserve**, che registrano un valore complessivo di €/mgl 39.179 sono costituite da:

- a) **riserva da utili/perdite attuariali**, che pari a un valore positivo di €/mgl 298, accoglie l'*actuarial gain* del T.F.R.;
- b) **riserva di hedge accounting** con un valore positivo di €/mgl 38.881 riferito alla valutazione al fair value 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 pari a zero a seguito del ripianamento perdite di €/mgl 148.934 riferito alle perdite accumulate negli esercizi 2020 e 2021, così come deliberato dalla Assemblea degli Azionisti dell'8 novembre 2022.

La **perdita d'esercizio**, che ha presentato un importo totale pari ad €/mgl 486.185, parzialmente ripianata per €/mgl 271.875, importo relativo al risultato negativo consuntivato dalla Società al 30 giugno 2022, così come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti in data 8 novembre 2022. La perdita d'esercizio pari a €/mgl 486.185 si confronta con un risultato analogamente negativo per €/mgl 147.910 registrato al 31 dicembre 2021.

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono di seguito sono rappresentate:

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

valori in euro migliaia	Capitale Sociale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
Saldo al 01.01.2020						
Versamenti di capitale	20.000					20.000
Utile (Perdita) d'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
Aumenti di capitale	400.000					400.000
Utili (Perdite) portate a nuovo				(147.910)	147.910	0
Utile (Perdita) d'esercizio					(486.185)	(486.185)
Ripianamento perdite	(420.809)			148.934	271.876	0
Altre componenti del conto economico complessivo		509	41.627			42.136
Saldo al 31 dicembre 2022	699.191	298	38.881	0	(214.310)	524.060

PASSIVITÀ

PASSIVITA' NON CORRENTI

Le passività non correnti al 31 dicembre 2022, sono pari a €/mgl 1.027.754 e sono rappresentate nella tabella sotto riportata:

PASSIVITA' NON CORRENTI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Passività per locazioni finanziarie	871.541	347.610	523.931
Derivati non correnti con fair value passivo		3.613	(3.613)
TFR e altri benefici ai dipendenti	2.390	1.309	1.081
Fondo Imposte differite	12.278		12.278
Altri Fondi	141.545	137.521	4.023
Totale	1.027.754	490.053	537.701

4.18 Le **passività per locazioni finanziarie**, pari complessivamente a €/mgl 1.009.084 (inclusivi delle quote correnti per €/mgl 137.543), si riferiscono:

- per €/mgl 1.000.705 al debito inerente i contratti di leasing di n.60 aeromobili di varie tipologie e n. 5 motori (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 135.474).

Rispetto al 31 dicembre 2021, la voce ha presentato un incremento di €/mgl 569.113 per l'iscrizione del debito inerente all'entrata in flotta di n. 6 velivoli A350-900 (+€/mgl 533.290), di n. 4 A220-300 (+€/mgl 121.571), di n. 1 A320 (+€/mgl 4.815), per l'estensione del termine di scadenza di un contratto di leasing per n.1 A330 (+€/mgl 1.543), per l'entrata di un motore di scorta Roll Royce Trent WB84 per A350-900 (+€/mgl 28.011) e per il delta dell'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (+€/mgl 2.636). Tali incrementi risultano parzialmente compensati dalla risoluzione anticipata di n. 2

contratti per aeromobili A320 (-€/mgl 22.475), dalle modifiche di alcuni canoni di contratti di leasing già esistenti (-€/mgl 19.239), nonché per i rimborsi delle quote di capitale dell'esercizio (-€/mgl 81.039).

- per €/mgl 8.379 (inclusivi di quote correnti per €/mgl 2.069) ai contratti di locazione degli uffici e spazi aeroportuali e delle autovetture aziendali. La voce ha registrato un aumento, pari a €/mgl 5.520, riferibile all'iscrizione dei nuovi contratti di locazione per locali e spazi all'interno di aeroporti italiani ed esteri (+€/mgl 6.214), all'iscrizione dei contratti per autovetture aziendali (+€/mgl 949), alla rettifica dei contratti esistenti (-€/mgl 47), all'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (+€/mgl 28) ed ai rimborsi delle quote di capitale dell'esercizio (-€/mgl 1.624).

In dettaglio:

PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Passività non correnti:			
Debito per Flotta	840.179	342.016	498.163
Debito per motori	25.052	3.033	22.020
Totale debito per locazione Flotta	865.231	345.048	520.183
Debito per locazione spazi	5.753	2.562	3.191
Debito per locazione autovetture	557	0	557
Totale debito per locazione altre attività	6.310	2.562	3.748
Totale debito non corrente	871.541	347.610	523.931
Passività correnti:			
Debito per Flotta	131.334	83.975	47.359
Debito per motori	4.141	2.569	1.571
Totale debito per locazione Flotta	135.474	86.544	48.930
Debito per locazione spazi	1.949	297	1.652
Debito per locazione autovetture	120		120
Totale debito per locazione altre attività	2.069	297	1.772
Totale debito corrente	137.543	86.841	50.701
TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE	1.009.084	434.451	574.633

I contratti di leasing per la flotta hanno una durata media di 5,7 anni ed un tasso marginale medio pari 1,5%. Le locazioni di uffici, spazi aeroportuali ed autovetture hanno una durata media pari a 4,8 anni, con un tasso marginale medio pari allo 0,3%.

Nel corso dell'esercizio 2022, la Società ha rimborsato debiti finanziari per locazione flotta e altre attività per un totale di €/mgl 82.663.

4.19 Il trattamento di fine rapporto, pari a €/mgl 2.390, 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	31.12.2022	31.12.2021
Tasso Annuo di Attualizzazione	3,77%	0,98%
Tasso Annuo di Inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo di incremento TFR	3,23%	2,81%

4.20 Gli **altri fondi**, inclusivi delle quote correnti del fondo area tecnica per €/mgl 176.000, sono risultati complessivamente pari a €/mgl 317.544 e hanno presentato una variazione in diminuzione di €/mgl 13.640 rispetto al 31.12.2021.

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 287.748, (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 176.000);
- b) Il **fondo concorsi ed operazioni a premi**, ha presentato un valore pari a zero, decrementandosi di €/mgl 2.760 a seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo al programma di loyalty denominato "Volare" alla società Volare Loyalty S.p.A.
- c) Il **fondo per rischi vari**, pari a €/mgl 29.797, si riferisce principalmente ai seguenti stanziamenti:
 - valutazione di rischi connessi a contenziosi derivanti da attività di trasporto passeggeri (€/mgl 1.431);
 - controversie legali riferibili a cause di lavoro in Italia e all' estero (€/mgl 887);
 - una controversia in sede civile con un ex fornitore di servizi (€/mgl 5.000);
 - rischio di pagamento della penale contrattuale in caso di uscita dall'alleanza Sky Team legata alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione da parte di Deutsche Lufthansa AG, come meglio riferita nel paragrafo "La prevedibile evoluzione della gestione" della relazione sulla gestione (€/mgl 1.200); risulta, infatti, scaduta la clausola dell'Alliance Agreement che consentiva ad ITA Airways di lasciare l'Alleanza senza exit fee;

- potenziali oneri connessi al programma "cadet training" (€/mgl 1.078);
- oneri connessi all'acquisto di certificati CO2 (quote ETS) già utilizzati e da restituire nel corso del 2023 (€/mgl 20.200).

FONDI PER RISCHI E ONERI	31.12.2021	Accantonamenti	Altri Contributi	Rilasci	Adjustement	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2022	variazioni
Fondo area tecnica	328.418	83.453	9.552	(72.718)	19.130	(89.913)	22.042	(12.217)	287.748	(40.671)
Fondi rischi e oneri vari	6	30.084	0	(196)	0	(97)	0	0	29.797	29.791
Contenzioso trasportistico	6	1.545		(33)		(87)			1.431	1.425
Contenzioso lavoro		1.060		(164)		(10)			887	887
Diversi		27.478							27.478	27.478
Fondo concorsi ed operazioni a premi	2.760	4.607		(1.408)	(5.343)	(616)			0	(2.760)
Totale	331.185	118.144	9.552	(74.323)	13.787	(90.626)	22.042	(12.217)	317.544	(13.640)

PASSIVITA' CORRENTI

Le passività correnti al 31 dicembre 2022, sono pari a €/mgl 985.555 e sono rappresentate nella tabella sotto riportata:

PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Debiti Finanziari	435	18	417
Passività per locazioni finanziarie	137.543	86.841	50.701
Altri fondi correnti	176.000	193.663	(17.664)
Debiti commerciali	375.897	139.423	236.474
Altre passività	290.286	69.828	220.458
Passività fiscali correnti	5.394	854	4.540
Totale	985.555	490.628	494.927

4.21 I debiti commerciali, pari a €/mgl 375.897, di cui €/mgl 6.582 verso parti correlate, hanno fatto riscontrare una crescita di €/mgl 236.474 e risultano così composti:

DEBITI COMMERCIALI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Acconti da clienti	1.412	124	1.288
Debiti verso fornitori	347.320	134.712	212.607
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	15.448	4.431	11.017
Debiti verso agenti di viaggio	6.599	156	6.443
Debiti verso imprese controllate	5.118		5.118
Totale	375.897	139.423	236.474

L' incremento sopra rappresentato è relativo:

- a maggiori debiti verso fornitori italiani ed esteri (€/mgl 212.607) principalmente per la maggiore attività operativa nel periodo;

- a maggiori debiti per verso compagnie di navigazione aerea sul circuito IATA Clearing House (+€/mgl 11.017) derivanti dall'incremento nel volume di biglietti utilizzati su servizi operati da altri vettori;
- ai maggiori debiti verso agenti di viaggio (+€/mgl 6.443) per incentivazione commerciale, legata all'incremento registrato nella attività di vendita in corso d'anno.
- al debito verso la Società Controllata Volare Loyalty S.p.A. (+€/mgl 5.118) per l'attività collegata alla gestione dell'operazione a premi denominata "Programma Volare" parzialmente compensato dal credito riferito al consolidato fiscale.

4.22 Le **Altre passività correnti**, pari a €/mgl 290.286, di cui €/mgl 234 verso parti correlate sono di seguito rappresentate:

ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Debiti verso istituti di previdenza	14.148	4.898	9.250
Biglietti prepagati	242.957	33.912	209.045
Verso compagnie di assicurazione	1.956	316	1.640
Verso il personale	27.478	5.364	22.114
Altri debiti	488	17.963	(17.475)
Altri debiti per accantonamenti	2.471	6.405	(3.934)
Ratei e risconti passivi	788	970	(182)
Totale	290.286	69.828	220.458

La crescita netta rispetto al 31 dicembre 2021 è essenzialmente riferita; alla voce "biglietti prepagati" per €/mgl 209.045, che riflette il maggior valore assoluto delle vendite di biglietti aerei con utilizzo previsto in periodi successivi.

Il debito per biglietti prepagati accoglie, infatti, 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.

4.23 I **debiti per passività fiscali correnti**, pari a €/mgl 5.394 hanno presentato un incremento di €/mgl 4.540 riferito essenzialmente al debito IVA (€/mgl 3.490) e alle ritenute da versare su retribuzioni del personale.

5. Informazioni sulle voci del Conto Economico

Di seguito vengono analizzati i valori economici del bilancio Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2022. I valori posti a raffronto non risultano significativi, avendo la Società iniziato la propria attività operativa in data 15 ottobre 2021.

5.1 I ricavi del traffico, pari a €/mgl 1.487.464, di cui €/mgl 5.724 con segno negativo verso parti correlate e riferiti principalmente ai punti accumulati dai soci aderenti al programma “Volare” (-€/mgl 7.680), sono articolati come segue:

RICAVI DEL TRAFFICO	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Passeggeri	1.272.158	74.460	1.197.699
Altri ricavi Passeggeri	65.789	2.621	63.168
Cargo	88.181	3.285	84.895
Posta	4.277	349	3.928
Altri ricavi del traffico	57.059	7.048	50.010
Totale Ricavi del traffico	1.487.464	87.763	1.399.701

I ricavi da traffico passeggeri, pari a €/mgl 1.272.158 sono rappresentati per il 61% 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 2022 è stato pari a 10,1 milioni.

Gli altri ricavi passeggeri, pari a €/mgl 65.789 includono principalmente i proventi da eccedenze bagaglio (€/mgl 23.402), da tratte inutilizzate (€/mgl 18.308), da rimborsi con restrizioni (€/mgl 10.272), da surcharge (€/mgl 10.553), da cambi prenotazioni, distribution charge e altre fee (€/mgl 6.101), nonché dalle differenze attive da traffico passeggeri (€/mgl 8.377). In tale voce viene anche iscritta la rettifica dei ricavi passeggeri (€/mgl 7.680), derivante dall'obbligazione contrattuale riferibile ai punti accumulati dai membri aderenti al programma “Volare” ai sensi del principio contabile IFRS15.

I ricavi Cargo (€/mgl 88.181) e Posta (€/mgl 4.277) accolgono i proventi derivanti da attività “belly”.

Gli altri ricavi del traffico, per complessivi €/mgl 57.059, accolgono i proventi derivanti da voli charter passeggeri (€/mgl 16.526) e merci (€/mgl 40.533).

5.2 Gli altri ricavi operativi, pari a €/mgl 51.074, di cui €/mgl 774 verso parti correlate sono di seguito rappresentati in dettaglio:

ALTRI RICAVI OPERATIVI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Ricavi accessori del traffico	14.748	384	14.364
Differenze attive da traffico passeggeri	3.674	516	3.158
Prestazioni a terzi	12.292	244	12.047
Altri ricavi	20.360	1.101	19.260
Totale	51.074	2.245	48.829

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

- i ricavi accessori del traffico quali provvigioni, penalità e altre fee (€/mgl 14.748);
- differenze attive da traffico passeggeri per biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili (€/mgl 3.674), riferite alle tasse aeroportuali;
- **le prestazioni a terzi** che, pari a €/mgl 12.292 sono riferite essenzialmente ricavi per assistenza di scalo, a ricavi per inserzioni pubblicitarie e per addestramento;
- **gli altri ricavi** (€/mgl 20.360) perlopiù riferibili a proventi collegati alla partnership con Amadeus (usd/mgl 10.000 a parziale ristoro del pagamento delle penali dovute al precedente fornitore, a seguito della chiusura anticipata del contratto) ed altri accordi commerciali, oltre che ricavi da servizi informatici.

5.3 I consumi di materie prime e materiali di consumo, pari a €/mgl 644.375, di cui €/mgl 178.505 verso parti correlate, sono così composti:

CONSUMI DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Carburante flotta	(631.455)	(35.945)	(595.510)
Materiali tecnici	(4.343)	(582)	(3.762)
Altri materiali	(8.576)	(3.801)	(4.775)
Totale	(644.375)	(40.327)	(604.048)

I consumi di altri materiali comprendono perlopiù quelli riferiti a materiali per servizi di bordo (€/mgl 6.622).

5.4 I costi per servizi, pari a €/mgl 949.198, di cui €/mgl 366 verso parti correlate, sono di seguito rappresentati:

SPESE PER SERVIZI	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Spese di vendita	(123.396)	(15.451)	(107.945)
Spese di traffico e scalo	(416.934)	(54.465)	(362.469)
Manutenzione e revisione flotta	(180.237)	(43.141)	(137.095)
Altre prestazioni	(129.713)	(41.002)	(88.711)
Noleggi, locazioni e fitti	(98.919)	(12.177)	(86.742)
Totale	(949.198)	(166.236)	(782.963)

In maggior dettaglio:

- le spese di vendita per complessive €/mgl 123.396 sono costituite prevalentemente dai servizi di prenotazioni, web e call center (€/mgl 52.361), dalle spese di pubblicità e promozionali (€/mgl 37.119), e dalle provvigioni di vendita (€/mgl 33.916);

- le spese di traffico e scalo per un totale di €/mgl 416.934, sono principalmente rappresentate da handling (€/mgl 188.614), da oneri radio meteo – air traffic control (€/mgl 106.272), dai diritti aeroportuali (€/mgl 78.623), dalle spese per il trasporto e assistenza passeggeri e merci (€/mgl 23.114), dai costi di vitto passeggeri a bordo (€/mgl 15.626) e dai costi per l'intrattenimento a bordo degli aeromobili (€/mgl 3.457)
- i costi per manutenzione e revisione flotta pari €/mgl 180.237 sono essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 46.660), per la manutenzione motori e componenti (€/mgl 114.189), nonché €/mgl 10.734 come saldo contabile tra accantonamenti registrati nel corso dell'anno (€/mgl 83.453) e rilasci effettuati nel medesimo esercizio (€/mgl 72.718).
- le altre prestazioni, complessivamente pari a €/mgl 129.713, comprendono perlopiù prestazioni professionali e consulenze (€/mgl 29.088), spese generali e a spese diverse amministrative (€/mgl 24.192), gli oneri accessori per il personale, quali hotel accomodation, mensa, vitto del personale navigante ed addestramento (€/mgl 25.272), le spese per informazione e telecomunicazioni (€/mgl 7.441), le manutenzioni e revisioni effettuate su complessi elettronici, mezzi di trasporto, attrezzature e impianti (€/mgl 11.173) e le assicurazioni (€/mgl 6.831) e le spese per servizi finanziari (€/mgl 25.502);
- i noleggi, le locazioni ed i fitti, per un totale di €/mgl 98.919 sono di seguito rappresentati:

SPESE PER SERVIZI - noleggi locazioni e fitti	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Noleggi passivi	(44.712)	(3.081)	(41.630)
Locazioni operative flotta	(23.782)	(3.316)	(20.465)
Affitto locali	(2.063)	(1.005)	(1.058)
Canoni per concessioni e utenze	(28.363)	(4.774)	(23.589)
Totale	(98.919)	(12.177)	(86.742)

5.5 I costi del personale, pari a €/mgl 199.180, di cui €/mgl 1.247 verso parti correlate, si riferiscono a una forza media retribuita che, al 31 dicembre 2022, era pari a 3.109 risorse. In dettaglio:

COSTI PER IL PERSONALE	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Salari e stipendi	(162.909)	(26.183)	(136.726)
Oneri sociali	(24.548)	(7.132)	(17.416)
T.F.R.	(6.669)	(1.249)	(5.420)
Trattamento di quiescenza e simili	(1.548)	(334)	(1.214)
Altri costi	(3.505)	(612)	(2.893)
Totale	(199.180)	(35.511)	(163.669)

5.6 Gli ammortamenti e le svalutazioni, pari a €/mgl 251.664, sono di seguito rappresentati:

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31.12.2022	31.12.2021	variazioni
Attività materiali			
Fabbricati	(133)		(133)
Flotta	(7.424)	(1.325)	(6.099)
Altri impianti ed attrezzature	(358)	(74)	(284)
Altri beni	(1.211)	(319)	(892)
Totale	(9.125)	(1.717)	(7.408)
Diritti d'uso			
Diritti d'uso flotta (IFRS 16)	(110.904)	(13.295)	(97.607)
Diritti d'uso fabbricati (IFRS 16)	(1.847)		(1.847)
Diritti d'uso altre attività (IFRS 16)	(270)	(119)	(152)
Totale	(113.022)	(13.414)	(99.606)
Attività immateriali			
diritti di brevetto	(42.606)	(8.628)	(33.978)
Altre attività immateriali	(261)	(56)	(205)
Totale	(42.866)	(8.683)	(34.183)
Perdita di valore da impairment test	(85.600)		(85.600)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(283)	(204)	(79)
(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti	(768)	(156)	(612)
Totale ammortamenti e svalutazioni	(251.664)	(24.175)	(227.489)

5.7 Gli **altri costi operativi**, pari a €/mgl 83.378, di cui €/mgl 11 verso parti correlate sono risultati in dettaglio:

ALTRI COSTI OPERATIVI	31.12.2022	31.12.2021	variazioni
(Accantonamenti)/Assorbimenti fondi rischi	(29.888)	(6)	(29.881)
Altre imposte e tasse	(4.060)	(335)	(3.725)
Spese di amministrazione	(790)	(490)	(300)
Perdite su crediti	(31.342)	(3)	(31.339)
Altri oneri	(17.298)	(606)	(16.692)
Totale	(83.378)	(1.440)	(81.938)

Tra gli **altri costi operativi** dell'anno si segnalano:

- gli accantonamenti a fondi rischi vari effettuati nel corso dell'anno per €/mgl 29.888 e maggiormente dettagliati nella presente nota esplicativa al paragrafo 4.20 relativo ai Fondi Rischi;
- le perdite su crediti per €/mgl 31.342, riferite essenzialmente a crediti per maintenance reserve non recuperabili su manutenzioni che non saranno effettuate; a fronte di tale valore, sono state rilasciate quote del fondo area tecnica per € 42.164;
- le altre imposte e tasse del periodo per €/mgl 4.060;
- altri oneri per €/mgl 17.298 riferiti maggiormente alla penale corrisposta a seguito della risoluzione anticipata del contratto con il PSS (Passenger Service System) SABRE (€/mgl 14.797).

In base ai risultati sopra evidenziati, il **Risultato operativo** dell'esercizio è risultato negativo per €/mgl 589.257.

5.8 I proventi (oneri) da partecipazioni valutate secondo il metodo del Patrimonio netto, hanno presentato un valore di €/mgl 495, e sono riferiti alla valutazione delle Società Controllata Volare Loyalty S.p.A.

5.9 I proventi ed oneri finanziari netti hanno registrato un valore negativo di €/mgl 14.861, principalmente riferito all'adeguamento valutario dei debiti e crediti in valuta dollari ai cambi al 31 dicembre 2022 per €/mgl 11.718; in maggior dettaglio:

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	31.12.2022	31.12.2021	variazioni
Proventi finanziari:			
Proventi finanziari da attualizzazione	12.217	599	11.618
Altri proventi finanziari	4.348	77	4.272
Totale proventi finanziari	16.565	676	15.889
Oneri finanziari			
Oneri finanziari da attualizzazione	(8.385)	(700)	(7.685)
Oneri finanziari su locazioni finanziarie	(11.293)	(769)	(10.524)
Altri oneri finanziari	(30)	(2)	(28)
Totale oneri finanziari	(19.708)	(1.471)	(18.238)
Proventi (oneri) di cambio	(11.718)	(11.115)	(603)
Totale proventi ed (oneri) finanziari	(14.861)	(11.910)	(2.952)

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **Risultato ante imposte** negativo per €/mgl 603.624.

5.10 Imposte correnti e differite

Le imposte correnti e differite, risultate positive per €/mgl 117.438, rappresentano il carico fiscale della Società di competenza del periodo. In dettaglio la voce accoglie:

IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE	31.12.2022	31.12.2021	variazioni
Provento da consolidato fiscale	1.001		1.001
Imposte differite attive	123.619	43.703	79.916
Imposte differite passive	(7.182)	(2.023)	(5.159)
Totale Imposte	117.438	41.681	74.757

Con riferimento alla recuperabilità di tali imposte anticipate si rinvia a quanto commentato nella nota esplicativa relativa alla corrispondente voce della situazione patrimoniale finanziaria.

Il **Risultato d'esercizio** ha presentato una perdita netta di €/mgl 486.185.

6. Altre informazioni finanziarie

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2022	31.12.2021
euro migliaia		
Perdita dell'esercizio	(486.185)	(147.910)
Rettificato da:		
Ammortamenti	165.013	23.815
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	43.821	19.063
Altre variazioni dei fondi	(67.287)	(8.491)
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	6.183	11.106
Svalutazione da impairment test	85.600	0
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	30.580	1.026
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	(3.862)	24
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(103.292)	(42.548)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.081	1.293
Variazione del capitale circolante	234.918	98.472
Totale rettifiche	392.754	103.760
Flusso monetario da attività operativa (A)	(93.431)	(44.150)
(Investimenti in attività materiali)	(130.329)	(78.711)
(Investimenti in attività immateriali)	(23.904)	(96.781)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(88.993)	(43.134)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	44.899	6.383
Altre rettifiche	(649)	39
Flusso monetario da attività di investimento (B)	(198.976)	(212.203)
Variazioni Patrimonio Netto	42.136	(2.957)
Strumenti finanziari derivati	(54.772)	3.613
Rimborso quote debito leasing	(82.663)	(16.654)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	(40.633)	(765)
Aumento di capitale a pagamento	400.000	700.000
Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)	264.068	683.237
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)	(28.338)	426.884
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	446.628	19.744
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	418.289	446.628

6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario

Nel corso dell'esercizio 2022, la posizione finanziaria netta, ha evidenziato un decremento delle disponibilità liquide pari a €/mgl 28.338 passate da €/mgl 446.628 al 31 dicembre 2021 a €/mgl 418.289 al 31 dicembre 2022. Si segnala che, per omogeneità di confronto e al fine di meglio rappresentare i flussi in coerenza con i principi contabili internazionali, i valori al 31 dicembre 2021 relativamente ai diritti d'uso e alle passività per leasing sono stati oggetto di riclassifica.

In maggior dettaglio:

- Il **flusso monetario da attività operativa**, è risultato sfavorevole per €/mgl 93.431, principalmente a seguito della perdita netta conseguita nell'esercizio (€/mgl 486.185) e della variazione netta delle imposte anticipate e differite (€/mgl 103.292), dal saldo negativo netto dei fondi diversi (€/mgl 22.385) parzialmente compensato dalla variazione positiva del capitale circolante (€/mgl 234.918), dagli ammortamenti (€/mgl 165.013), dalla svalutazione di attività non correnti (€/mgl 30.580), dalla svalutazione da impairment test (€/mgl 85.600) e dagli oneri finanziari netti non monetari (€/mgl 2.321 comprendenti la componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta).
- Il **flusso monetario da attività di investimento**, negativo per €/mgl 198.976, è risultato composto da investimenti per €/mgl 243.266 e da realizzi per €/mgl 44.250 come di seguito rappresentato:
 - ✓ investimenti in attività materiali per complessivi €/mgl 130.329, riferiti per €/mgl 99.935 agli anticipi versati l'acquisizione in flotta di nuovi aeromobili e per complessivi €/mgl 6.363 a lavori in corso di realizzazione sulla manutenzione flotta;
 - ✓ investimenti in attività immateriali per €/mgl 23.904, riferiti a progetti e licenze software sia conclusi che in corso di lavorazione al 31 dicembre 2022.
 - ✓ investimenti in crediti finanziari non correnti per €/mgl 88.993, riferiti alle uscite di cassa per maintenance reserve (€/mgl 47.660) e ai depositi cauzionali (€/mgl 41.333).
 - ✓ I realizzi pari a €/mgl 44.250 sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per maintenance reserve inerenti agli interventi manutentivi effettuati (€/mgl 17.089), nonché alle riclassifica delle quote non correnti delle maintenance reserves (€/mgl 22.171) e dei depositi cauzionali (€/mgl 4.500).
- Il **flusso finanziario derivante da attività di finanziamento** ha presentato un valore positivo di €/mgl 264.068 correlato all'aumento di capitale di €/mgl 400.000 deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Società in data 8 novembre 2022, parzialmente controbilanciato dalla variazione del fair value netto di strumenti derivati (€/mgl 13.145) e della riserva da utili attuariali (€/mgl 509), dal rimborso delle quote del debito per leasing per €/mgl 82.663 e dalla variazione dei crediti finanziari correnti (€/mgl 40.633) da attribuire essenzialmente ai crediti per maintenance reserve.

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 un sistema di regolazione automatica tra acquirenti e venditori originari, regolato da IATA, al fine di limitare il rischio di inadempimento delle transazioni (cd. 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

CREDITI					al 31.12.2022
valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia	
CREDITI					
verso Clienti ordinari	171.522	(200)	171.322	67%	
verso Compagnie di navigazione aerea	27.162	(1)	27.161	11%	
verso Agenti	36.757	(703)	36.053	14%	
altri crediti	19.712	(19)	19.693	8%	
Totale Crediti	255.153	(924)	254.229	100%	

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%	
altri crediti	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 31.12.22 e al 31.12.2021. Si segnala che l'importo dello scaduto al 31 dicembre 2022 è riferito principalmente al credito verso acquirer per vendite contro carte di credito, per trattenute contrattuali operate dagli stessi direttamente sulle vendite di biglietteria allo scopo di proteggere la loro esposizione.

I valori riportati nelle seguenti tabelle non includono i crediti per accantonamenti di competenza di fine esercizio.

CREDITI					al 31.12.2022				
valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni				
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361	
CREDITI									
verso Clienti ordinari	171.522	132.507	39.015	(200)	19.344	(546)	15.772	4.445	
verso Compagnie di navigazione aerea	27.162	17.927	9.235	(1)	9.080	148	8	0	
verso Agenti	36.757	29.408	7.348	(703)	5.482	1.247	281	338	
Totale Crediti	235.441	179.842	55.599	(905)	33.905	849	16.061	4.783	
Altre attività correnti									
altri crediti	19.712	8.547	11.165	(19)	9.856	890	391	28	
Totale Altre Attività	19.712	8.547	11.165	(19)	9.856	890	391	28	
TOTALE CREDITI	255.153	188.390	66.763	(924)	43.761	1.740	16.452	4.810	

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	> 361
CREDITI								
verso Clienti ordinari	37.027	27.643	9.384	(118)	9.384	0	0	0
verso Compagnie di navigazione aerea	2.539	2.533	6	0	6	0	0	0
verso Agenti	4.370	3.771	599	(38)	598	1	0	0
Totale Crediti	43.936	33.946	9.989	(156)	9.988	1	0	0
Altre attività correnti								
altri crediti	13.240	1.639	11.602	0	11.602	0	0	0
Totale Altre Attività	13.240	1.639	11.602	0	11.602	0	0	0
TOTALE CREDITI	57.176	35.585	21.591	(156)	21.590	1	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 la delibera n.21/2022 che confermava il trasferimento ad ITA Airways del conto sul registro ETS ad intestato ad Alitalia Società Area Italiana S.p.A. in A.S. Sulla base delle descritte premesse ITA Airways ha avviato tutte le operazioni necessarie al fine di rispettare la scadenza del 30 aprile 2022 per la restituzione delle quote 2021, anche per conto di Alitalia (limitatamente alle quote utilizzate tra il 1° gennaio e il 14 ottobre 2021) in quanto subentrante nel conto intestato a quest'ultima.

Con lettera dell'8 aprile il Comitato ETS informava ITA Airways e Alitalia che, contrariamente a quanto già deliberato e sulla base delle indicazioni fornite dalla Commissione Europea (DG CLIMA), ITA e Alitalia avrebbero dovuto mantenere i rispettivi conti separati con due differenti CRCO e che ognuno avrebbe dovuto provvedere agli adempimenti previsti dalla normativa applicabile. A tal proposito, ITA Airways ha provveduto a portare a termine tutti gli adempimenti in data 2 maggio u.s.

La Commissione europea, nelle indicazioni sopra menzionate, ha confermato la possibilità di prevedere un trasferimento di quote gratuite da Alitalia ad ITA "so long as this corresponds to ITA's current activities".

Attraverso tre audizioni e reiterate interazioni con il Comitato ETS e le autorità competenti, italiane ed europee, ITA Airways ha giustificato con dati fattuali il proprio diritto a vedersi riconosciuta la totalità delle quote ETS attribuite a titolo gratuito ad Alitalia, in quanto la propria "current activity" corrisponde al 100% di quella rilevata da Alitalia nell'ambito dell'Atto di Cessione, chiedendo al Comitato ETS di ricevere il 100% dei titoli che risultavano assegnati ad Alitalia alla data della cessione del Perimetro Aviation.

Il Consiglio Direttivo del Comitato ETS ha preso atto della posizione espressa da ITA Airways ritenendola accettabile e l'ha trasmessa a DGCLIMA ad inizio del mese di settembre 2022.

Nelle ultime riunioni tenutesi a gennaio e febbraio 2023 DGCLIMA ha compiutamente esplicitato la propria posizione, richiedendo un trasferimento parziale basato sul confronto tra le attività di ITA Airways nel 2022 e quelle di Alitalia nel 2019. Sulla base di questa posizione e delle interlocuzioni successive tra DGCLIMA e Comitato ETS al fine di definire il trasferimento ad ITA di una parte di quote gratuite precedentemente assegnate ad Alitalia in A.S., e come confermato dalle parti, la società ha preso atto che le sarà assegnata una percentuale delle quote gratuite pari al 64%. Conseguentemente, la Società ha appostato apposito fondo rischi ed oneri per un valore pari ad €/mgl 20.200 a copertura delle quote da acquistare nel corso del 2023 e già utilizzate nel corso del 2022.

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 31.12.2022 la Società dispone di una riserva di liquidità immediatamente esigibile pari a 418 milioni di euro, costituita principalmente da disponibilità liquide depositate sui propri conti correnti (le disponibilità liquide del gruppo ammontano a 424 milioni di euro qualora si considerino i 6 milioni di euro della cassa disponibile presso la controllata Volare loyalty SpA).

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.

Le tabelle successive evidenziano, per fasce di scadenza, le passività in essere al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 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, secondo le condizioni di pagamento specifiche per tipologia.
- per le passività finanziarie il rimborso delle quote di capitale derivanti dai contratti di leasing finanziario iscritti in applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16.

DEBITI

al 31.12.2022

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2022	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
DEBITI COMMERCIALI					
Debiti verso fornitori	347.320	123.327	223.993		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	15.448	170	15.278		
Debiti verso agenti di viaggio	6.599		6.599		
Debiti verso società controllate	5.118		5.118		
Acconti	1.412		1.412		
Totale debiti commerciali	375.897	123.497	252.399	0	0
PASSIVITA' VARIE					
Biglietti prepagati	(1) 242.957		242.957		
Debiti vs Istituti previdenziali	14.148		14.148		
Debiti verso il personale	27.478		27.478		
Altre passività	11.097		11.097		
Totale Altre Passività	295.680	0	295.680	0	0
TOTALE DEBITI	671.577	123.497	548.079	0	0

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		
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

Attività e passività valutate al fair value

Per tutte le valutazioni al fair value e per la relativa informativa richiesta dal paragrafo 15B dello IAS 34, si segnala che la Società applica l'IFRS 13 ogni volta che tale criterio di valorizzazione è richiesto dai principi contabili internazionali. 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*).

Il fair value delle attività e delle passività è classificato in una gerarchia del fair value che prevede tre diversi livelli, in base alle tecniche di valutazione utilizzati:

1. Livello 1: prezzi quotati (non modificati) su mercati attivi per attività o passività identiche cui la Società può accedere alla data di valutazione;
2. Livello 2: input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 che sono osservabili per l'attività o per la passività;
3. Livello 3: input per l'attività e la passività non basati su dati osservabili di mercato.

La Società detiene strumenti finanziari derivati valutati al fair value determinato sulla base di input diversi dai prezzi quotati sul mercato (cd livello 2). Le altre attività e passività finanziarie detenute sono valutate al costo ammortizzato.

Si segnala che non si sono verificati cambiamenti nei livelli della gerarchia di fair value utilizzati ai fini della misurazione degli strumenti finanziari rispetto al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

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.

TABELLA RIEPILOGATIVA STRUMENTI FINANZIARI PER CATEGORIA

euro migliaia

Valore di bilancio al 31.12.2022	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a FV T P&L	Derivati attivi designati come strumenti di copertura
ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI				
Crediti finanziari non correnti	152.414		645	32.235
Totale attività non correnti	152.414	0	645	32.235
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI				
Crediti finanziari correnti	172.668			18.925
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	418.289			
Totale attività correnti	590.957	0	0	18.925
Valore di bilancio al 31.12.2021				
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	Derivati attivi designati come strumenti di copertura
ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI				
Crediti finanziari non correnti	129.433			
Totale attività non correnti	129.433	0	0	0
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI				
Crediti finanziari correnti	131.617			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	446.628			
Totale attività correnti	578.245	0	0	0

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.

TABELLA RIEPILOGATIVA STRUMENTI FINANZIARI PER CATEGORIA*euro migliaia*

Valore di bilancio al 31.12.2022	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	871.541		
Totale passività non correnti	871.541	0	0
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
Debiti Finanziari	435		
Passività per locazioni finanziarie	137.543		
Totale passività correnti	137.978	0	0
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 attualmente esposta ai rischi finanziari generati, in ordine di importanza, dalle variazioni dei prezzi del carburante e dei tassi di cambio. Considerata l'iniziale difficoltà della Compagnia ad accedere alle linee di credito fornite normalmente dal mercato bancario, la Società ha cercato di coprire tali rischi attraverso accordi (i) di fissazione a termine di prezzi e volumi con i suoi fornitori di carburante e (ii) di conversione in valuta euro dei pagamenti di forniture normalmente denominate in dollari.

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 eventuali 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*”.

Considerato il limitato accesso della compagnia, fisiologico in una fase di start up operativa, alle linee di credito bancarie, la Società ha finalizzato accordi di fissazione a termine di prezzi e volumi con alcuni dei principali fornitori di carburante e, a fronte di corresponsione di depositi di cassa a garanzia, con controparti finanziarie.

Informazioni Quantitative

Al 31.12.2022 si rilevano due strumenti finanziari a copertura di tale rischio con un valore positivo complessivamente pari a €/mgl 1.366, incluso nelle attività correnti con fair value positivo, come evidenziato nella seguente tabella:

Strumenti derivati con fair value attivo	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Attività correnti			
Operazioni derivate su carburante	1.366		1.366
Totale derivati correnti	1.366	0	1.366

La perdita potenziale di tali derivati, con orizzonte di copertura nel primo trimestre del 2023, è limitata ad un valore complessivo pari a dodici milioni di dollari.

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 dal budget e/o piano.

L'esposizione al rischio di cambio è originata dai flussi di cassa relativi a ricavi e soprattutto costi 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 31.12.2022 si rileva uno strumento finanziario derivato, valutato al fair value, a copertura di tale rischio e con valore positivo complessivamente pari a €/mgl 49.793 (di cui quota corrente pari a €/mgl 17.558); la seguente tabella mostra il fair value dei contratti stessi:

Strumenti derivati con fair value attivo	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Attività non correnti			
Operazioni derivate su valute	32.235		32.235
Totale derivati non correnti	32.235	0	32.235
Attività correnti			
Operazioni derivate su valute	17.558		17.558
Totale derivati correnti	17.558	0	17.558
Totale derivati con fair value attivo	49.793	0	49.793
Strumenti derivati con fair value passivo	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Passività non correnti			
Operazioni derivate su valute		3.613	(3.613)
Totale Derivati non correnti	0	3.613	(3.613)

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 31.12.2022 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 31.12.2022 rispettivamente del +/- 1% +/- 5%.

Scenario	Fair Value al 31/12/2022	Fair Value Scenario	Delta
+ 5%	49.793	14.563	-35.230
+ 1%	49.793	44.427	-5.366
- 1%	49.793	60.264	10.471
- 5%	49.793	93.937	44.144

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 31.12.2022 non risultano debiti finanziari a tasso variabile.

7. Altre Informazioni

7.1 Rapporti con Parti Correlate

La Società ha approvato in via volontaria una Procedura per le operazioni con Parti Correlate e 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, sono state altresì identificate le società sottoposte a comune controllo, direttamente o indirettamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Inoltre, coerentemente con quanto previsto dallo IAS24, sono considerate parti correlate le società controllate direttamente e/o indirettamente dalla Capogruppo, nelle quali quest'ultima esercita un'influenza notevole.

Le operazioni effettuate nei confronti delle parti correlate identificate dalla Società nel corso dell'esercizio 2022 sono state effettuate a condizioni di mercato e rientrano nella normale gestione di impresa; si precisa che non sono state effettuate operazioni con parti correlate di carattere atipico e/o inusuale, estranee alla normale gestione d'impresa o tali da arrecare pregiudizio alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Si segnala inoltre che, nel corso del 2022, è stata finalizzata la cessione del ramo d'azienda denominato "Volare", alla società controllata al 100% Volare Loyalty S.p.a. per la gestione del concorso operazioni a premi, come meglio descritto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "Partecipazioni", e che tutte le transazioni commerciali avvenute in poi tra la Capogruppo e la stessa, sono state effettuate a condizioni di mercato.

Le seguenti tabelle forniscono una sintesi dei rapporti economici e patrimoniali con le società correlate e controllate, rispettivamente al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

- Rapporti commerciali con società correlate:**

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2022		2022	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
<i>euro migliaia</i>				
ENI S.p.A.		1.371,8		178.505,2
POSTE ITALIANE S.p.A.	1.496,7	0,4	1.826,0	22,0
POSTE AIR Cargo s.r.l.			7,7	
ENI Plenitude S.p.A.		26,7		87,6
ENI Servizi S.p.A.			130,0	
Fondo FASI		10,0		10,0
AEGON CAPPITAL ABP Fund		8,8		28,7
Nexi Payments S.p.A.		40,7		10,0
TH RESORTS SPA		5,8		13,9
ALLEATA PREVIDENZA		1,2		9,4
TaxBenefit New Mediolanum		25,7		137,5
PREVIRAS		1,4		10,8
PREVAER		205,3		1.056,8
POSTA PREVIDENZA VALORE		0,5		4,1
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.				11,4
DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE D.P.I. S.R.L.				0,4
Postel SpA				26,4
EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR (EDESUR)				0,4
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO				1,4
Leonardo S.p.A.				35,7
Corsi & Partners				120,0
Totale	1.496,7	1.698,2	1.963,7	180.091,6

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2021		2021	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
<i>euro migliaia</i>				
ENI S.p.A.		2.795,6		12.790,1
TIM S.p.A.		24,2		131,6
Poste italiane spa	82,3		82,3	
Postel spa		(40,0)		
Totale	82,3	2.779,8	82,3	12.921,7

- Rapporti commerciali con società controllate:**

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2022		2022	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
<i>euro migliaia</i>				
VOLARE Loyalty S.p.A.		5.118,1	766	7.718,1
Totale	0,0	5.118,1	766,1	7.718,1

7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali

Nella seguente tabella sono riepilogati i compensi corrisposti nel 2022 e nel 2021 al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale:

euro migliaia

Compensi ad Amministratori e Sindaci	2022	2021
Amministratori	1.321	2.081
Sindaci	104	104
Totale	1.425	2.185

7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

I corrispettivi di competenza dell'esercizio 2022 e 2021, riconosciuti da ITA Airways alla Società di revisione a fronte di prestazioni di servizi, sono riepilogati nella seguente tabella:

euro migliaia

Tipologia dei servizi	Società che ha erogato il servizio	2022	2021
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	325	120
Altri servizi	KPMG S.p.A.	30	30
Totale		355	150

7.4 Informazioni per area geografica

Nelle seguenti tabelle sono rappresentati i ricavi delle vendite per linea passeggeri distinti per aree geografiche, consuntivati al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

RICAVI DEL TRAFFICO DISTINTI PER AREA GEOGRAFICA

importi in euro migliaia

	Italia	Europa	Americhe	Medio / Estremo oriente	Altre	Totale al 31.12.2022
Ricavi del traffico						
Ricavi di linea passeggeri	618.874	212.234	398.923	28.852	13.275	1.272.158
Totale ricavi passeggeri	618.874	212.234	398.923	28.852	13.275	1.272.158

importi in euro migliaia

	Italia	Europa	Americhe	Medio / 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>	31.12.2022	Possibilità di utilizzare riserve	Quota disponibile
CAPITALE	699.191	B	
Riserve:			
Riserva da utili/perdite attuariali	298		
Riserva da hedge accounting	38.881		
Utili (Perdite) portate a nuovo			
Perdita ripianata in corso d'anno	271.876		
Perdita d'esercizio	(486.185)		
TOTALE	524.060		

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 2022

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto in data 27 gennaio 2023 la lettera d'intenti presentata da Deutsche Lufthansa AG per acquisire una quota di minoranza di ITA Airways.

ITA Airways ha siglato in data 3 febbraio 2023 un Memorandum of Understanding con il Gruppo Ferrovie dello Stato, al fine di creare servizi multimodali fra aereo e treno sempre più efficaci, con l'obiettivo di realizzare un'offerta congiunta per l'acquisto in un'unica soluzione di biglietti aerei e ferroviari e definire programmi di loyalty combinati. Il MoU tra ITA Airways e il Gruppo FS costituisce inoltre la base per realizzare partnership commerciali e operative destinate a sviluppare un'offerta di mobilità multimodale, che sappia rispondere in maniera efficace alle esigenze della domanda turistica e di business e realizzare un'esperienza di viaggio "end-to-end" agile e comoda, con l'obiettivo di implementare piattaforme digitali comuni.

In tema di trasferimento di quote gratuite ETS, nelle ultime riunioni tenutesi a gennaio e febbraio 2023 DGCLIMA ha meglio precisato la propria posizione, richiedendo un trasferimento solo parziale basato sul confronto tra le attività di ITA Airways nel 2022 e quelle di Alitalia nel 2019 dunque ante-pandemia Covid. Sulla base di questa posizione e delle interlocuzioni successive tra DGCLIMA e Comitato ETS al fine di definire il trasferimento ad ITA di una parte di quote gratuite precedentemente assegnate ad Alitalia in A.S., come confermato dalle parti, la società ha preso atto che le sarà assegnata una percentuale delle quote gratuite pari al 64%.

In data 21 febbraio 2023 ITA Airways ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali un accordo aziendale che ha, tra le altre misure, previsto un adeguamento salariale a favore dei propri dipendenti. Il nuovo accordo rappresenta un tassello fondamentale di attuazione del piano di crescita di ITA Airways che si doterà di una struttura di costi coerente, riuscendo ad essere attrattiva in un mercato in espansione che registra un aumento della competitività nei diversi settori domestico, internazionale e intercontinentale. La manovra salariale sarà strutturale e permetterà alla Compagnia di valorizzare il personale formato e addestrato grazie agli investimenti dell'azienda. Inoltre, potrà così sostenere una campagna di assunzioni in un mercato fortemente competitivo.

7.7 Destinazione del risultato d'esercizio

Il Consiglio di Amministrazione propone di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 486.185.467,12 la quale, al netto del ripianamento della perdita approvata dall'Assemblea dell'8 novembre 2022 per il periodo 1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022, pari ad Euro 271.875.677,69, si riduce a Euro 214.309.790,43, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 524.059.921,12, comprensivo del risultato dell'esercizio, che si riporta a nuovo.

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

Consolidato fiscale

A partire dall'esercizio in corso al 31 dicembre 2022 la Società ha optato, in qualità di consolidante, per il regime del Consolidato Fiscale nazionale disciplinato dagli Articoli 117 – 129 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 congiuntamente con la società Volare Loyalty S.p.A.

Il rapporto di Consolidato Fiscale nazionale è disciplinato, oltre che dagli Articoli sopra citati, da apposito Regolamento sottoscritto dalla Società e dalla società Volare Loyalty S.p.A.

La citata opzione ha validità per il triennio 2022/2024.

La Posizione Fiscale

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

La Società ha iscritto il provento da consolidamento in virtù del reddito imponibile trasferito dalla società Volare Loyalty S.p.A pari ad €/mgl 4.169.

La Società ha iscritto, inoltre, ricavi per imposte differite (attive e passive) pari ad €/mgl 116.438, che conducono ad una perdita civilistica netta di €/mgl 486.185.

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

Imposte sul reddito	al 31.12.2022
Risultato ante imposte	(603.624)
IRES corrente	0
IRAP corrente	0
Totale imposte correnti	0
Provento da consolidamento	1.001
Imposte differite passive	(7.182)
Imposte differite attive	123.619
Totale imposte differite (attive e passive)	116.438
Risultato netto di bilancio	(486.185)

IRES

Il risultato della Società al 31/12/2022 evidenzia una perdita fiscale di €/mgl 284.746, oltre ad un'ACE di €/mgl 6.318.

In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento la Società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltreché sulla perdita fiscale.

Si rappresenta, inoltre, che le suddette perdite fiscali, unitamente a quelle generate negli esercizi 2020 e 2021, sono utilizzabili a riduzione del reddito imponibile degli esercizi futuri senza limitazioni temporali e di importo in quanto relative ai primi tre periodi d'imposta della Società, in virtù del disposto dell'Articolo 84, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917,

In funzione di quanto sopra, la Società ha iscritto:

- imposte differite attive per €/mgl 119.463, di cui €/mgl 72.555 per perdite fiscali e ACE,
- imposte differite passive per €/mgl 7.222.

IRAP

La Società evidenzia un valore della produzione netta negativo.

Le imposte differite attive sui componenti negativi che si riverseranno negli anni successivi, iscritte in bilancio, ammontano ad €/mgl 4.840.

IVA

Al 31 dicembre 2022 la Società presenta una posizione a debito pari ad €/mgl 3.490, corrispondente al debito IVA emergente dalla liquidazione dell'imposta effettuata per il mese di dicembre.

RICONCILIAZIONE IMPONIBILE FISCALE

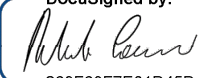
Nel seguente prospetto viene riconciliato il risultato civilistico con l'imponibile fiscale della Società.

Riconciliazione dell'aliquota d'imposta effettiva

31/12/2022

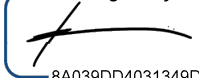
Determinazione dell'aliquota d'imposta effettiva		%
Risultato ante imposte	(603.623.908)	100,00%
Provento da consolidamento fiscale	(1.000.630)	0,17%
IRAP dovuta	0	0,00%
Imposte correnti	(1.000.630)	-0,17%
Imposte differite	(116.437.811)	-19,29%
Totale imposte	(117.438.441)	-19,46%
Risultato netto di bilancio	(486.185.467)	80,54%
Effective tax rate	-19,46%	

Riconciliazione dell'aliquota effettiva	base	%	imposta	%
Provento da consolidamento fiscale	(4.169.291)	24,00%	(1.000.630)	-0,17%
Totale imposte da consolidamento fiscale			(1.000.630)	-0,17%
IRES all'aliquota nominale	(603.623.908)	24,00%	(144.869.738)	-24,00%
Variazioni IRES in aumento permanenti	139.588.256	24,00%	33.501.182	5,55%
Variazioni IRES in diminuzione permanenti	(1.111.689)	24,00%	(266.805)	-0,04%
Variazioni IRES in aumento temporanee	250.242.373	24,00%	60.058.170	9,95%
Variazioni IRES in diminuzione temporanee	(69.840.809)	24,00%	(16.761.794)	-2,78%
	(284.745.777)		(68.338.987)	-11,32%
IRAP all'aliquota ordinaria su utile ante imposte	(603.623.908)	3,90%	(23.541.332)	-3,90%
Rettifiche base imponibile	338.381.147	3,90%	13.196.865	2,19%
Variazioni IRAP in aumento permanenti	135.368.735	3,90%	5.279.381	0,87%
Variazioni IRAP in diminuzione permanenti	0	3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in aumento temporanee	146.287.605	3,90%	5.705.217	0,95%
Variazioni IRAP in diminuzione temporanee	(13.170.036)	3,90%	(513.631)	-0,09%
	3.243.543		126.498	0,02%
Totale imposte correnti			0	-11,30%
Imposte differite IRAP			195.000	0,03%
Reversal imposte differite IRAP			(235.625)	-0,04%
Imposte differite IRES			10.241.950	1,70%
Reversal imposte differite IRES			(3.019.760)	-0,50%
Totale imposte differite			7.181.565	1,19%
Imposte anticipate IRAP			(4.474.610)	-0,74%
Reversal imposte anticipate IRAP			318.631	0,05%
Imposte anticipate IRES su variazioni correnti			(57.038.410)	-9,45%
Imposte anticipate IRES su perdita fiscale			(68.338.987)	-11,32%
Imposte anticipate IRES su ACE e SuperACE			(1.516.396)	-0,25%
Reversal imposte anticipate IRES			7.520.475	1,25%
Imposte anticipate per riallineamento			(90.080)	-0,01%
Totale imposte anticipate			(123.619.376)	-20,48%
Imposta sostitutiva per riallineamento			0	0,00%
Totale imposte			(117.438.441)	-19,46%

DocuSigned by:

 269F68F7E01D45D...

DocuSigned by:

 4968C78EFCED4C0...

DocuSigned by:

 8A039DD4031349D...

9. Attestazione sul bilancio d'esercizio

I sottoscritti Antonino Turicchi, in qualità di Presidente, 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:

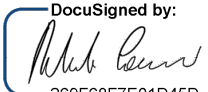
- a) l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e,
- b) l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

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.

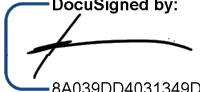
La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze a cui è esposta.

DocuSigned by:

269F68F7E01D45D...

13 aprile 2023

DocuSigned by:
Antonino Turicchi
4968C78EFCED4C0...

13 aprile 2023

DocuSigned by:

8A039DD4031349D...

13 aprile 2023