



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE CONSOLIDATA  
E BILANCIO D'ESERCIZIO DI  
ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A.  
**2024**





Relazione finanziaria annuale consolidata  
e bilancio d'esercizio di  
Italia Trasporto Aereo S.p.A.

2024



# Indice

Indice .....	3	BILANCIO CONSOLIDATO .....	79
IL GRUPPO .....	7	Prospetti contabili consolidati .....	79
Organi Sociali di Italia Trasporto Aereo .....	8	Note Esplicative al Bilancio consolidato .....	87
Scenario Macroeconomico .....	7	1. Parte generale .....	87
Sintesi andamento del Gruppo .....	9	2. Principi contabili significativi .....	87
I risultati di ITA Airways S.p.A. ....	14	3. Criteri e procedure di consolidamento .....	100
I risultati di VOLARE Loyalty S.p.A. ....	17	4. Continuità aziendale .....	101
I risultati di AURORA Financing DAC .....	19	5. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata .....	102
I risultati di AURORA Financing 2 DAC .....	21	6. Informazioni sulle voci del Conto Economico Consolidato .....	121
Il Business del Gruppo .....	23	7. Altre informazioni finanziarie .....	127
Contesto di riferimento .....	23	7.1 Informazioni sul Rendiconto Finanziario Consolidato ...	127
Network .....	24	7.2 Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari ...	129
Flotta .....	26	8. Altre informazioni .....	137
Safety .....	27	8.1 Rapporti con Parti Correlate .....	137
Business Passeggeri .....	28	8.2 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione ..	139
Business Charter Passeggeri .....	30	8.3 Informazioni per area geografica .....	139
Business Cargo .....	30	8.4 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2024 .....	140
Regolarità e Puntualità .....	32	BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITA Airways S.p.A. al 31 dicembre 2024 .....	143
Bagagli .....	32	Prospetti contabili ITA Airways S.p.A. ....	143
Marketing e Customer Experience .....	33	Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio .....	151
Il Programma "Volare" .....	37	1. Parte generale .....	151
Alleanze e Accordi .....	38	2. Principi contabili significativi .....	151
Le persone .....	39	3. Continuità aziendale .....	163
Governance .....	44	4. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria .....	164
Informazioni di carattere societario .....	44	5. Informazioni sulle voci del Conto Economico .....	181
Partecipazioni .....	45	6. Altre informazioni finanziarie .....	186
Analisi e gestione dei rischi .....	47	7. Altre Informazioni .....	194
Modello di Organizzazione Gestione e Controllo e Codice Etico .....	48	7.1 Rapporti con Parti Correlate .....	194
La gestione delle Segnalazioni Whistleblowing .....	48	7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali ...	197
Attività di Ricerca e Sviluppo .....	48	7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione...	197
Altre Informazioni .....	49	7.4 Informazioni per area geografica .....	198
Scenario normativo interno, comunitario, internazionale ..	49	7.5 Analisi delle voci del Patrimonio Netto .....	198
Contenziosi in essere .....	55	8. Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2024 .....	199
Politiche di gestione della sicurezza .....	58	9. Posizione fiscale di ITA Airways S.p.A. ....	199
Environment, Social and Governance .....	59	10. Proposte all'Assemblea .....	203
Sistemi informativi .....	66	11. Delibere dell'Assemblea .....	203
Innovazione tecnologica .....	69	12. Attestazione sul Bilancio d'esercizio .....	204
Prospettive future .....	70	Relazione della società di revisione .....	205
Prevedibile Evoluzione della Gestione .....	70	Relazione del collegio sindacale .....	208
Continuità Aziendale .....	71		
Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2024 .....	72		
Attestazione relativa al Bilancio consolidato .....	73		
Relazione della società di revisione .....	75		



Il Gruppo ITA Airways

Relazione sulla gestione



# IL GRUPPO

## Scenario Macroeconomico

Nel corso del 2024 l'attività economica mondiale ha mostrato segni di miglioramento, ma ostacoli come l'incertezza economica e le tensioni geopolitiche, tra cui il perdurare della guerra tra Russia e Ucraina nonché del conflitto Israelo-Palestinese, continuano a frenare le prospettive di crescita.

L'attività economica negli Stati Uniti è rimasta solida, mentre ha rallentato nelle altre economie avanzate, tra cui la Cina, dove la crisi del mercato immobiliare ha continuato a influenzare negativamente la domanda interna. Alla fine del 2024, la crescita economica nell'area dell'euro si è indebolita a causa della scarsa dinamica dei consumi e degli investimenti, nonché del calo delle esportazioni. Anche in Italia l'attività economica è rimasta debole nell'ultimo trimestre dell'anno, analogamente al resto dell'area dell'euro.

Negli ultimi mesi del 2024, il calo dei prezzi dei beni energetici ha contribuito a mantenere l'inflazione al consumo al di sotto del 2 per cento. L'inflazione di fondo resta moderata, ma relativamente più elevata nella componente dei servizi. Secondo le previsioni della Banca d'Italia, l'aumento dei prezzi al consumo si collocherà all'1,5% nel biennio 2025-26 (dall'1,1 nel 2024), raggiungendo il 2,0% nel 2027, sospinto da effetti temporanei dovuti all'entrata in vigore del nuovo sistema di scambio di quote di emissione di inquinanti e di gas a effetto serra nell'Unione Europea<sup>1</sup>. Nel periodo, l'inflazione è invece leggermente risalita negli Stati Uniti, diminuita nel Regno Unito ed aumentata più del previsto in Giappone.

<sup>1</sup> <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/bollettino-economico/2025-1/index.html>

Nel contesto della politica monetaria, nel mese di dicembre la Federal Reserve ha nuovamente ridotto i tassi di riferimento di 25 punti base, portandoli al 4,25-4,50%. Questo si inserisce in un quadro di normalizzazione più graduale della politica monetaria, tenendo conto del rallentamento dell'inflazione e del basso tasso di disoccupazione. Tale misura ha determinato un significativo apprezzamento del dollaro rispetto alle principali valute, incluso l'euro.

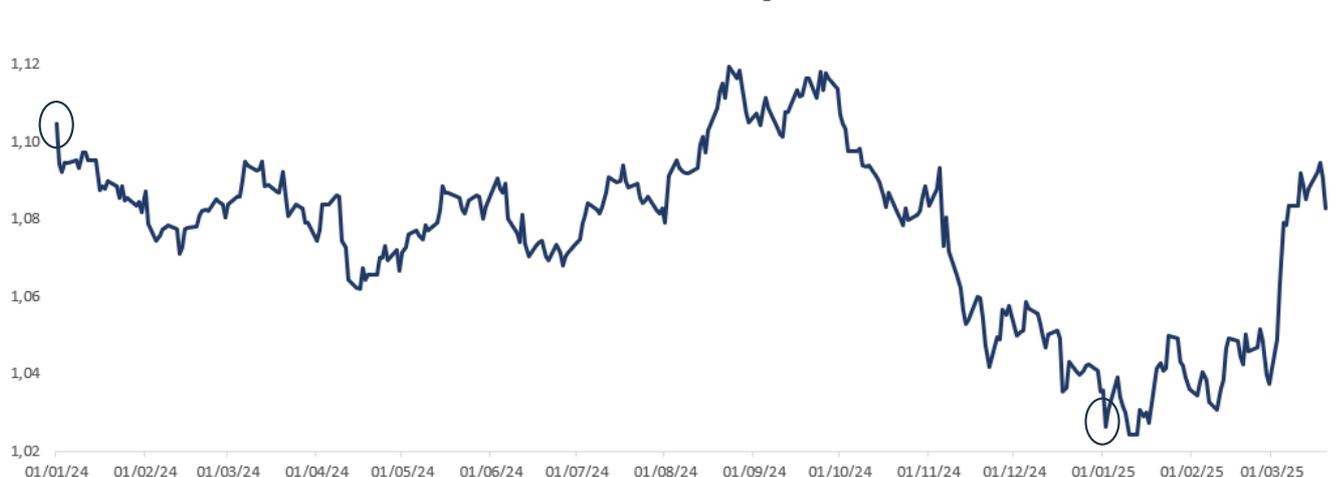
Nel medesimo periodo, il Consiglio direttivo della BCE ha ridotto i tassi di interesse di riferimento di ulteriori 25 punti base. I mercati prevedono una nuova riduzione di circa 75 punti base entro il 2025.

Con riferimento alle quotazioni del Jet Fuel CIF NWE nel corso del 2024, l'anno ha aperto con una quotazione di 823\$/ton raggiungendo un picco di 968\$/ton il 26 gennaio 2024 e ha chiuso le quotazioni con un prezzo di 723\$/ton (media annua pari a circa 794\$/ton).

Sul mercato dei cambi si è, infine, registrato un notevole apprezzamento dell'euro rispetto al dollaro fino a settembre 2024 quando ha toccato un picco annuo pari a 1,1196 il 30 settembre. Tale valore è poi sceso gradualmente a fine anno, raggiungendo un valore minimo pari a 1,0389 al 31 dicembre 2024 (rispetto ad un valore a fine 2023 di 1,1050 - vedi grafico).

Nel primo trimestre del 2025, la tendenza si è nuovamente invertita, con un nuovo apprezzamento della valuta comunitaria che ha raggiunto, nel mese di marzo, un valore massimo di 1,0945 (18 marzo 2025).

Andamento cambio EUR/USD da 1gen24 a 20mar25



Fonte: Bloomberg

# Organi Sociali di Italia Trasporto Aereo

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 Amministrazione<sup>2</sup>

Presidente	Sandro Pappalardo
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Joerg Michael Eberhart
Consigliere	Antonella Ballone
Consigliere	Lorenza Maggio
Consigliere	Efrem Angelo Valeriani
Segretario	Ranieri d'Atri

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

## Collegio Sindacale<sup>3</sup>

Presidente	Angela Florio
Sindaco Effettivo	Paolo Maria Ciabattoni
Sindaco Effettivo	Federico Testa

## Organismo di vigilanza<sup>4</sup>

Componente	Angela Florio
Componente	Paolo Maria Ciabattoni
Componente	Federico Testa

## Magistrato Corte dei conti

Delegato al controllo ai sensi dell'art.12, L.n.259/1958	Acheropita Rosaria Mondera
Delegato sostituto al controllo ai sensi dell'art.12, L.n.259/1958	Carlo Alberto Martini

## Data Protection Officer

Ada Fiaschi

## Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Claudio Faggiani

## Società di revisione legale dei conti

KPMG S.p.A.

2. Il Consiglio di amministrazione, fino alla data del 17 gennaio 2025, era così composto: Antonino Turicchi (Presidente), Barbara Luisi (Consigliere) e Francesco Spada (Consigliere).

3. Il Collegio Sindacale, fino alla data del 17 gennaio 2025, era così composto: Marina Scandurra (Presidente), Paolo Maria Ciabattoni (Sindaco effettivo) e Gianfranco Buschini (Sindaco effettivo).

4. L'Organismo di Vigilanza, fino alla data del 17 gennaio 2025, era così composto: Marina Scandurra, Paolo Maria Ciabattoni e Gianfranco Buschini.

## Sintesi andamento del Gruppo

Nel corso del 2024 il Gruppo ITA Airways ha proseguito la sua strategia di crescita, perseguendo la visione volta a creare un vettore aereo efficiente, innovativo, punto di riferimento nel garantire all'Italia una connettività di qualità sia con destinazioni internazionali che nazionali, al fine di incentivare il turismo e il commercio sia con l'estero sia all'interno del Paese.

Skytrax, l'ente indipendente britannico che si occupa di redigere speciali classifiche sugli aeroporti e sulle compagnie aeree, ha assegnato ad ITA Airways un rating di quattro stelle, riconoscendone l'altissimo livello di qualità offerta ai clienti e posizionandola al pari o al di sopra delle principali compagnie aeree europee ed internazionali.

La graduale ripresa della domanda su tutti i mercati e il superamento della fase di start up della compagnia, hanno portato ad una progressiva crescita del network con consolidamento della rete di breve raggio ed ulteriore sviluppo del settore intercontinentale e internazionale, grazie anche all'ingresso in flotta dei nuovi aeromobili Airbus 321-neo e Airbus A330neo.

Nel dettaglio, ITA Airways è partita il 15 ottobre 2021 avendo a disposizione 52 aeromobili, mentre a dicembre 2024 dispone di una flotta totale composta da 99 aeromobili, di cui 9 di proprietà del gruppo, con un'incidenza di aeromobili di nuova generazione pari al 65%, così superando quanto annunciato dal piano industriale, che prevedeva di raggiungere una flotta di 96 aeromobili alla fine del 2024, e quasi doppiando la percentuale media di aeromobili Airbus di nuova generazione in flotta negli altri vettori europei (32%).

Nel 2024 ITA Airways ha servito 69 destinazioni, operato 1.548 frequenze settimanali e trasportato 17,7 milioni di passeggeri (+19,1% rispetto al 2023), ottenendo un'importante crescita dei ricavi passeggeri, risultati pari a 2,7 miliardi di euro (+25% rispetto al 2023).

Il programma di fedeltà, gestito dalla controllata Volare Loyalty S.p.A. ha raggiunto al 31 dicembre 2024 un portafoglio di oltre 2.670.000 iscritti, di cui 134.000 (5%) sono i soci appartenenti ai Club di più alto valore (Club Plus, Premium, Executive ed Executive per sempre)

Al 31 dicembre 2024, il Gruppo ITA Airways registra un **marginale operativo lordo (EBITDA)** positivo di 337 milioni di euro, in miglioramento di 267 milioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente ed in miglioramento rispetto al valore previsto nel Piano Industriale 2023-2027. Positivo anche il **risultato operativo (EBIT)** pari a 3,5 milioni di euro. I risultati confermano il positivo andamento economico del Gruppo che raggiunge l'obiettivo di break-even a livello di EBIT in anticipo rispetto a quanto previsto dal Piano Industriale.

Sotto il **profilo patrimoniale e finanziario**, il capitale investito netto è risultato pari a 2.953 milioni di euro e le disponibilità di cassa pari a 476 milioni di euro. Tale valore include quanto erogato sui conti correnti della Capogruppo nel mese di dicembre 2024 a titolo di finanziamento ricevuto da un Pool composto da quattro banche (UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER) per un valore nominale pari a 90 milioni di euro, ed inizialmente vincolato al completamento dell'ope-



razione di acquisto del 41% delle quote di ITA Airways da parte del Gruppo Lufthansa, realizzatosi nel gennaio 2025.

Tra le attività non correnti, per un totale di 4.062 milioni di euro, sono stati consuntivati principalmente i diritti d'uso per flotta e per altre attività per 2.567 milioni di euro, attività immateriali, quali marchi, licenze d'uso software e diritti di brevetto per 151 milioni di euro, flotta di proprietà, modifiche/revisioni su flotta in leasing, altri impianti, attrezzature e anticipi per acquisto flotta per 850 milioni di euro, depositi cauzionali per 92 milioni di euro, crediti per maintenance reserves per 148 milioni di euro e attività per imposte anticipate per 228 milioni di euro.

Il capitale d'esercizio, incluse le passività non finanziarie non correnti, ha presentato un valore negativo pari a 1.109 milioni di euro ed è riferito al fondo area tecnica, fondi per rischi vari e T.F.R. per complessivi 424 milioni di euro, ai debiti commerciali e altre passività, quali il debito per prepagato, debiti verso istituti di previdenza, verso erario e verso il personale, per 1.044 milioni di euro, parzialmente controbilanciati dai crediti commerciali, rimanenze di materiali tecnici e non, dalle altre attività e dai crediti tributari per un totale di 359 milioni di euro.

Il capitale investito netto per complessivi 2.953 milioni di euro è stato coperto per 2.418 milioni di euro dall'indebitamento finanziario netto e per 534 milioni dal patrimonio netto.

La **posizione finanziaria netta** al 31 dicembre 2024 presenta un indebitamento finanziario netto pari a 2.418 milioni di euro, rappresentato principalmente dai debiti finanziari iscritti per i leasing, secondo i dettami dell'IFRS16, per un valore di 2.763 milioni di euro, dai finanziamenti ricevuti sotto forma di emissione obbligazionaria in private placement per il tramite delle controllate Aurora Financing DAC e Aurora Financing 2 DAC per un totale di 301 milioni di euro, nonché dal già citato finanziamento erogato alla Capogruppo per un valore nominale di 90 milioni di euro; a tale indebitamento si contrappongono le disponibilità liquide del Gruppo presso istituti di credito per 476 milioni di euro, i depositi vincolati presso JP Morgan Chase Bank, Santander e Banca Intesa per 108 milioni di euro, i crediti finanziari correnti, riferiti alle quote dei crediti per maintenance reserves in scadenza entro i 12 mesi per 99 milioni di euro, ai depositi cauzionali correnti per 15 milioni di euro e il fair value positivo di uno strumento derivato di copertura per 38 milioni di euro.



## Risultato Economico consolidato

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>Attività in Funzionamento</b>		
Ricavi del traffico	2.940.431	2.338.774
Altri ricavi operativi	107.215	94.001
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>3.047.646</b>	<b>2.432.775</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(784.988)	(713.847)
Costi per servizi	(1.461.075)	(1.223.745)
Costi per il personale	(358.853)	(293.598)
Altri costi operativi	(106.023)	(131.435)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(2.710.940)</b>	<b>(2.362.624)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>336.706</b>	<b>70.151</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(333.223)	(145.029)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>3.483</b>	<b>(74.878)</b>

## Analisi patrimoniale e finanziaria consolidata

### Capitale investito e relativa copertura

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Attività non correnti	4.061.653	3.050.366
Capitale d' Esercizio	(825.367)	(648.725)
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>	<b>3.236.286</b>	<b>2.401.641</b>
Passività non finanziarie non correnti	(283.631)	(198.297)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>2.952.655</b>	<b>2.203.343</b>
Patrimonio Netto	534.386	749.819
Indebitamento finanziario netto non corrente	2.858.447	1.799.254
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(440.179)	(345.730)
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>2.418.268</b>	<b>1.453.524</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>2.952.655</b>	<b>2.203.343</b>

### Indebitamento finanziario netto consolidato

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(475.728)	(449.841)
<b>A Liquidità</b>	<b>(475.728)</b>	<b>(449.841)</b>
Crediti finanziari correnti	(222.046)	(88.571)
Derivati con fair value attivo	(38.728)	(18.273)
<b>B. Crediti finanziari correnti</b>	<b>(260.773)</b>	<b>(106.844)</b>
<b>Disponibilità liquide e attività finanziarie correnti (A+B)</b>	<b>(736.502)</b>	<b>(556.685)</b>
Debiti bancari correnti	349	304
Prestiti obbligazionari	28.346	
Passività per locazioni finanziarie correnti	266.491	207.899
Derivati con fair value passivo	1.138	2.752
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>296.323</b>	<b>210.955</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A+B-C)</b>	<b>(440.179)</b>	<b>(345.730)</b>
Debiti verso altri finanziatori	89.416	
Prestiti obbligazionari	273.005	
Passività per locazioni finanziarie non correnti	2.496.027	1.799.254
<b>E Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>2.858.447</b>	<b>1.799.254</b>
<b>F. Indebitamento netto (D - E)</b>	<b>2.418.268</b>	<b>1.453.524</b>

PRINCIPALI DATI		2024	2023	Variazioni
<b>DATI ECONOMICI CONSOLIDATI</b> 				
Totale ricavi	€/mln	3.048	2.433	615
<i>di cui: Ricavi passeggeri</i>	€/mln	2.706	2.157	549
Costi operativi	€/mln	-2.711	-2.363	-348
EBITDA	€/mln	337	70	267
EBIT	€/mln	3	-75	78
Risultato Netto	€/mln	-227	-5	-222
		31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<b>DATI PATRIMONIALI E FINANZIARI CONSOLIDATI</b>				
Totale attivo	€/mln	5.154	3.973	1.181
Disponibilità liquide	€/mln	476	450	26
Indebitamento finanziario	€/mln	3.155	2.010	1.145
<b>DATI OPERATIVI</b> 				
Flotta totale	N.	99	85 (*)	14
<i>di cui: Narrow body</i>	N.	77	65	12
<i>Wide body</i>	N.	22	19	3
		2024	2023	Variazioni
N. Voli	K	139	126	13
Ore volo (*)	K	295	251 (**)	44
Puntualità: 				
<i>in partenza entro 15'</i>		71,3%	72,6%	
<i>in arrivo entro 15'</i>		71,5%	72,9%	
Regolarità		99,7%	99,6%	
Load factor		81,3%	78,6%	
Passeggeri trasportati	K	17.661	14.834	2.827
Available seat kilometres (ASK)	K	38.016	30.224	7.792
Revenue seat kilometres (RASK)	€	7,2	7,1	0,1
<b>RISORSE UMANE</b> 				
Forza puntuale	N.	4.974	4.659 (***)	315

(\*) il dato al 31.12.2023 include un aeromobile in "wet lease"

(\*\*) include anche le ore di volo charter

(\*\*\*) il dato del 2023 è stato attualizzato a seguito di movimentazioni retroattive

# I risultati di ITA Airways S.p.A.

## Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	2024	2023
<b>Attività in Funzionamento</b>		
Ricavi del traffico	2.919.767	2.324.459
Altri ricavi operativi	107.512	97.285
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>3.027.280</b>	<b>2.421.744</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(784.583)	(713.633)
Costi per servizi	(1.467.962)	(1.221.506)
Costi per il personale	(357.361)	(292.069)
Altri costi operativi	(99.325)	(128.773)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(2.709.232)</b>	<b>(2.355.981)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>318.047</b>	<b>65.763</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(329.380)	(145.205)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>(11.333)</b>	<b>(79.442)</b>

La Capogruppo ITA Airways S.p.A. ha registrato un **margin** operativo lordo (EBITDA) positivo per 318 milioni di euro e un **risultato operativo** (EBIT) negativo di 11 milioni di euro, dopo aver rilevato gli ammortamenti di competenza per 329 milioni di euro.

I **ricavi** totali sono risultati per 3.027 milioni di euro, (2.422 al 31 dicembre 2023) rappresentati principalmente dai ricavi passeggeri (2.706 milioni di euro) maggiori del 25% rispetto a quelli del 2023, trainati dall'aumento dell'attività operativa e dall'aumento dei passeggeri trasportati (+19% rispetto al 2023); i restanti ricavi sono riferiti ai ricavi per attività cargo (97 milioni di euro), altri ricavi passeggeri, quali proventi da fee, da tratte inutilizzate, da rimborsi con restrizioni (totale 106 milioni di euro al netto della rettifica negativa derivante dall'obbligazione contrattuale per i punti accumulati dai soci aderenti al programma "Volare), all'attività charter passeggeri e merci (30 milioni di euro), ai contributi ricevuti in relazione agli impegni stipulati per acquisto della nuova flotta (31 milioni di euro) e dai ricavi accessori del traffico, quali provvigioni, penalità e altre fee (22 milioni di euro).

I **costi operativi** totali pari a 2.709 milioni di euro (+13% rispetto al 2023), sono riferiti ai costi per acquisto di carburante e materiali tecnici (784,5 milioni di euro), ai costi per servizi, quali assistenza di scalo, manutenzione e assistenza di linea, prestazioni professionali e tecniche, spese generali, assicurazioni (1.467,9 milioni di euro), al costo del lavoro (357,3 milioni di euro) e ad altri costi operativi, quali accantonamenti ai fondi, altre imposte e tasse e oneri vari (99,3 milioni di euro).



## Analisi patrimoniale e finanziaria

### Capitale investito e relativa copertura

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Attività non correnti	4.051.480	3.070.710
Capitale d' Esercizio	(700.561)	(628.136)
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>	<b>3.350.920</b>	<b>2.442.574</b>
Passività non finanziarie non correnti	(283.569)	(198.372)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>3.067.350</b>	<b>2.244.202</b>
Patrimonio Netto	538.108	749.643
Indebitamento finanziario netto non corrente	3.019.822	1.888.559
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(490.580)	(394.000)
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>	<b>2.529.242</b>	<b>1.494.558</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>3.067.350</b>	<b>2.244.202</b>

### Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(449.135)	(434.074)
<b>A Liquidità</b>	<b>(449.135)</b>	<b>(434.074)</b>
Crediti finanziari verso controllate	(86.454)	(71.919)
Crediti finanziari correnti	(222.046)	(88.571)
Derivati correnti con fair value attivo	(38.728)	(18.273)
<b>B. Crediti finanziari correnti</b>	<b>(347.228)</b>	<b>(178.763)</b>
Debiti bancari correnti	349	304
Debiti finanziari verso controllate	9.271	
Passività per locazioni finanziarie	295.025	215.781
Derivati correnti con fair value passivo	1.138	2.752
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>305.783</b>	<b>218.837</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A-B-C)</b>	<b>(490.580)</b>	<b>(394.000)</b>
Debiti finanziari verso controllate	160.136	
Debiti verso altri finanziatori	89.416	
Passività per locazioni finanziarie	2.770.270	1.888.559
<b>E Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>3.019.822</b>	<b>1.888.559</b>
<b>F. Indebitamento netto (D - E)</b>	<b>2.529.242</b>	<b>1.494.558</b>

Al 31 dicembre 2024, il **Capitale investito netto** di ITA Airways S.p.A. pari a 3.067 milioni di euro si è originato dalle attività non correnti, il capitale d'esercizio e le passività non finanziarie non correnti.

Tra le attività non correnti, per un totale di 4.051 milioni di euro, sono stati consuntivati principalmente i diritti d'uso per flotta e per altre attività per 2.859 milioni di euro, attività immateriali, quali marchi, licenze d'uso software e diritti di brevetto per 150,7 milioni di euro, flotta di proprietà, modifiche/revisioni su flotta in leasing, altri impianti, attrezzature e anticipi per acquisto flotta per 449,7 milioni di euro, depositi cauzionali per 92 milioni di euro, crediti per maintenance reserves per 148 milioni di euro, crediti verso controllate per 92 milioni di euro, attività per imposte anticipate per 220 milioni di euro e investimenti nelle partecipazioni delle società controllate per 13 milioni di euro.

Il capitale d'esercizio, incluso le passività non correnti, ha presentato un valore negativo pari a 984 milioni ed è maggiormente riferito al fondo area tecnica, fondi per rischi vari e T.F.R. per complessivi 424 milioni di euro, ai debiti commerciali e altre passività, quali il debito per prepagato, debiti verso istituti di previdenza, verso erario e verso il personale, per 1.022 milioni di euro, parzialmente controbilanciati dai crediti commerciali, rimanenze di materiali tecnici e non, dalle altre attività e dai crediti tributari per 460 milioni

di euro.

Il capitale investito netto per complessivi 3.067 milioni di euro è risultato coperto per 2.529 milioni di euro dall'indebitamento finanziario netto e per 538 milioni dal patrimonio netto.

La **posizione finanziaria netta** al 31 dicembre 2024 ha presentato, come detto, un indebitamento finanziario netto pari a 2.529 milioni di euro, originato dai debiti finanziari iscritti per i leasing, secondo i dettami dell'IFRS16, per 3.065 milioni di euro, dai debiti finanziari netti verso società del Gruppo e riferiti alle operazioni di leasing degli aeromobili per 83 milioni di euro, del finanziamento ricevuto da un pool composto da quattro banche (Unicredit, Credit Agricole, BPM e BPER) per un valore nominale di 90 milioni di euro, ed inizialmente vincolato al completamento dell'operazione di acquisto del 41% delle quote di ITA Airways da parte del Gruppo Lufthansa, realizzatosi nel gennaio 2025. A tali debiti si sono contrapposti le disponibilità liquide della Società presso istituti di credito per 449 milioni di euro, i crediti finanziari correnti, per lo più riferiti a crediti per maintenance reserves (per 99 milioni di euro) e ai depositi vincolati collegati alle vendite per biglietteria passeggeri (per 108 milioni di euro), al fair value positivo netto degli strumenti di copertura per 38 milioni di euro, nonché ai depositi cauzionali versati per contratti di leasing flotta per 15 milioni di euro.



## I risultati di VOLARE Loyalty S.p.A.

Si fa presente che i risultati della società Volare Loyalty S.p.A. sono di seguito rappresentati, ai fini del consolidamento, secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS. Il bilancio di esercizio della Società è, invece, redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i 'principi contabili OIC').

### Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Attività in Funzionamento		
Ricavi operativi	37.340	21.982
Altri ricavi operativi	0	0
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>37.340</b>	<b>21.982</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(405)	(214)
Costi per servizi	(21.567)	(13.251)
Costi per il personale	(1.492)	(1.529)
Altri costi operativi	(4.399)	(2.832)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(27.864)</b>	<b>(17.826)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>9.477</b>	<b>4.155</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(8)	0
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>9.469</b>	<b>4.155</b>

La società Volare Loyalty S.p.A. ha registrato un **marginale operativo lordo (EBITDA)** positivo per 9,4 milioni di euro, risultante dal totale dei ricavi per 37,3 milioni di euro per la quasi totalità, generati con la gestione del programma di fedeltà del Gruppo che grazie a un portafoglio di oltre 2.670.000 iscritti al 31 dicembre 2024 e all'attivazione di nuovi accordi con vettori aerei e partner commerciali ha permesso la crescita e lo sviluppo della Società. A detti ricavi si sono contrapposti i costi operativi pari a 28 milioni

di euro, tra i quali si segnalano i servizi per 21,6 milioni di euro rappresentati principalmente dai costi per redemption punti del concorso a operazioni a premi (16 milioni di euro), i costi per marketing e promozioni (2 milioni di euro), nonché i costi per i servizi di supporto forniti dalla Capogruppo (3,5 milioni di euro).

**Il risultato operativo (EBIT)** è stato positivo per 9,5 milioni di euro.

## Analisi patrimoniale e finanziaria

### Capitale investito e relativa copertura

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Attività non correnti	7.965	5.963
Capitale d' Esercizio	(22.350)	(17.337)
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>	<b>(14.384)</b>	<b>(11.374)</b>
Fondi	(62)	(40)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>(14.446)</b>	<b>(11.414)</b>
Patrimonio Netto	8.880	3.786,9
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(23.326)	(15.201)
<b>Disponibilità finanziaria</b>	<b>(23.326)</b>	<b>(15.201)</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>(14.446)</b>	<b>(11.414)</b>

### Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(23.326)	(15.201)
<b>A Liquidità</b>	<b>(23.326)</b>	<b>(15.201)</b>

Al 31 dicembre 2024, il **Capitale investito netto** della società Volare Loyalty S.p.A. pari a 14,4 milioni di euro è stato originato dal saldo negativo dei crediti, dei debiti commerciali e della passività per i ricavi anticipati, (totale 22,3 milioni di euro), quest'ultimi rappresentativi dell'obbligazione della Società verso i Soci per i premi che si ipotizza di dover erogare successivamente al 31 dicembre 2024 (pari a 34,7 milioni di euro), al quale si sono contrapposte le attività non correnti riferite alle imposte anticipate per 8

milioni di euro. Il capitale investito netto è risultato coperto dalle disponibilità liquide pari a 23,3 milioni di euro e dal patrimonio netto per 8,9 milioni di euro.

La **posizione finanziaria netta** pari a 23,3 milioni di euro è interamente rappresentata dalla liquidità presso gli Istituti di credito e si è incrementata rispetto al saldo registrato al 31 dicembre 2023 esclusivamente dalla gestione operativa del programma "Volare".

# I risultati di AURORA Financing DAC

## Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>Attività in Funzionamento</b>		
Ricavi operativi	989	232
Altri ricavi operativi	851	
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>1.840</b>	<b>232</b>
Costi per servizi	(93)	
Altri costi operativi	(851)	
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(944)</b>	<b>0</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>896</b>	<b>232</b>
Ammortamenti e svalutazioni	0	0
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>896</b>	<b>232</b>

La società Aurora Financing DAC, ha iniziato la propria attività nel corso del mese di dicembre 2023, mese stesso di costituzione, con l'acquisizione di un aeromobile Airbus A330-900 e la sua locazione alla Capogruppo. La Società ha redatto il suo primo bilancio di esercizio per il periodo 21 dicembre 2023 - 31 dicembre 2024. I risultati

annuali inseriti nelle tabelle sono presentati a soli fini informativi.

**Il risultato operativo (EBIT)**, positivo per 0,9 milioni di euro, è rappresentato dai ricavi per locazione flotta alla Capogruppo riferita a contratti di leasing a breve termine.

## Analisi patrimoniale e finanziaria

### Capitale investito e relativa copertura

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Attività non correnti	158.331	89.383
Capitale d' Esercizio	(69.096)	(3.252)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>89.235</b>	<b>86.131</b>
Patrimonio Netto	1.423	(115)
Indebitamento finanziario netto non corrente	88.775	22.775
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(963)	63.471
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>	<b>87.812</b>	<b>86.245</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>89.235</b>	<b>86.131</b>

## Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(957)	(565)
<b>A Liquidità</b>	<b>(957)</b>	<b>(565)</b>
Crediti finanziari correnti	(9.520)	(7.893)
<b>B. Crediti finanziari correnti</b>	<b>(9.520)</b>	<b>(7.893)</b>
Prestiti obbligazionari	7.061	
Debiti finanziari verso controllanti	2.453	22.775
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>9.514</b>	<b>22.775</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A+B+C)</b>	<b>(963)</b>	<b>14.317</b>
Prestiti obbligazionari	66.158	
Debiti finanziari verso controllanti	22.617	71.929
<b>E. Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>88.775</b>	<b>71.929</b>
<b>F. Indebitamento netto (D+E)</b>	<b>87.812</b>	<b>86.245</b>

Al 31 dicembre 2024, il **Capitale investito netto** della società Aurora Financing DAC pari a 89 milioni di euro è il risultato tra le attività non correnti pari a 158 milioni di euro al netto del capitale d'esercizio per 69 milioni di euro.

Le attività non correnti sono riferite per 88,6 milioni di euro all'investimento netto valutato ai sensi del principio contabile IFRS16 e relativo all'aeromobile acquistato nel 2023 Airbus e dato in locazione finanziaria alla Capogruppo e per 69,7 milioni di euro al credito finanziario relativo all'acquisto di due aeromobili da ITA Airways, avvenuto nel mese di dicembre 2024, e concessi in locazione con contratto a breve termine; il capitale d'esercizio, pari a 69 milioni di euro, è interamente riferito

ai debiti verso la controllante ITA, rimborsati nel mese di febbraio 2025, a seguito dell'erogazione del finanziamento da parte dell'istituto finanziario incaricato.

Il capitale investito netto è risultato coperto dall'indebitamento finanziario netto per 87,8 milioni di euro, e dal patrimonio netto per 1,4 milioni di euro.

La **posizione finanziaria netta** pari a 87,8 milioni di euro è sostanzialmente rappresentata dal prestito obbligazionario erogato nel mese di gennaio 2024 per 73,3 milioni di euro e dal debito finanziario netto verso la Capogruppo per 15,5 milioni di euro, al netto delle disponibilità liquide per 1 milione di euro.

# I risultati di AURORA Financing 2 DAC

## Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>
<b>Attività in Funzionamento</b>	
Ricavi operativi	7.745
Altri ricavi operativi	5.618
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>13.363</b>
Costi per servizi	(58)
Altri costi operativi	(2.353)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(2.411)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>10.952</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(3.265)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>7.687</b>

La società Aurora Financing 2 DAC, costituita nel mese di marzo 2024, ha iniziato la propria attività nel corso del primo semestre 2024, con l'acquisizione di tre aeromobili Airbus A330-900 e la loro locazione alla Capogruppo.

Il **risultato operativo (EBIT)**, positivo per 8 milioni di euro, è rappresentato dai ricavi per locazione flotta alla Capogruppo e riferita a contratti di leasing a breve termine.

## Analisi patrimoniale e finanziaria

### Capitale investito e relativa copertura

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>
Attività non correnti	304.334
Capitale d' Esercizio	954
<b>Capitale investito netto</b>	<b>305.288</b>
Patrimonio Netto	2.855
Indebitamento finanziario netto non corrente	283.121
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	19.313
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>	<b>302.434</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>305.288</b>

## Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.844)
<b>A Liquidità</b>	<b>(1.844)</b>
Prestiti obbligazionari	21.157
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>21.157</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A+B+C)</b>	<b>19.313</b>
Prestiti obbligazionari	206.975
Debiti finanziari verso controllanti	76.145
<b>E. Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>283.121</b>
<b>F. Indebitamento netto (D+E)</b>	<b>302.434</b>

Al 31 dicembre 2024, il **Capitale investito netto** della società Aurora Financing 2 DAC pari a 305 milioni di euro è il risultato tra le attività non correnti pari a 304 milioni di euro e il capitale d'esercizio per 1 milione di euro.

Le attività non correnti per 304 milioni di euro sono interamente riferite all'investimento netto valutato ai fini del principio contabile IFRS16 e relativo ai tre aeromobili acquistati nel 2024 e dati in locazione finanziaria alla Capogruppo, mentre il capitale d'esercizio, pari a 1 milioni di euro, è riferito al credito commerciale verso la controllante ITA.

Il capitale investito netto è risultato coperto dall'indebitamento finanziario netto per 302 milioni di euro, e dal patrimonio netto per 3 milioni di euro.

La **posizione finanziaria netta** pari a 302 milioni di euro è rappresentata dai prestiti obbligazionari erogati nel mese di agosto 2024 per 228 milioni di euro, a scopo di rifinanziamento dell'acquisto dei n.3 aeromobili A330-900 e dal debito finanziario verso la Capogruppo per 76 milioni di euro, al netto delle disponibilità liquide per 2 milioni di euro.

# Il Business del Gruppo

## Contesto di riferimento

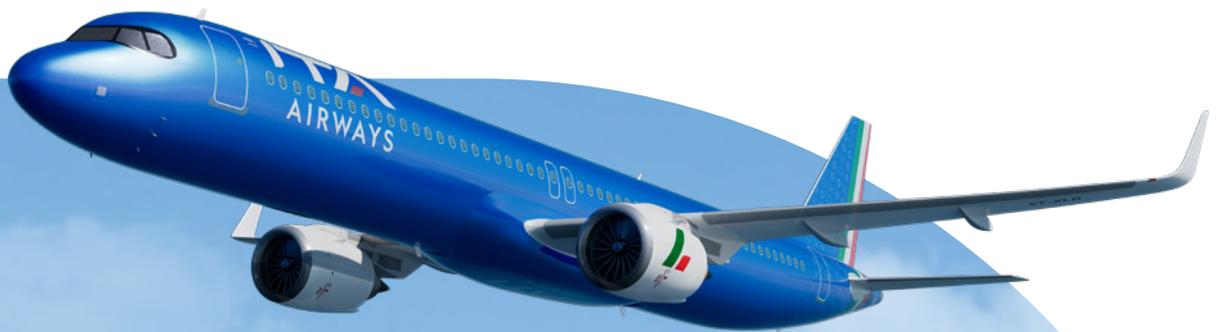
Il primo semestre dell'anno è stato caratterizzato da una domanda significativamente influenzata dal conflitto israelo-palestinese ad inizio anno, che ha avuto ripercussioni dirette sulle aree del Medio Oriente e, conseguentemente, sulla domanda in Europa e nelle tratte intercontinentali.

Nel secondo semestre del 2024, invece, si è osservato sia un investimento significativo nella capacità offerta da parte di tutti i vettori, sia una ripresa dei viaggi superiore alle aspettative, con un incremento marcato soprattutto nei viaggi internazionali.

La IATA, nel suo ultimo aggiornamento rilasciato a novembre 2024, ha rivisto al rialzo la performance di domanda del 2024 rispetto alle previsioni di metà anno su

tutti i settori di rete. In particolare, sul settore domestico, dove il recupero rispetto ai flussi di traffico pre-pandemici del 2019 è stato già raggiunto nel 2022, la IATA ha stimato per l'anno 2024 livelli di domanda pari al 116% di quella del 2019, leggermente migliorativa rispetto alla precedente stima di giugno 2024 (114%). A livello internazionale, per i flussi da/per l'Italia, dove il pieno recupero e il superamento dei volumi di traffico pre-pandemia è stato raggiunto nel 2023 (107%), per l'anno in corso la IATA ha stimato livelli di domanda pari al 121% rispetto al 2019, stima migliorativa rispetto alla precedente di giugno 2024 (113%). Sul settore intercontinentale, per i flussi da/per l'Italia, il recupero ed il superamento dei volumi di traffico pre-pandemia avvenuto proprio nel 2024, è stato del 109% (la precedente stima di giugno 2024 era 103%).

IATA forecast da/per Italia



## Network

La ripresa della domanda su tutti i mercati e il superamento della fase di start up della compagnia hanno portato ad una progressiva crescita del network con consolidamento del breve raggio ed ulteriore sviluppo della rete intercontinentale ed internazionale più lungo, grazie anche all'ingresso in flotta dei nuovi aeromobili Airbus A321XLR. Se, infatti, la capacità offerta sul domestico, in termini di ASK (Available Seat Kilometers) è aumentata del 10,1% rispetto all'anno precedente, la stessa è cresciuta sulla rete internazionale del 17,3% e su quella intercontinentale del 34,5%. Questo ha portato a un ribilanciamento del mix dei settori, con il peso del lungo raggio che ha raggiunto, nel 2024, il 62,8% della capacità complessiva offerta in termini di ASK.

Nel 2024 ITA Airways ha servito fino a 69 destinazioni ed operato fino a 1.548 frequenze settimanali. Nello specifico:

- sulla **rete domestica** sono state operate fino a 19 destinazioni, 28 rotte e 914 frequenze settimanali nella stagione estiva. Rispetto allo scorso anno, in estate sono state incrementate le frequenze offerte sulle rotte da Roma e Milano per la Sicilia (Catania e

Palermo) e sulle rotte da Roma e Milano per Cagliari, assegnate in Onere di Servizio Pubblico. A partire dal 27 ottobre 2024 le rotte su Cagliari sono state interrotte a causa dell'assegnazione ad altro vettore mentre, dalla stessa data, sono state avviate le rotte Alghero da Roma e Milano a seguito dell'aggiudicazione in esclusiva in Onere di Servizio Pubblico. Seppur in un approccio di consolidamento, è proseguita la crescita avviata nel 2023 con l'incremento delle frequenze sui collegamenti di feederaggio (Roma-Bologna, Firenze e Napoli) a sostegno dello sviluppo della rete intercontinentale ed internazionale e con la rotta Trieste-Milano Linate, già avviata a settembre 2023 in regime di Onere di Servizio Pubblico. Nel corso dell'estate 2024, infine, sono stati incrementati i collegamenti da Roma per Torino mentre, nel picco estivo, sono stati incrementati i collegamenti da Roma per Brindisi e Lamezia Terme ed avviati i collegamenti stagionali verso le isole di Pantelleria da Roma e Milano Linate e da Genova verso Olbia.

- sulla **rete internazionale** sono state operate fino a 35 destinazioni e 513 frequenze settimanali nella stagione estiva, incluse le de-





stinazioni stagionali di picco estivo verso le isole della Grecia, della Spagna e verso la Croazia. Il primo trimestre del 2024 è stato caratterizzato dal conflitto in Medio Oriente che ha portato alla cancellazione di tutti i voli Roma - Tel Aviv fino a fine febbraio. La rotta ha ripreso ad operare a marzo con tre frequenze settimanali, arrivando ad operare fino a due voli giornalieri nella stagione estiva. A partire da ottobre, a seguito dell'inasprirsi del conflitto, la rotta è stata nuovamente sospesa fino a fine gennaio 2025. A partire dalla stagione estiva, è stato modificato il posizionamento di prodotto sulle direttrici da Roma e Milano verso Londra. A seguito della mancanza di slot su London Heathrow (che erano state assegnati ad ITA solo su base temporanea nelle stagioni precedenti), da aprile le operazioni si sono concentrate sull'aeroporto di London City con l'incremento di frequenze sulla rotta Linate - London City (da 18 a 31 frequenze settimanali) e l'apertura della nuova rotta Roma - London City con 12 frequenze settimanali, grazie anche all'ingresso in flotta dei nuovi aeromobili Airbus 220-100. A partire dal mese di giugno, l'offerta su Londra è stata ulteriormente rafforzata con l'introduzione di un volo giornaliero da Roma-London Gatwick, operativo solo nel picco estivo. Nel percorso di ampliamento del network e con l'ingresso in flotta degli A321neo, è stato inoltre avviato, a partire dal mese di giugno, il nuovo collegamento Roma - Riad con cinque frequenze settimanali, a cui ha fatto seguito il collegamento Roma - Gedda, a partire dal mese di agosto, con tre frequenze settimanali, e, a partire dal mese di novembre, il nuovo collegamento Roma - Dubai con un volo giornaliero. Da giugno è stata inserita la tratta Milano Linate - Malta operativa fino a settembre, con quattro frequenze settimanali. Da novembre e per l'intera stagione invernale è stato, inoltre, sospeso il collegamento Roma -Tirana.

- sul **settore intercontinentale** sono state operate nel primo semestre fino a 15 destinazioni con un massimo di 121 frequenze settimanali. Ad inizio anno è stato cancellato il collegamento Milano MXP-New York JFK. È, invece, proseguita la crescita dei collegamenti verso il Giappone ed il Sud America: la rotta Roma-Tokyo HND è cresciuta da 5 a 7 voli settimanali da marzo 2024, la Roma-San Paolo è cresciuta da 11 a 14 voli settimanali nei mesi invernali e a 13 nei mesi estivi, la Roma - Buenos Aires invece è cresciuta da 7 a 9 frequenze settimanali a partire da giugno 2024.

Nella stagione estiva è ripresa l'espansione sul Nord America con l'avvio dei nuovi collegamenti Roma-Chicago da aprile 2024 e Roma-Toronto da maggio 2024, operativi fino ad ottobre 2024. Inoltre, sempre nella stagione estiva, sono state incrementate le frequenze sulle rotte già esistenti, Roma-New York (da 14 a 21 frequenze settimanali a partire da aprile 2024), Roma-Washington e su Roma-San Francisco entrambe operative su base giornaliera da giugno. Con l'ingresso in flotta degli A321neo è stata, inoltre, avviata l'espansione in Africa, con l'apertura della nuova rotta Roma-Accra da giugno 2024, con operativo di 3 voli a settimana per il primo mese e 4 a partire da luglio 2024 e della nuova rotta Roma-Dakar con 4 voli a settimana a partire da luglio. Nella stagione invernale è stato avviato il nuovo collegamento Roma-Bangkok con cinque voli a settimana a partire da novembre. Sempre nella stagione invernale, l'operativo sulla rotta Roma-Miami è stato rafforzato con due voli incrementali a settimana che hanno portato ad una crescita da 7 a 9 frequenze settimanali.

## Flotta

Durante l'anno 2024 il numero totale di aeromobili in flotta è salito da 85 a 99 unità a fine anno, di cui 22 aeromobili di lungo raggio e 77 aeromobili di breve/medio raggio, tutti in leasing operativo da terzi, ad eccezione di n. 9 velivoli di proprietà del Gruppo (4 A330-900 e 5 A220-100), oggetto di contratti di leasing finanziari infragruppo tra ITA Airways e le società controllate di diritto irlandese.

In particolare, gli aeromobili, tutti costruiti da Airbus, risultano così suddivisi:

- breve/medio raggio: n. 10 A319ceo, n. 20 A320ceo, n. 11 A220-300, n. 19 A320neo, n. 7 A321neo, n. 10 A220-100;
- lungo raggio: n. 11 A330-900, n. 6 A350-900 e n. 5 A330-200.

Nel periodo in esame sono stati introdotti in operativo n.26 aeromobili di ultima generazione: n.5 Airbus A330-900 (n.1 dal lessor AerCap, n.1 dal lessor ALC e n.3 di proprietà del Gruppo), n.5 Airbus A321neo (lessor ALC), n.5 Airbus A320neo (lessor AerCap), n.3 Airbus A220-300 (lessor ALC) e n.8 A220-100 (n.3 dal lessor ALC e n.5 di proprietà del Gruppo).

Nel 2024 è proseguito il processo di rinnovamento della flotta con l'uscita di n.11 aeromobili di breve/medio raggio (n.5 A320ceo e n.4 A319ceo) e di n.2 aeromobili di lungo raggio (A330-200), tutti in leasing operativo.

È inoltre terminato il contratto di wet lease con la società Hibernian Airlines per n.1 aeromobile Bombardier CRJ-1000.

Le azioni sopra descritte hanno determinato un'ulteriore diminuzione dell'età media della flotta a fine 2024, scesa a 6,6 anni ed inferiore di 2,3 anni rispetto al medesimo parametro registrato a fine 2023.

Inoltre, nel corso del 2024, la percentuale degli aeromobili di nuova generazione ha superato quella relativa agli aeromobili di vecchia generazione (65% aeromobili di nuova generazione al 31 dicembre 2024).

L'utilizzazione media giornaliera della flotta è leggermente diminuita rispetto all'anno precedente. Il valore medio consuntivato durante il 2024 relativo all'utilizzo giornaliero della flotta in linea è pari a 10,4 ore block, di cui 16,5 ore block per i wide body e 8,7 ore block per narrow body e regional. Rispetto alla flotta totale, l'utilizzazione media giornaliera ha raggiunto 8,6 ore block, di cui 12,7 ore block per i wide body e 7,3 per narrow body e regional.

Il Gruppo prosegue le interlocuzioni con i fornitori per garantire, nel corso del primo semestre del 2025, il rinnovamento della flotta attraverso l'acquisizione con contratti di leasing o in proprietà dei seguenti aeromobili di breve/medio raggio: 3 A220-300 in leasing da ALC e 2 Airbus A220-100 in proprietà.

Nel corso del 2024 è stata completata la riconfigurazione della cabina di n.6 A350-900 con installazione galley e delle poltrone classe Premium Economy ed è stata completata l'installazione del Cargo Loading System sui n.5 A320neo (lessor Avolon) che ha permesso di uniformare questi velivoli al resto della flotta A320neo.



# Safety

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

Il sistema di gestione della Sicurezza (cd. SMS - Safety Management System), finalizzato a tenere sotto controllo i rischi connessi alle operazioni di volo, è pienamente conforme alle prescrizioni normative, come confermato dagli audit per il rinnovo delle certificazioni operative (COA, CAMO, ATO e FSTD), condotti con esito favorevole da ENAC nel corso dell'anno.

Di concerto con la Direzione Security, sono state costantemente monitorate le informazioni disponibili relativamente all'evoluzione della situazione nelle aree di crisi (Conflict Zones) ed in particolare nell'area del Medio Oriente, al fine di valutarne i rischi e adottare tempestivamente eventuali misure precauzionali per garantire la sicurezza dei voli. Sono state in particolare adottate apposite procedure operative per controllare i rischi connessi alle interferenze elettroniche intenzionali (cd. Spoofing e Jamming), fenomeni in aumento nelle aree prossime alle Conflict Zones.

Particolare attenzione è stata dedicata al controllo dei rischi derivanti dall'incremento della flotta e dell'attività operativa (nuove destinazioni, selezione e formazione di personale navigante e operativo), nonché a fenomeni atmosferici inusuali connessi al cambiamento climatico.

È stato richiesto alle società di gestione dei principali aeroporti serviti da voli ITA Airways di incrementare le misure di prevenzione dei fenomeni di Bird / Wildlife strike, pericolosi per la sicurezza ed onerosi per gli elevati costi di riparazione di eventuali danni.

È stata infine avviata una campagna per la riduzione dei danneggiamenti degli aeromobili a terra (-25% rispetto al 2023).

### Andamento degli indicatori di Safety performance

Nel 2024 non si è verificato alcun evento classificabile come incidente / inconveniente grave che abbia coinvolto nostri aeromobili.

Tutte le aree operative hanno raggiunto il Target di Safety Performance prefissato. Dei numerosi KPI utilizzati per la valutazione della performance il solo SAFA Ratio evidenzia valori non in linea con l'obiettivo aziendale; è stato pertanto definito ed avviato un piano di azioni migliorative che esplicherà i suoi effetti nel corso del 2025.

Nell'ambito del programma Flight Data Monitoring è stato analizzato il 94% dei voli effettuati. Tra i mi-



glioramenti più significativi si evidenzia la notevole riduzione degli eventi precursori di Unstabilized Approach (-34% rispetto al 2023).

### Normative di gestione della sicurezza

A partire dal 22 febbraio 2026 si applicheranno le previsioni del regolamento di esecuzione (UE) 2023/203, che definisce le misure organizzative da attuare al fine di assicurare l'individuazione e la gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni con un potenziale effetto sulla sicurezza aerea. Tale normativa ha un impatto significativo su tutte le certificazioni operative.

# Business Passeggeri

Il 2024 è stato caratterizzato dai seguenti fenomeni:

- perdurare dell'instabilità geopolitica nell'area medio orientale, con riduzione del traffico da e per Israele e Nord Africa sia dall'Italia ed Europa che dal Nord e Sud America;
- rilevante incremento di capacità offerta da parte dei vettori full service e low cost che ha determinato, soprattutto sulle rotte transatlantiche, un incremento della pressione competitiva e una conseguente riduzione dello yield;
- assenza dell'apporto commerciale di un vettore statunitense partner sulle rotte transatlantiche ITA Airways a partire dal mese di aprile.

Tali dinamiche hanno determinato l'implementazione di strategie commerciali di acquisizione di nuovi flussi di traffico, di massimizzazione del RASK e la necessità di ottimizzazione dell'offerta, in particolar modo nell'ultima parte dell'anno, al fine di difendere la profittabilità e massimizzare i risultati.

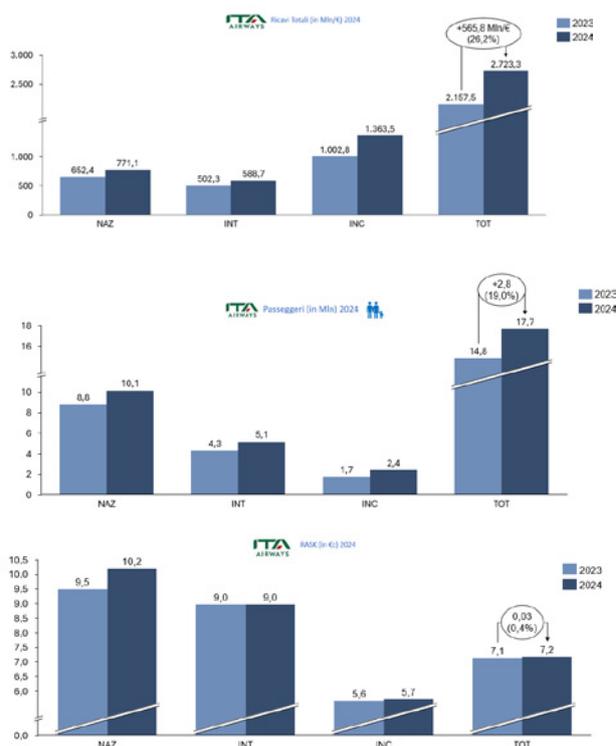
Nel 2024, nonostante lo scenario, pur con un'offerta di Available Seat-Kilometer (ASK) ITA Airways in flessione del 6,8% rispetto a quanto inizialmente previsto, ITA Airways ha raggiunto i seguenti risultati:

- ricavi passeggeri<sup>5</sup>: 2.723 milioni di euro (+26,2% rispetto al 2023);
- passeggeri trasportati: 17,7 milioni (+19,1% rispetto al 2023);
- ricavo medio: 154 euro (+6,0% rispetto al 2023);
- revenue per available seat kilometer (RASK): 7,2 euro/cent (+0,4% rispetto al 2023);
- load factor: 81,3% (+2,7 punti percentuali rispetto al 2023).

<sup>5</sup> Valore qui rappresentato al lordo dei pagamenti dovuti ai passeggeri per irregolarità operative che contabilmente sono, invece, registrati a diminuzione dei ricavi come prescritto dal principio contabile IFRS15.

Sui singoli settori di rete, la performance rilevata rispetto all'anno precedente è stata la seguente:

- Domestico (DOM): ricavi +18,2% e RASK +7,4%;
- Medio Raggio (INT): ricavi +17,2% e RASK -0,1%;
- Lungo Raggio (INC): ricavi +36,0% e RASK +1,1%



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), è stato pari al 81,3% (+2,7 punti percentuali rispetto al 2023 e sostanzialmente in linea con quanto inizialmente previsto; -0,2 punti percentuali).

## Dettaglio per settori Domestico

Nel corso dell'anno, sul settore domestico sono stati trasportati 10,1 milioni di passeggeri (+15,1% rispetto al 2023 ed in linea con quanto inizialmente previsto). Il load factor complessivo è stato pari al 75,9% (+3,0 punti percentuali rispetto al 2023 e +3,1 punti percentuali rispetto a quanto inizialmente previsto) e i coefficienti di riempimento di tutti i cluster di rotte sono stati superiori alle attese. Nel dettaglio:

- le rotte domestiche su Milano Linate hanno registrato un load factor del 78,0% (+3,9 punti percentuali rispetto al 2023 e +5,5 punti percentuali rispetto a quanto inizialmente previsto);
- i collegamenti da Roma verso il Sud Italia hanno registrato un load factor del 80,2% (+1,6 punti percentuali rispetto al 2023 e +0,8 punti percentuali rispetto a quanto inizialmente previsto);



- i collegamenti da Roma verso il Nord Italia hanno registrato un load factor del 74,3% (+4,9 punti percentuali rispetto al 2023 e +1,2 punti percentuali rispetto a quanto inizialmente previsto);
  - la tratta Roma-Milano si attesta sul 67,4% di load factor (+4,2 punti percentuali rispetto al 2023 e +6,9 punti percentuali rispetto a quanto inizialmente previsto);
- In tale contesto, il RASK si è attestato a 10,2 euro/cent (+7,4% rispetto al 2023 e +3,7% rispetto a quanto inizialmente previsto).

### Medio raggio

Sulla rete Internazionale, ITA Airways ha trasportato 5,1 milioni di passeggeri (+19,5% rispetto al 2023), e in prevalenza da/verso l'Europa. Il load factor si è attestato al 77,3%, in crescita di 1,2 punti percentuali rispetto al 2023 e sostanzialmente in linea con quanto inizialmente previsto (Paesi CEE 78,1%, Paesi ECE 67,5%, Medio Oriente 79,8%, Nord Africa 72,1%) ed il ricavo medio è stato pari a 114,5€.

In tale contesto, il RASK si attestato a 9,0 euro/cent (sostanzialmente in linea rispetto al 2023 e -3,3% rispetto a quanto inizialmente previsto).

I suddetti risultati sono stati fortemente condizionati dal conflitto in Medio Oriente. Impatti negativi sulla performance sono anche attribuibili alla graduale migrazione delle operazioni su Londra dall'aeroporto di London Heathrow a quelli di London City e Gatwick, avvenuta nel secondo trimestre del 2024.

L'operativo di medio raggio è cresciuto con il lancio dei seguenti nuovi voli nel corso dell'anno:

- aprile: apertura FCO-LCY;
- giugno: apertura FCO-RUH;
- giugno: apertura FCO-LGW;
- agosto: apertura FCO-JED;
- ottobre: apertura FCO-DXB.

### Lungo raggio

Sulla rete Intercontinentale, ITA Airways ha trasportato 2,4 milioni di passeggeri (+38,0% rispetto al 2023), con ricavi pari a 1.363,5 Mln/€ (+36,0% rispetto al 2023) ed un load factor pari all' 84,1% (+2,5 punti percentuali rispetto al 2023).

In tale contesto, il RASK si attestato a 5,7 euro/cent (+1,1% rispetto al 2023 e -3,3% rispetto a quanto inizialmente previsto, principalmente a causa del forte aumento della pressione competitiva legato all'incremento di capacità offerta da parte dei vettori full service sulle rotte transatlantiche).

L'operativo di lungo raggio è cresciuto con il lancio dei seguenti nuovi voli nel corso dell'anno:

- aprile: apertura FCO-ORD;
- maggio: apertura FCO-YYZ;
- giugno: apertura FCO-ACC;

- luglio: apertura FCO-DSS;
- novembre: apertura FCO-BKK.

Ulteriori risultati raggiunti nel 2024:

- i ricavi ancillari core (eccesso bagaglio, preassegnazione posto a bordo e upgrade), inclusi nei ricavi passeggeri, sono stati pari a 147,5 milioni di euro (+51,4% rispetto al 2023).
- la quota di mercato ITA Airways del canale indiretto (vettori Full Service) su destinazioni internazionali e intercontinentali servite:
  - o worldwide, si è attestata al 7,1% (+1,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente);
  - o mercato Italia, si è attestata al 37,0% (+6,2 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Sul prodotto intercontinentale tale quota è cresciuta di 7,9 punti percentuali rispetto al 2023);
- i vettori partner della Società hanno generato ricavi passeggeri pari a 136,4 milioni di euro, con contribuzione del 5,0% (-1,1 punti percentuali rispetto al 2023), con un apporto di passeggeri pari a 1,0 milioni (contribuzione del 5,7%).

Inoltre, nel corso dell'anno:

- sono stati sottoscritti 253 accordi di incentivazione strutturale con gruppi agenziali italiani ed esteri, per un totale di oltre 15.000 punti vendita ed una copertura del canale indiretto dell'80%;
- sono state implementate 23 campagne di incentivazione tattica per gruppi agenziali italiani ed esteri;
- si è raggiunto il totale di 553 accordi sottoscritti con aziende e gruppi industriali italiani ed internazionali, i quali hanno generato ricavi passeggeri per circa 207 milioni di euro (+34% rispetto al 2023);
- il sottoprogramma Volare Corporate ha raggiunto la quota di 244 aziende iscritte e più di 40.000 dipendenti associati;
- si sono registrate 1.769 nuove iscrizioni al programma per PMI Volare Business Club, lanciato nel luglio 2023, che ha raggiunto 2.841 PMI iscritte e che ha generato ricavi pari a 2,5 milioni di euro (+386% rispetto al 2023);
- si sono registrate 5.317 nuove iscrizioni al portale B2B ITA Airways Connect, che ha raggiunto 26.041 iscritti (10.405 Italia e 15.636 mercati internazionali) e che ha generato ricavi pari a 1,9 milioni di euro (+69% rispetto al 2023);
- ITA Airways ha effettuato oltre 42.000 visite e call con clienti corporate e partner della distribuzione e partecipato a più di 100 primari eventi di presentazione dell'offerta e prodotto ITA Airways al mercato distributivo e alle comunità locali in Italia e all'estero, in occasione del lancio nuovi voli, di festività nazionali, convegni, fiere, saloni e road show;
- sono state implementate nuove funzionalità del sistema di Revenue Optimization mediante l'adozione del nuovo motore di calcolo dell'availability PROS Real Time Dynamic Pricing (RTDP).

## Business Charter Passeggeri

Nel corso del 2024, seppur in assenza di aeromobili destinati esclusivamente ad operazioni di questo tipo e attingendo alla capacità residuale generata da ottimizzazioni operative ITA Airways ha operato charter passeggeri generando ricavi complessivi per circa 28,2 milioni di euro (+19,0% rispetto al 2023 e +23,0% rispetto a quanto inizialmente previsto).

Le principali operazioni charter passeggeri si sono concretizzate nell'ambito di eventi sportivi (Calcio, attraverso club di Serie A e Bundesliga, FIGC, CONI in occasione Olimpiadi, Automobilismo per Formula1 e MotoGP) con accordi compagnie crocieristiche e nel segmento MICE.



## Business Cargo

I ricavi totali Cargo, nel periodo gennaio-dicembre 2024, sono stati pari a 104,8 milioni di euro, in crescita del +15% rispetto all'anno precedente e del +0,8% rispetto a quanto inizialmente previsto.

Il fatturato belly, fortemente influenzato nella prima parte dell'anno dalla contrazione della domanda (-27% rispetto al 2023), nel secondo semestre ha evidenziato una crescita complessiva del 15% rispetto al 2023, attestandosi a 101,6 milioni, di cui:

- il 92,1% generato su destinazioni intercontinentali;
- il 4,9% su destinazioni internazionali;
- il 3,0% su destinazioni nazionali.

Fortemente positiva la crescita del traffico dai mercati Far East, sia grazie al consolidamento del prodotto offerto che all'aumento della domanda di trasporto aereo cargo a fronte della chiusura del Canale di Suez. Nel dettaglio, oltre all'ottimo avvio della nuova rotta da Bangkok, le crescite in termini di ricavi rispetto all'anno precedente sono state le seguenti:

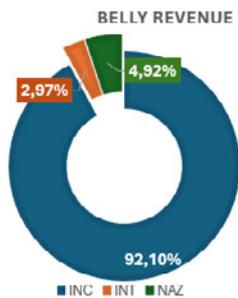
- India +300%;
- Giappone +46%.

L'attività di trasporto di posta ha generato ricavi pari a 1,6 milioni di euro, inferiori rispetto all'anno precedente per una riduzione delle rotte assegnate e dello spazio allocato contrattualmente a Poste Italiane nell'ottica di sostituzione del prodotto postale con commodity differenti che hanno espresso maggior valore sulle stesse direttrici.

Nel corso del 2024 sono state effettuate 25 operazioni charter cargo (10 spedizioni e 15 ricezioni) per conto delle principali Banche Centrali Europee, con un fatturato pari a circa 1,6 milioni di euro e un tasso di puntualità e regolarità del 100%.

La movimentazione totale di merci, comprensiva anche delle operazioni di road feeder service, è stata pari a 96.529 tonnellate, con un incremento del +32% vs il 2023 e con un coefficiente di riempimento (cabin factor) prossimo all'85% sui voli intercontinentali in uscita dall'Italia (+13 punti percentuali verso il 2023).

Nella seconda parte dell'anno, negli scali di Roma (FCO) e Tokyo (HND), è stato implementato il nuovo sistema di handling della posta (EzyPost), che garantisce il rispetto delle nuove procedure doganali europee (ICS2).



	FY 24	D vs PY
Gross weight Tons	96.529.173	+32%
Revenue €/Min	104,8	+15%
Cabin Factor Outbound	85%	+13 pp



## Digitalizzazione

Nel corso del 2024 le vendite generate attraverso il canale online sono state pari a 6,6 milioni di euro (+91% rispetto al 2023), con uno share costantemente superiore al 20% e con risultati di maggior rilievo soprattutto nei mercati esteri.

L'integrazione delle spedizioni postali nel sistema di prenotazione, gestite secondo gli standard dell'Unione Postale Universale e separate dal traffico merci standard, rafforza la posizione di ITA Airways Cargo tra i vettori leader in digitalizzazione.

## Revenue Management

In ambito Inventory è stata ottimizzata l'offerta di capacità disponibile per O&D.

In ambito Pricing è stato invece introdotto l'hurdle rate, uno strumento in grado di variare dinamicamente la soglia minima di vendita delle tariffe sui voli intercontinentali e capace di conferire al customer service la possibilità di concludere accordi direttamente con lo spedizioniere.

Inoltre, è stato lanciato il prodotto Critical, servizio unico nel suo genere, che consiste nel poter imbarcare la merce sul primo volo disponibile. Le vendite generate tramite tale servizio sono state pari a 1,3 milioni di euro.

## Interline Partnerships

Grazie agli accordi finalizzati con diversi vettori partner, durante l'anno 2024 è stata registrata una crescita significativa del traffico interlinea, che ha generato ricavi per 11 milioni di euro (11% del totale).

Questi accordi hanno facilitato il traffico su rotte con un load factor storicamente inferiore alla media, assicurando supporto allo yield ed ampliando la nostra presenza in mercati offline.

## Marketing

Nella seconda metà dell'anno, sono state lanciate numerose campagne di ampliamento della base clienti; tali iniziative si sono dimostrate estremamente efficaci, generando risultati positivi in termini di acquisizione di nuovi clienti e fidelizzazione di quelli esistenti.

Si è inoltre investito su un piano di campagne marketing online su media esterni, al fine di rafforzare la brand awareness e migliorare la percezione della reputazione sul mercato. Grazie anche all'uso mirato di canali digitali e contenuti personalizzati, si è raggiunto un ampio pubblico, incrementando la visibilità del brand e consolidando la presenza sul mercato.

Le attività di ottimizzazione e aggiornamento dei contenuti della piattaforma B2B hanno avuto un impatto diretto sulla qualità della comunicazione e sul posizionamento nelle ricerche online, migliorando non solo la visibilità, ma anche l'engagement con i partner commerciali e con i clienti.

## Regolarità e Puntualità

Il 2024 è stato caratterizzato da una serie di eventi, endogeni ed esogeni, che hanno introdotto, in particolare durante il picco estivo, forti elementi di instabilità tali da costringere ITA Airways ad attuare una continua azione di riallineamento del programma voli. In particolare, si ricordano, le ricorrenti restrizioni del controllo del traffico aereo per la congestione delle aerovie, per il meteo avverso, per tematiche di staffing o per problemi sui sistemi informativi che hanno generato ritardi sia in Italia che nel nord-centro Europa. A tali criticità, si sono aggiunte le ripetute eruzioni dell'Etna nel pieno del picco estivo, gli incendi nelle zone limitrofe dell'Hub di Roma Fiumicino con conseguenti restrizioni di flusso/movimenti per assicurare gli spazi per i necessari interventi dei servizi antincendio con Canadair e elicotteri, l'instabilità geo-politica in Medio Oriente, le criticità di mezzi/staff del fornitore di handling e delle infrastrutture aeroportuali (es. sistema di smistamento bagagli dell'hub).

In tale contesto, ITA Airways ha operato complessivamente 139.055 voli di cui 137.732 di linea, 1.300 charter passeggeri e 17 cargo. I voli di linea programmati hanno trasportato 17,71 milioni di passeggeri registrando una regolarità operativa del 99,7%, migliorando il risultato registrato nel 2023 e assicurando così una stabilità del programma superiore agli obiettivi stabiliti.

La puntualità in partenza entro i 15' dall'orario schedato ha subito una contrazione per effetto degli eventi sopra descritti attestandosi a fine anno al 71,3% dei voli operati (-10,7pp vs target). Di riflesso,

anche la puntualità in arrivo entro i 15' è risultata inferiore al relativo target, consuntivando un risultato pari al 71,5% dei voli effettuati (-10,5pp vs target).

Le performance operative erogate nel corso del 2024 hanno visto ITA Airways competere ai livelli dei principali competitor, come documentato anche dalla piattaforma indipendente FlightStats by Cirium.

## Bagagli

L'aumento dei voli operati e dei passeggeri trasportati nel corso del primo semestre, ha determinato un volume maggiore dei bagagli gestiti dalla Compagnia (+33% rispetto ai volumi dello stesso periodo dell'anno precedente). I bagagli oggetto di disagio sono risultati pari a 9,7 ogni 1.000 bagagli accettati, migliorativo rispetto agli obiettivi attesi.

Anche il secondo semestre ha registrato un volume maggiore dei bagagli gestiti dalla compagnia (+17% rispetto ai volumi dello stesso periodo dell'anno precedente). Il 2024 si chiude con un totale di 9.437.500 bagagli accettati sull'intera rete (+24% vs 2023). I bagagli oggetto di disagio sono risultati pari a 12,9 ogni 1000 bagagli accettati, migliorativo rispetto agli obiettivi attesi e in miglioramento del 4% rispetto al 2023.



# Marketing e Customer Experience

In linea con i piani strategici, nel corso del 2024 le attività di marketing e comunicazione hanno avuto come obiettivi prioritari:

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

## Comunicazione

Il 2024 è stato caratterizzato da un forte focus delle attività di comunicazione a **supporto delle iniziative promozionali** sia sul mercato Italia sia sui mercati esteri. Molte sono state le campagne on air come di seguito descritto:

- Campagna "A Sky full of Italy" in Italia on air in 4 wave - gennaio, marzo e maggio e settembre - con una importante presenza in TV, radio, web e social media;
- Ben 19 sono state le campagne on air sul mercato nordamericano a copertura di tutti i gateways direttamente serviti da ITA Airways: New York, Boston, Miami, Los Angeles, Washington, San Francisco e le nuove Chicago e Toronto. Le campagne hanno visto una forte presenza sui canali web, Connected TV e digital out of home, con speciali personalizzazioni di tram e bus che hanno sviluppato una notevole visibilità per il Brand;
- Campagna "A Sky full of Italy" sul mercato Giappone (focus Tokyo) nei mesi di gennaio ed ottobre on air su DOOH, web e Connected TV;
- Campagna "A Sky full of Italy" Mercato India (focus Delhi) on air a marzo e ottobre su DOOH, web e Connected TV;
- Campagne "A Sky full of Italy" sul mercato Brasile (focus San Paolo e Rio de Janeiro) on air nei mesi di marzo ed ottobre su DOOH, web e Connected TV;
- Campagna "A Sky full of Italy" sul mercato Argentina (focus Buenos Aires) on air nei mesi di marzo e settembre su DOOH, web e Connected TV;
- Campagna "A Sky full of Italy" sul mercato Arabia Saudita on air nei mesi di marzo ed agosto su DOOH, web Connected TV e linear TV con focus nelle aree di Riad e Gedda per il lancio delle nuove rotte per l'Italia;
- Campagna "A Sky full of Italy" sul mercato Kuwait (focus Kuwait City) on air nel mese di aprile su DOOH, web e Connected TV (andata on air prima della decisione di cancellare il volo);
- Campagna "A Sky full of Italy" sul mercato UAE (focus Dubai) on air nel mese di ottobre su OOH, DOOH, web e Connected TV a supporto del lancio della nuova rotta per l'Italia;
- Campagna "A Sky full of Italy" sul mercato UK (focus Londra) on air a cavallo dei mesi di marzo e aprile e ad ottobre su DOOH, web e Connected TV;
- Per l'Europa le campagne "A Sky full of Italy" sul merca-

to Francia (focus Parigi) e Spagna (focus Madrid e Barcellona) andate on air nei mesi di gennaio e cavallo di settembre ed ottobre su DOOH, web e Connected TV.

Da segnalare in aggiunta a quanto sopra le ulteriori campagne su Londra (LCY), Washington e Toronto, oltre alle attività in collaborazione con il Saudi Tourism Board in Italia (campagna "Rinascente") realizzate grazie al contributo finanziario dei rispettivi aeroporti / enti ma con creatività e comunicazione firmata ITA Airways, per massima visibilità del marchio ITA Airways.

Sul mercato italiano, inoltre, sono state realizzate le seguenti campagne pubblicitarie ATL a **supporto del prodotto**:

- A maggio è stata on air una campagna dedicata alle rotte operate da **Linate**. La campagna è stata geolocalizzata su Milano per spingere il prodotto sul target milanese evidenziando centralità e comodità dell'aeroporto cittadino, nonché il network raggiungibile grazie ad ITA Airways. La campagna ha previsto una forte visibilità attraverso 3 maxi-impianti DOOH nel centro di Milano (Piazza Duomo, Via della Spiga, San Babila), la presenza sulle principali fermate e stazioni della linea M4 e domination della stazione San Babila, la presenza web e social ed una speciale attivazione SMS "WhatsHack";
- A giugno e novembre sono state on air due wave di una campagna di comunicazione finalizzata a rafforzare la product awareness sul nostro nuovo **A321neo** nonché a dare visibilità alle nuove rotte verso l'Arabia Saudita (prima wave) e alla Premium Economy Class (seconda wave). Il film pubblicitario è stato incentrato su un'idea creativa molto originale, che gioca con il "nome" del modello di aeromobile, mettendo in risalto la sua unicità a livello di prodotto;
- In occasione del **terzo compleanno** di ITA Airways, ad ottobre è stata on air sul mercato italiano una campagna di comunicazione che, con un tono leggero ma emozionale, ringrazia i nostri passeggeri per il percorso fatto insieme. La campagna - accompagnata da uno sconto del 20% per volare in Italia e sui mercati internazionali - è stata on air in televisione (streaming e lineare), su siti e portali web con video pre-roll e sui canali social. Il video è stato infine proiettato in occasione dell'evento dedicato ai dipendenti svoltosi il 15 ottobre;
- A dicembre siamo stati on air in TV e online con la **Campagna di Natale** "Le sorprese migliori ti aspettano a destinazione" che, oltre ad un contenuto emotivo e coinvolgente, ha incluso anche una promozione per volare verso tutto il network della nostra Compagnia. Come negli anni precedenti, anche il Natale 2024 ha rappresentato un'occasione per celebrare i traguardi dell'anno, offrire un'anticipazione degli obiettivi e le novità del 2025 e consolidare lo spirito di squadra tra i

dipendenti di ITA Airways. Il 18 dicembre è stato infatti organizzato un momento conviviale per tutti i dipendenti presso gli uffici ITA Airways con corner di street food a tema natalizio, allestimenti a tema presenti nei diversi spazi e momenti di intrattenimento;

- Il progetto “Da Costa a Costa” per supportare le **destinazioni Americane**. La collaborazione tra il nostro brand e “Da Costa a Costa” prevede una presenza del nostro marchio sia nelle modalità più classiche di advertising (banner) sia in modalità più native del nostro prodotto nei filoni narrativi maggiormente legati alle destinazioni (es. video ambientato nei lounges ITA Airways).

Numerose sono state le attività di “always on communication” sui nostri canali digitali: social media, sito web e comunicazione tramite DEM. Tra le altre attività, segnaliamo:

- L’attivazione social in occasione di **San Valentino** per veicolare uno sconto fino al 20% per volare in due. La campagna è stata on air sui media ITA Airways (sito, dem, social) ed è stata accompagnata da attività di display advertising;
- L’attivazione social in occasione del 29 febbraio, **anno bisestile**, per veicolare una promo on air il giorno 29 febbraio con cambio (data ora destinazione) senza penali (includere le tariffe light);
- La celebrazione della **Festa del Papà** sul mercato Italia con un video emozionale e una campagna digital accompagnata da un coupon di sconto del 20% per volare almeno in due persone verso le nuove destinazioni ITA Airways e gli USA;
- La realizzazione, in occasione della **Pasqua** di un mini-sito esterno dove i clienti hanno potuto “sentire” la sorpresa nel tradizionale uovo di Pasqua e scartarlo con un’esperienza digitale sensoriale. Una volta aperto l’uovo, sono state regalate delle “sorprese” (codici sconto) ITA Airways;
- La celebrazione della **Festa della Mamma** attraverso un video emozionale accompagnato da una promozione con uno sconto del 20%;
- La promozione realizzata in occasione del **Solstizio d’Estate** su tre mercati (Italia, USA e Canada) con obiettivo di vendita di biglietti a prezzo pieno a cui associare uno sconto del 20% da utilizzare durante la stagione winter su un altro volo;
- La campagna digitale realizzata per **Halloween** (fine ottobre) e che ha preso spunto dalle paure dei viaggiatori; per esorcizzarle abbiamo offerto uno sconto del 20% per volare in una delle destinazioni del nostro network;
- La campagna digitale realizzata in occasione del **Singles’ day** (novembre) ed offrendo uno sconto del 20% per volare in una delle destinazioni del nostro network;
- La realizzazione di una campagna di display adver-

tising in occasione del **Black Friday** (fine novembre), realizzando diversi video in CGI che lavorano sul concetto di “pacco Amazon”;

- Sono stati sviluppate inoltre numerose attività di digital marketing utilizzando dei **content creator** che - attraverso la produzione di contenuti dedicati - hanno aiutato a raccontare i prodotti e servizi di ITA Airways.

Numerose sono state le attività a supporto delle **nuove rotte** aperte nel corso dell’anno. In aggiunta all’organizzazione dei tradizionali tagli del nastro in aeroporto, possiamo citare:

- lancio **Roma-Chicago** (aprile) veicolata attraverso un’attivazione a tema Route 66 accompagnata da una promozione (15% di sconto sia in USA che in Italia);
- lancio **Roma-Toronto** (maggio) con un’attività digital in cui - celebrando l’hockey, sport nazionale canadese - abbiamo invitato i clienti a cimentarsi ad una partita di Air Hockey;
- lancio **Roma-Riyad** (giugno) **Roma-Jeddah** (agosto) con un’attività di comunicazione congiunta con Saudi Tourism Authority per creare consapevolezza attraverso una attività di dominazione presso La Rinascente di Roma e la veicolazione online di una promozione per volare sia in economy class sia in business class;
- lancio **Roma-Dubai** (ottobre) con un’attivazione di digital marketing che per la prima volta è stata pensata specificatamente per il canale TikTok con un tono di voce irriverente, giovane e fuori le righe, tipico del target di riferimento del canale. Il planning ha previsto, in aggiunta, anche media e contenuti più tradizionali: la radio, pianificata su emittenti regionali e qualche spot nazionale, e la classica attivazione digital (social, sito, display, dem);
- lancio **Roma - Bangkok** (novembre) con una campagna che ha giocato sul nome originale in thailandese della città che è composto da 169 caratteri tanto da entrare nel libro del Guinness dei primati. Per il lancio della rotta, in collaborazione con ADR, è stato anche organizzato un aperitivo serale presso l’Hotel de la Ville con i più importanti partner trade e diverse istituzioni.

Ad aprile è stata aperta la pagina **Facebook USA** con l’obiettivo di presidiare il mercato USA, generare notorietà dei prodotti e servizi ITA Airways e supportare il traffico incoming al sito ita-airways.com; l’avvio ufficiale delle attività, in data 7 aprile, è coinciso con l’apertura della nuova destinazione Chicago.

Il 9 luglio ITA Airways è sbarcata su **TikTok** con l’apertura del nuovo canale con un video realizzato ad hoc grazie alla collaborazione del personale di volo e un piano editoriale dedicato con contenuti costruiti avendo in mente la specificità del canale che - dedicato ad un tar-

get di giovani - utilizza un linguaggio molto differente dagli altri canali già presidiati dalla Compagnia.

### Progetti trasversali

Il 27 settembre, con una conferenza stampa organizzata presso i nuovi uffici ITA Airways e Volare a Milano, è stato presentato - oltre ai nuovi uffici interamente brandizzati con i principali elementi di identità della Compagnia - il progetto **"Inspired by Alitalia"**. Il progetto mira a valorizzare il brand Alitalia, rendendo omaggio al patrimonio di valori che il marchio ha rappresentato per la storia dell'aviazione civile italiana. Il logo "Inspired by Alitalia" verrà implementato progressivamente su selezionati touch point ITA Airways (sito web, ricevuta biglietto, aeromobili, ecc.) nel corso del 2025.

È stato sviluppato un progetto di completo rebranding del Call Center con il lancio del nuovo nome **CIAO Customer Information Assistance Office** e il rebranding degli uffici. Il nuovo nome, la campagna di comunicazione interna e i nuovi uffici sono stati inaugurati con tre eventi a Palermo il 22 maggio, a Cosenza il 24 maggio e a Roma il 20 giugno.

### Piattaforma azzurri

- La strategia "Azzurri", vale a dire l'associazione con le principali eccellenze sportive italiane, è stata al centro dell'attività di marketing anche nel 2024 con la conferma delle partnership con la **Federazione Italiana Pallacanestro (FIP)** di cui ITA Airways è sponsor di maglia, con la **Federazione Italiana Gioco Calcio (FIGC)** e il **CONI**. Le partnership hanno consentito ad ITA Airways di acquisire un'importante visibilità mediatica e di essere altresì presente con attivazioni on field durante le principali manifestazioni sportive di riferimento.
- In particolare, da segnalare la grande visibilità ottenuta nella tournée negli USA della Nazionale di calcio maschile (marzo 2024) accompagnata da ITA Airways nelle due trasferte di Miami e New York per le due partite amichevoli contro Venezuela ed Ecuador. La tournée è stata l'occasione per sviluppare e realizzare attività on field dedicate alla familiarizzazione dell'audience americana con il marchio ITA Airways nelle catchment area di Miami e New York. Sono state realizzate attività ludiche presso gli stadi, meet & greet con i giocatori per selezionati invitati, cene dedicate.
- È proseguita l'attività di **intitolazione degli aerei azzurri** ai più noti atleti italiani non più in attività. Abbiamo dedicato un totale di **oltre cento aerei** in flotta ad altrettanti sportivi.
- Il legame con lo sport azzurro è stato veicolato anche grazie allo sviluppo de **"Il sogno più grande"**, un concorso a premi realizzato insieme con il CONI per promuovere la cultura sportiva presso i giovani (under 14). A supporto del concorso sono state on air due cam-

pagne di comunicazione (a luglio e a novembre) sui principali canali web esterni e social media. I quattro bambini vincitori del concorso hanno partecipato ad ottobre al Trofeo Coni di Catania e sono stati i protagonisti dei video della campagna.

### Attività B2B

Numerose le attività a supporto della divisione vendite per l'organizzazione di attività dedicate al trade, in particolare:

- Progettazione ed implementazione dello stand e della presenza ITA Airways alla **BIT** che si è svolta a Milano dal 4 al 6 febbraio 2024 e organizzazione dell'evento serale il 5 febbraio per i principali clienti ITA Airways;
- Organizzazione tra febbraio e marzo del **Trade Roadshow 2024** con tappa nelle principali città italiane: Cagliari, Bari/Brindisi, Venezia, Napoli, Roma, Milano, Catania, Palermo;
- Presenza alla fiera **Borsa Mediterranea Turismo** di Napoli con uno stand dedicato dal 14 al 16 marzo;
- La presenza, dal 9 all'11 ottobre, alla fiera **TTG di Rimini** - la manifestazione italiana di riferimento per la promozione del turismo mondiale in Italia e per la commercializzazione dell'offerta turistica italiana nel mondo - con uno stand di 160 mq di grande impatto visivo per presentare prodotti e servizi agli operatori del settore ed ai media. La sera del 9 ottobre è stato organizzato un evento serale inteso a rafforzare la relazione con gli agenti di viaggio. L'evento che ha coinvolto circa 400 persone è stato caratterizzato da una serata vivace, coinvolgente e fortemente brandizzata ITA Airways.

Da segnalare infine che, il 20 novembre ITA Airways ha ospitato a Roma il **Gala Dinner IATA** nel prestigioso e suggestivo sito delle Corsie Sistine presso Santo Spirito in Sassia. Il sito è stato allestito e brandizzato da ITA Airways per consentire agli ospiti di godere della bellezza della città eterna. La cena di gala è stata accompagnata dall'esibizione di tre tenori che hanno interpretato le principali aree delle opere italiane.

### Il servizio al cliente - in volo

Dopo il cambio di fornitore catering Italia sugli hub di Roma e Milano sul finire del 2023 (29 ottobre), il 2024 ha visto concentrare gli sforzi e l'attenzione dell'area Customer Experience nell'attuazione di una strategia orientata al miglioramento dei catering esteri sulle rotte intercontinentali oltre che alla selezione dei fornitori di occasione dell'apertura di nuovi scali.

Dal punto di vista del disegno del servizio di bordo, è proseguito il progetto per la Business class Intercontinentale di menù basati sulle diverse stagioni dell'anno, con piatti ideati da chef italiani. Dopo l'inverno 2023/2024 con Gian Piero Vivalda, si sono succedute la

primavera con lo chef Giancarlo Morelli, l'estate con lo chef Gennaro Esposito, l'autunno con chef Niederkofler (3 stelle Michelin e 1 verde) e l'inverno con chef Gian Piero Vivalda (2 stelle Michelin).

Nel corso del 2024, sono anche stati avviati i primi voli di medio-lungo raggio operati con a/m A321 e configurati a 3 classi nel rispetto degli standard di un volo di lungo raggio: dapprima CAI e TLV, ed a seguire RUH ed ACC. È stata chiusa un'importante gara per la fornitura dei vini per la classe Economy con Antinori - Santa Cristina, con un sensibile innalzamento del livello qualitativo offerto.

Ulteriore focus sugli scali esteri è stato posto nel monitoraggio delle performance dei fornitori catering e nell'eventuale adozione di interventi correttivi. Infine, in chiusura di anno, è stato firmato un importante accordo di fornitura e co-marketing con Pata per gli snack salati, offerti a bordo sia nei voli internazionali che intercontinentali.

#### La flotta

Nel corso del 2024 è stato concluso il processo di retrofit dell'A350, per inserimento della classe Premium Economy e di un galley aggiuntivo, in questo modo, tutta la flotta wide-body risulta essere configurata in modo coerente a 3 diverse cabine (Business, Premium Economy ed Economy).

#### IFEC

Nel corso del secondo semestre 2024, al fine di spingere la domanda per i pacchetti di connettività sui voli di breve e medio raggio, sono stati previsti 30 minuti di free messaging ed è stato rivisto al ribasso il listino prezzi proposto per i pacchetti di connettività a bordo dei voli operati con A320neo.

Sono state, inoltre, introdotte alcune importanti novità nella programmazione IFE:

- l'inserimento del video trailer per la promozione delle principali novità del ciclo bimestrale on-air;
- l'aumento dei contenuti, con introduzioni di podcast, audio-libri e concerti musicali.

#### Marketing Intelligence

##### NET PROMOTER SCORE

Il secondo semestre del 2024 ha fatto registrare un net promoter score (differenza tra percentuale di passeggeri molto propensi a consigliare la Compagnia e percentuale di coloro che mostrano scarsa disponibilità a consigliarla) pari a 26.5, migliorando sensibilmente la performance registrata nel 2023 (15).

Tale crescita rispetto è perlopiù derivata dal migliora-

mento della percezione relativamente ai seguenti servizi: (i) digital check-in, (ii) ristoro e (iii) cabina, comfort del sedile e sistema di intrattenimento. A tal proposito da segnalare un forte apprezzamento dei Clienti verso le nuove macchine A321NX.

#### MONITORAGGIO DEL MARCHIO

Il 2024 ha visto un consolidamento dei dati di awareness che si attestano ormai stabilmente su valori molto elevati.

L'ultimo dato di awareness rilevato in Italia evidenzia:

- ITA Airways si attesta al secondo posto (dopo Ryanair) come top of mind ("Qual è la prima compagnia aerea che ti viene in mente?") superando Easyjet (nel 2023 seconda) e prima delle altre maggiori compagnie aeree tradizionali europee;
- l'awareness spontanea ("Quali compagnie aeree conosci?") passa dal 44% di dicembre 2023 al 49% di dicembre 2024 (+5 punti percentuali);
- l'awareness sollecitata ("Conosci la compagnia aerea ITA Airways?") cresce al 93%, in miglioramento di 3 punti percentuali rispetto ad un anno fa.

Buona la performance anche negli altri mercati, con valori generalmente stabili o in aumento.

#### PANEL MANAGEMENT

L'8 ottobre è nato il "Panel di ricerca di ITA Airways", un nuovo tool di ricerca che consente di sfruttare la collaborazione e le idee dei clienti, selezionati attraverso l'analisi di specifiche caratteristiche sociodemografiche, per migliorare i prodotti e servizi offerti dalla Compagnia. Entrare a far parte della community offre ai clienti due sostanziali vantaggi: la possibilità di prendere parte al processo di creazione e miglioramento della customer experience e l'accesso a significativi vantaggi nell'ambito del programma Volare, attraverso l'attribuzione di punti in funzione dell'attività svolta nel panel. Il feedback diretto dei partecipanti rappresenta un nuovo strumento per offrire un'esperienza di viaggio sempre più personalizzata e di alta qualità e di rafforzare la loyalty e l'engagement dei partecipanti alla community.

#### SKYTRAX

Skytrax, l'ente indipendente britannico che si occupa di redigere speciali classifiche sugli aeroporti e sulla compagnia aeree, ha assegnato ad ITA Airways un rating di quattro stelle, riconoscendone l'altissimo livello di qualità offerta ai clienti e posizionandola al pari o al di sopra delle principali compagnie aeree europee ed internazionali. Il riconoscimento, tra i più prestigiosi a livello di media nel settore Aviation, viene assegnato a seguito della valutazione di esperti del settore di oltre 1200 indicatori relativi a infrastruttura digitale, servizi di bordo e servizi aeroportuali.

## Il Programma “Volare”

Il programma Volare, lanciato il 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 2024 la base clienti Volare ha raggiunto un portafoglio di oltre 2.670.000 iscritti, di cui 134.000 (5%) Soci appartenenti ai Club di più alto valore (Club Plus, Premium, Executive ed Executive per sempre). La base clienti Volare è costituita per il 64% da clienti residenti in Italia e per restante 36% da clienti residenti all'estero. Tra i clienti internazionali i principali paesi di appartenenza sono: USA (10%), Brasile (5%) e Francia (2%).

La strategia di acquisizione portata avanti da Volare attraverso campagne Above The Line (ATL) e attività di co-marketing, nonché l'estensione dei servizi offerti (con possibilità di accrual e redemption di punti anche in modalità Cash & Points), ha portato ad un veloce incremento degli iscritti e ad una maggiore fidelizzazione della clientela.

In particolare, i Soci iscritti a Volare hanno dimostrato una forte fedeltà, mostrando una maggior frequenza di volo ed uno spending medio più alto rispetto ai clienti ITA Airways non iscritti al programma (ACV INC +28%, ACV INT +23%, ACV NAZ +17%).

Nel corso del 2024 è proseguito il piano di sviluppo di accordi di partnership con vettori aerei e società commerciali, tra i quali, di maggior rilevanza, American Express,

Trenitalia ed Esselunga. Tra questi si segnalano:

- gli accordi con Delta, Aeromexico e Saudia (tutti vettori appartenenti all'alleanza SkyTeam), che consentono ai clienti Volare di accumulare ed utilizzare i punti sui voli operati dalle compagnie partner;
- Le partnership commerciali in diversi settori considerati di particolare rilievo per i Frequent Flyers: Get your guide, Skinius, Academia TV, Global Blue, Radical Storage, Electrolux, Mystyle bags, Venchi, IP, Treedom, Trenitalia, Esselunga, Città del Sole, Borghi più belli d'Italia, Bicester Collection;
- la partnership con Amex, che ha generato l'attivazione di oltre 22 mila carte cobranded e fornito importante contributo al risultato di Volare Loyalty in termini di ricavi (6,1 milioni di euro per la Società e 5,8 milioni di euro per il Gruppo).

L'allargamento della base clienti, unitamente allo sviluppo del marketplace e delle attività di attivazione dei clienti, hanno consentito la crescita economica della loyalty. Di rilievo:

- il lancio del programma Avventura (marzo 2024), il programma di Volare pensato per i bambini, gli adolescenti e le loro famiglie che offre la possibilità di accumulo e utilizzo punti per bambini di età compresa tra i 2-16 anni;
  - il compleanno Volare (marzo 2024) con contest e campagna di comunicazione promozionale;
  - il raggiungimento del target 2 milioni di iscritti (maggio 2024);
  - l'estensione della durata del programma Volare fino al 31/12/2025 (luglio 2024);
  - l'inaugurazione uffici Milano Volare e ITA Airways e cambio sede legale di Volare (settembre 2024);
  - il lancio di una nuova brand identity (novembre 2024).
- La contribuzione dei soci Volare alle revenue di ITA Airways è stata pari a 381 milioni di euro, con una penetrazione pari al 14%.

### Volare 2024 – Customer base highlights



## Alleanze e Accordi

ITA Airways è stato membro SkyTeam per tutto l'anno ottemperando a tutti gli obblighi ed avendo tutti i vantaggi dell'Alleanza, L'appartenenza a SkyTeam garantisce ai clienti ITA Airways una serie di vantaggi: 1.050 destinazioni in 166 nazioni nel mondo; l'accesso alle 750 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.

Nell'anno:

- sono state trattate le condizioni di uscita da SkyTeam, che si sono sostanziate in un Termination Agreement concordato tra le parti;
- si sono avute interlocuzioni con Star Alliance al fine di preparare un possibile futuro ingresso, con richiesta di adesione prevista per il primo quadrimestre del 2025.

ITA Airways è membro MITA (Multilateral Interline Traffic Agreement) IATA e partecipa al traffico interlinea, cioè la possibilità di vendere itinerari congiunti con altra compagnia aerea su un unico biglietto.

Al 31 dicembre 2024 erano attivi:

- 158 accordi interlinea;
- accordi di Prorata Speciale (SPA) con 99 vettori. Sono stati stipulati due nuovi accordi SPA con, Biman Bangladesh e con il vettore greco Skyexpress per raggiungere le principali destinazioni greche ed in particolare le isole. Da citare anche la revisio-

ne del contratto con il vettore australiano Qantas e con quello brasiliano Gol, particolarmente importante per il supporto dei nostri voli per Rio e San Paolo;

- 37 accordi di Codeshare. Nel corso del 2024 sono stati implementati 4 nuovi accordi di codeshare: AeroMexico, All Nippon Airways, China Eastern ed Iceland Air ed è stato stipulato il Transfer Agreement con KM Malta Airlines, che ha consentito di mantenere in essere i rapporti di SPA e codeshare col nuovo vettore di bandiera maltese (il precedente, Air Malta ha cessato le operazioni il 30 marzo 24);
- 157 accordi di staff travel con altri vettori (26 in più rispetto al 2023), dei quali 118 di tipo "leisure" e 39 di servizio;
- Tre accordi per l'intermodalità aereo-treno con operatori specializzati. Ad AccessRail e World Ticket (che consentono l'accesso ad oltre 10 vettori ferroviari, tra i quali Trenitalia e Deutsche Bahn) si è aggiunto l'accordo con Iryo, vettore ad alta velocità spagnolo, partecipato da Ferrovie dello Stato.

Il progetto di acquisizione di ITA da parte del Gruppo Lufthansa ha continuato ad avere ripercussioni sulla relazione con i partner Delta ed Air France che, già nel corso del 2023, avevano unilateralmente deciso di limitare la cooperazione di codeshare alle sole rotte di prosecuzione. Anche i conflitti in Ucraina ed Israele hanno influenzato la capacità di generare ricavi sui flussi da/per l'Est Europa e su quelli che insistono sui mercati israeliano, libanese e giordano. Ciò nonostante, i ricavi generati dalle alleanze commerciali (sia ricevuti da Partner che in alimentazione della rete) sono stati pari al 9% del totale dei ricavi passeggeri. Da segnalare che, con l'eccezione dei due vettori sopra citati, tutti gli altri principali contributori hanno migliorato i risultati rispetto all'anno precedente e che la tendenza è in miglioramento.



# Le persone

## Modello Organizzativo

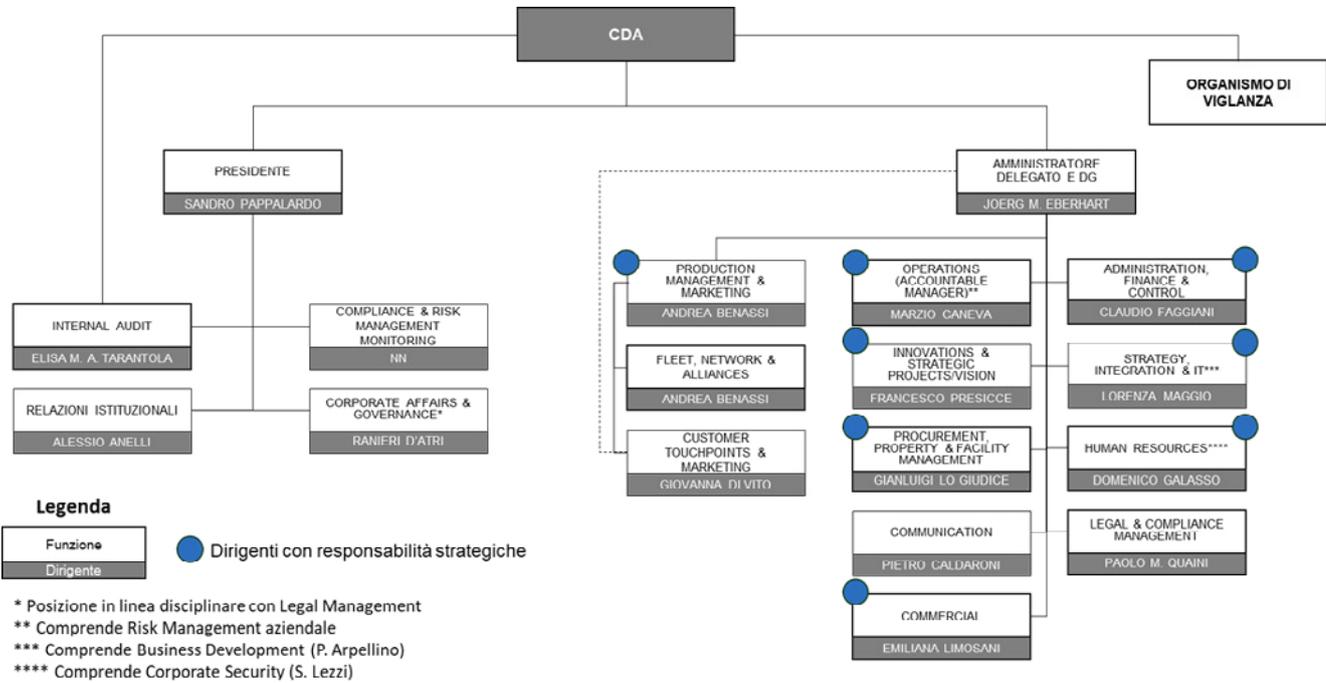


Il 2024 ha visto la realizzazione delle seguenti attività funzionali al consolidamento del Modello Organizzativo:

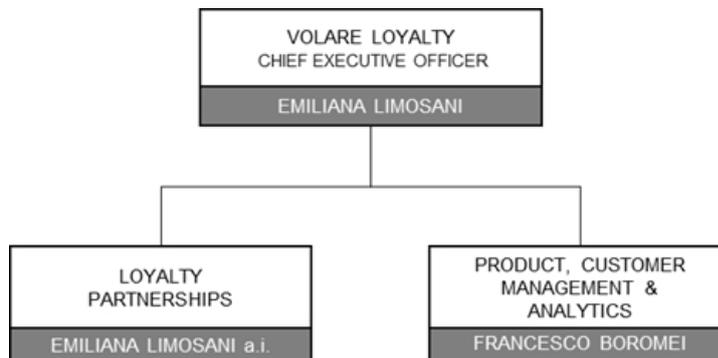
- implementazione del modello di Job Evaluation utilizzando la metodologia internazionale Korn Ferry, che ha riguardato circa 120 posizioni formalizzate in organigramma;
- analisi del modello di funzionamento operativo e dei controlli di primo livello delle funzioni Camo Operations e Ground Operations e realizzazione delle procedure operative prioritarie;
- definizione del piano delle policy/procedure per l'anno 2024 ed effettuazione del monitoraggio relativo allo stato di avanzamento (maggio e dicembre 2024).

## Organigramma

ITA Airways S.p.A. (delibera del CdA del 6.3.2025)



Volare Loyalty S.p.A.



## Persone

L'organico del Gruppo ITA Airways al 31 dicembre 2024 risultava pari a 4.974 unità, delle quali 4.960 a tempo indeterminato e 14 a tempo determinato e si confronta con un numero pari a 4.659 unità al 31 dicembre 2023.

L'organico in part time al termine del periodo era di 228 unità (225 per la terra e 3 per il volo), quello con contratto di lavoro full time di 4.746 (1.512 per la terra e 3.234 per il volo).

Le seguenti tabelle mostrano i valori della forza puntuale al 31 dicembre 2024 ed al 31 dicembre 2023 e della forza media anno 2024 raffrontata al corrispondente periodo del 2023:

PERSONE	Forza Puntuale al 31 dicembre 2024	Forza Puntuale al 31 dicembre 2023 (*)	Delta
Dirigenti	38	35	3
Quadri e Impiegati	1.685	1.610	75
Operai	14	13	1
<b>Totale Terra</b>	<b>1.737</b>	<b>1.658</b>	<b>79</b>
Piloti	1.043	978	65
Assistenti di Volo	2.194	2.023	171
<b>Totale Volo</b>	<b>3.237</b>	<b>3.001</b>	<b>236</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.974</b>	<b>4.659</b>	<b>315</b>

PERSONE	Forza Media gen - dic 2024	Forza Media gen - dic 2023 (*)	Delta
Dirigenti	35,4	35,8	-0,4
Quadri e Impiegati	1.637,1	1.580,6	56,5
Operai	14,0	11,6	2,4
<b>Totale Terra</b>	<b>1.686,4</b>	<b>1.627,9</b>	<b>58,5</b>
Piloti	1.015,5	913,6	101,9
Assistenti di Volo	2.222,7	1.821,5	401,2
<b>Totale Volo</b>	<b>3.238,3</b>	<b>2.735,1</b>	<b>503,1</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.924,7</b>	<b>4.363,1</b>	<b>561,6</b>

(\*) Dato aggiornato a seguito di movimentazioni retroattive che hanno interessato gli assistenti di volo

## Il Processo di Assunzione

Nel corso del 2024 sono continuate le assunzioni previste per le aree di staff, che 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;
- il Personale Commerciale legato agli obiettivi di vendita;
- Il personale appartenente alle categorie protette art.1 ai sensi della legge 68/99 come da convenzione stipulata con il SILD.

Inoltre, è proseguita la collaborazione con le principali Università (es. Luiss, Bocconi, Roma Tre) a cui si è aggiunta l'Università degli Studi di Roma (UNINT) e Tor Vergata per l'inserimento di stage curriculari ed i cen-

tri per l'impiego per l'inserimento di stagisti curriculari ed extra-curriculari e la partecipazione ad una serie di eventi, tra cui career day, per favorire l'incontro tra azienda e neolaureati.

Il Gruppo ha, inoltre, stipulato accordi di collaborazione anche con alcuni istituti tecnici romani (es. Istituto aeronautico De Pinedo; Istituto Tecnico Industriale Faraday; Istituto Tecnico Galilei) per l'inserimento di neodiplomati in aree operative.

## Relazioni Industriali

Nel corso del primo semestre 2024 è stato avviato il confronto unitario con tutte le OO.SS/AA.PP. firmatarie di accordi in ITA Airways, su una serie di tematiche relative sia al personale di volo che al personale di terra, a seguito di istanze da parte sindacale di anticipare, nelle more del rinnovo contrattuale (scadenza CCNL al 31.12.2024), alcuni interventi ritenuti più urgenti.

All'esito della trattativa, articolatasi in numerosi incontri, con apertura di una procedura di raffreddamento da parte di FIT CISL e UGL TA, in data 4 luglio 2024 sono stati sottoscritti 2 accordi con FILT CGIL, UILT, ANPAC, ANP e FAST CONFESAL.

Il primo accordo ha introdotto in azienda la modalità di lavoro Part Time per PNC e PNT.

Nel secondo accordo, le linee di intervento, ritenute sostenibili sia sotto il profilo economico che organizzativo, hanno previsto:

- per il personale navigante,
  - adeguamento della diaria estera nelle località in cui si sia registrato un significativo aumento del costo della vita;
  - modifiche nella composizione equipaggi sia PNT che PNC, in considerazione dell'impegno operativo richiesto su specifiche tratte;
  - rimodulazione delle condizioni utili per la maturazione del passaggio di grado a 1° ufficiale e Pilota di prima.
- per il personale di terra,
  - iniziativa di Welfare con la disponibilità di € 458 - nel quarto trimestre del 2024 - sulla stessa piattaforma di servizi utilizzata lo scorso anno;
  - introduzione della figura di Coordinatore, nell'ambito di interventi organizzativi nell'area del Flight Dispatch, con il riconoscimento del 1° livello direttivo.

Nel mese di aprile, inoltre, Assaereo, unitamente alle altre Associazioni Datoriali stipulanti, ha avviato il confronto negoziale per il rinnovo del CCNL Trasporto Aereo - Parte Generale.

Nel mese di novembre è stata avviata la formazione finanziata con la sottoscrizione il 7/11 dell'Accordo Fondimpresa per un piano aziendale sulla "Leadership Sostenibile".

Nel mese di dicembre, infine, è stato avviato il confron-

to con tutte le OO.SS./AA.PP. sulle modalità operative e le attività del Personale Navigante nell'ambito del contratto di Wet Lease con easyJet, quale Short-Haul Remedy Taker, approvato dalla Commissione Europea. La contrattazione di secondo livello, così come il CCNL Trasporto aereo, si applica anche al Personale Quadro e Impiegato della Società Volare Loyalty.

#### Formazione

Nel corso del 2024 è proseguita l'attività di formazione obbligatoria in ambito Privacy (ex GDPR) che ha coinvolto circa 500 risorse appartenenti al personale di ITA Airways e Volare.

Nel 2024 è proseguito il progetto di formazione linguistica "ITA Airways Languages Academy", sviluppato in collaborazione con goFLUENT, che consente a tutti i dipendenti di accedere - 24 ore su 24, 7 giorni su 7 - ad una piattaforma eLearning per approfondire la conoscenza di 12 lingue. Dal mese di maggio il progetto si è arricchito di lezioni individuali con insegnanti madrelingua dedicate agli executive.

Da maggio è nata la piattaforma E-learning Academy, in collaborazione con Randstad, contenente un catalogo di 12 corsi (es: time management, public speaking, leadership...) aperto a tutta la popolazione, per migliorare le soft skills.

Negli ultimi mesi del 2024 sono iniziati i primi percorsi formativi finanziati attraverso i fondi interprofessionali a cui l'azienda aderisce (Fondimpresa e Fondirigenti): è stato organizzato un progetto di team empowerment per nove dirigenti di nuova nomina e abbiamo coinvolto quattro Quadri appartenenti alle Aree Procurement, HR, ESG e Istitutional Relations in un percorso di Leadership sostenibile.

#### HR Digital Transformation

Nel corso del 2024 è stato implementato il processo di digitalizzazione dei processi HR attraverso la migrazione dal vecchio sistema SAP HCMS verso la nuova piattaforma SAP Success Factors.

Sono stati completati e rilasciati i seguenti moduli:

- Employee Central (DB dei dati dei dipendenti e dell'organizzazione aziendale)
- Time Management Dirigenti (portale per la gestione del timesheet del personale Dirigente)
- Concur (gestione delle missioni e dei rimborsi spese)
- Performance & Goal (gestione delle performance e degli obiettivi)
- Learning (E-Learning Academy, gestione e monitoraggio dei training record)

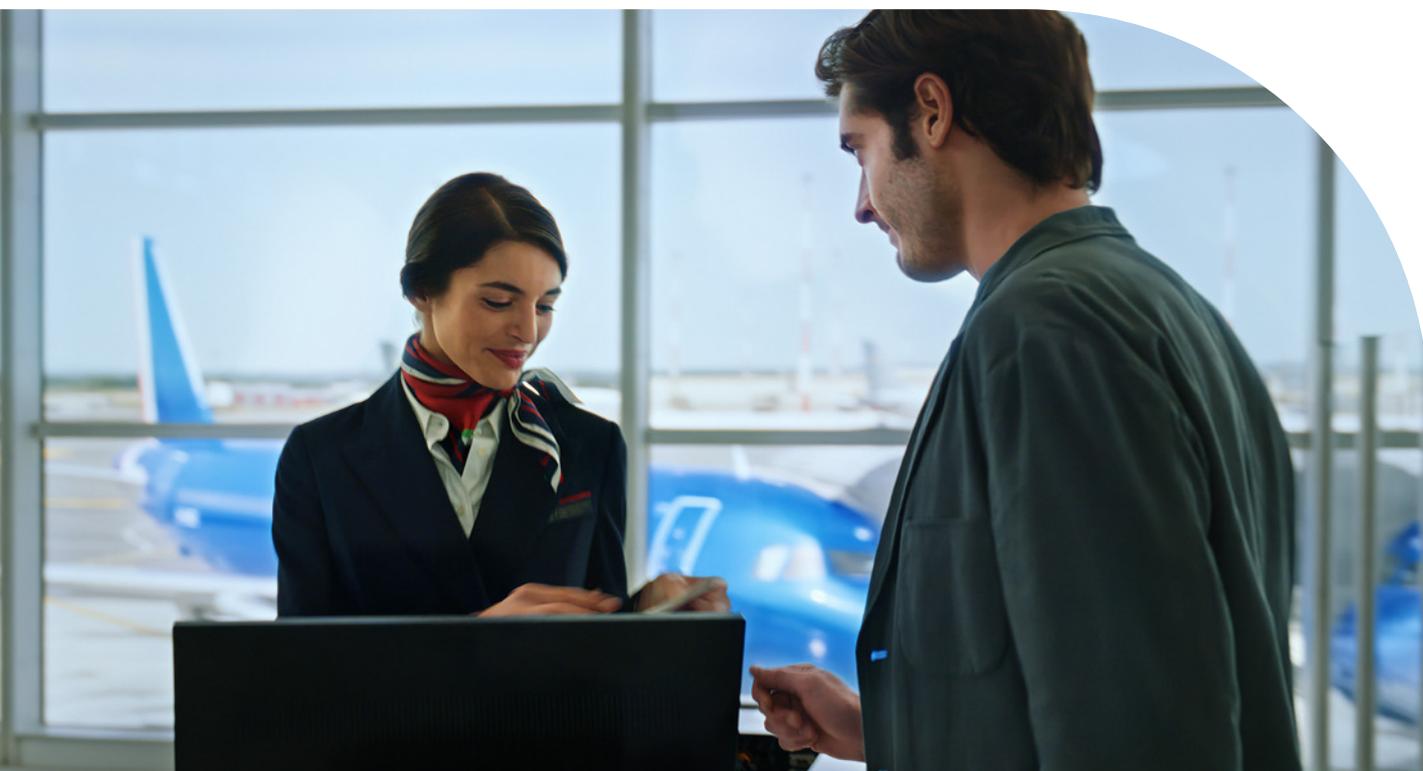
Sono attualmente in corso di test funzionali dei seguenti moduli:

- Recruiting & Selection (gestione delle ricerche di selezione)
- SAP Analytic Cloud (analisi organici e Costo del lavoro)

#### Salute e sicurezza sul Lavoro

Il Servizio di Prevenzione e Protezione, nel corso del 2024, ha implementato il proprio sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro, secondo la Norma Internazionale UNI ISO 45001:2023. Nel dicembre 2024 il SGS è stato verificato da competente Organismo certificatore ed è risultato conforme ai requisiti della citata norma UNI 45001.

Nel periodo di riferimento il Servizio di Prevenzione e Protezione ha emesso la revisione 5 del Documento di valutazione dei rischi aziendali di ITA Airways. L'allegato 2 del DVR contiene inoltre l'Assetto organizzativo in





materia di Salute, Sicurezza ed Ambiente”, in cui sono indicate tutte le figure ed i ruoli aziendali coinvolti nelle tematiche SSL e nella responsabilità e gestione del SGS UNI ISO45001.

È proseguito il programma di rilievi strumentali per tutti gli ambienti di lavoro ITA Airways, con focus specifico sia sulle aree ad uso ufficio che sugli aeromobili della flotta.

Le attività di formazione obbligatoria in ambito Salute e Sicurezza sul Lavoro (ex D.lgs. 81/08) del 2024, sia per il personale di terra che per il personale navigante, hanno 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 3.490 risorse.

Nel 2024 sono stati svolti sopralluoghi in diversi scali esterni del network.

Infine, allo scopo di definire una Governance specifica in ambito SSL, sono state avviate le attività di analisi della normativa di Salute e Sicurezza di tutti i Paesi in cui operano lavoratori di Italia Trasporto Aereo SpA.

### Gestione e sviluppo

Per quanto riguarda il personale di Terra, compresi i dirigenti, nel secondo semestre 2024 è stata avviata, relativamente al Processo di Performance Management, la valutazione “Mid year review” da parte dei responsabili, volta a monitorare gli obiettivi assegnati 2024.

Sono stati inoltre attivati i workshop con i valutatori e co-valutatori per supportarli nel nuovo Processo di Performance Management che hanno affrontato i seguenti temi:

- “Come assegnare gli obiettivi secondo la metodologia della Balanced Scorecard”;
- “La Valutazione”;
- “La Gestione del Feedback”.

A dicembre è partita la prima fase del nuovo Processo relativo alla Campagna di autovalutazione rivolta a tutto il Personale di terra assunto a tempo indeterminato entro il 31.08.2024.

L’obiettivo è quello di favorire la diffusione di una cultura orientata alla valorizzazione e allo sviluppo delle persone, mettendole al centro ed aiutandole ad acquisire una maggiore consapevolezza di sé e dei propri obiettivi, attraverso la possibilità di autovalutarsi sia sul “cosa”, ossia il raggiungimento degli obiettivi, sia sul “come”, attraverso il modello di competenze.

Il lancio di numerosi job posting interni ha consentito la copertura di carenze organizzative (personale di Terra) e la progressione delle carriere tecniche determinata dalla pianificazione annuale degli organici (personale Navigante).

Questa iniziativa, che continua a migliorare significativamente l’engagement dei dipendenti e le performance operative, si è tradotta in azioni di job rotation per il personale di Terra ed in passaggi di qualifica del personale Navigante di Cabina (da Capo Cabina a Capo Cabina Senior, da Assistente di Volo a Capo Cabina).

Per quanto riguarda il Personale Navigante Tecnico, in linea con le previsioni contrattuali ed accordi aziendali, sono stati finalizzati i passaggi da Pilota di 1° a Primo Ufficiale, da Pilota di 2° a Pilota di 1°, da Primo Ufficiale a Comandante.

Inoltre, a seguito delle esigenze aziendali, sono state finalizzate le transizioni del Personale Navigante Tecnico verso gli aeromobili A220, A330 e A350.

# Governance

## Informazioni di carattere societario

La Società Italia Trasporto Aereo S.p.A. (di seguito “Società” o “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 ha per oggetto l’esercizio dell’attività d’impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci ed è partecipata al 59% dal Ministero dell’Economia e delle Finanze e al 41% da Deutsche Lufthansa.

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 Airways, 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 Airways, 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 (“Lufthansa”) per acquisire una quota di minoranza di ITA Airways, documento propedeutico per aprire la trattativa tra le parti.

In data 25 maggio 2023 il MEF e Lufthansa hanno comunicato la conclusione dell’accordo.

In data 30 novembre 2023 il MEF ha comunicato che è stata formalmente notificata alla Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea l’operazione di concentrazione che prevede l’ingresso di Lufthansa nel capitale di ITA Airways. In data 23 gennaio 2024 la Commissione Europea ha deciso di avviare una analisi approfondita (cosiddetta “fase 2”), avendo constatato che la concentrazione notificata suscita seri dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato co-



mune. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica la decisione finale sul caso attesa per il mese di giugno 2024.

In data 3 luglio 2024, La Commissione Europea ha approvato, a norma del regolamento UE sulle concentrazioni, il progetto di acquisizione del controllo congiunto di ITA Airways da parte di Lufthansa e del MEF. L'approvazione è subordinata al pieno rispetto delle misure correttive offerte dal MEF e da Lufthansa (misure relative a (i) rotte a corto raggio; (ii) rotte a lungo raggio; (iii) posizione dominante di ITA Airways nell'aeroporto di Milano-Linate).

In base agli impegni, il MEF e Lufthansa possono attuare l'operazione solo previa approvazione da parte della Commissione di adeguati beneficiari di misure correttive per ciascuno degli impegni relativi alle rotte a breve e lungo raggio e a Milano Linate. La Commissione valuta l'adeguatezza dei beneficiari nel contesto di una procedura distinta di autorizzazione degli acquirenti.

In data 11 novembre 2024 il MEF e Lufthansa hanno notificato alla Commissione la scelta di i) EasyJet quale beneficiario di misure correttive per le rotte a corto raggio e per il trasferimento delle bande orarie di decollo e atterraggio all'aeroporto di Milano Linate; e ii) IAG e AFKLM quali beneficiari di misure correttive per le rotte a lungo raggio. Il MEF e Lufthansa hanno inoltre sottoposto per approvazione alla Commissione gli accordi proposti con i rispettivi beneficiari delle misure correttive.

In data 29 novembre 2024, la Commissione Europea ha riconosciuto l'adeguatezza dei beneficiari per l'attuazione delle misure correttive sopra indicate, nel quadro degli impegni assunti dal MEF e da Lufthansa al fine di acquisire il controllo congiunto di ITA Airways. Il MEF e Lufthansa possono quindi attuare l'operazione.

Per quanto sopra riportato, in data 20 dicembre 2024

l'Assemblea straordinaria ha deliberato, tra l'altro, di:

- (i) adottare - sotto la condizione sospensiva dell'avvenuta integrale sottoscrizione e liberazione dell'aumento di capitale di cui al successivo punto (ii) - un nuovo statuto sociale, adozione che comporta, inter alia, l'istituzione di due categorie di azioni, con automatica conversione delle azioni ordinarie, prive di indicazione del valore nominale, detenute dal socio unico Ministero dell'economia e delle finanze in azioni di categoria B;
- (ii) aumentare il capitale sociale, in via inscindibile, a pagamento, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441, comma 5 del codice civile, da euro 720.000.000,00 ad euro 792.682.926,83, con sovrapprezzo di euro 252.317.073,17, mediante emissione di n. 500.339 azioni di categoria "A" prive di indicazione del valore nominale, da offrirsi in sottoscrizione a Lufthansa;

Il già menzionato aumento di capitale, in data 17 gennaio 2025, è stato integralmente sottoscritto e liberato da Lufthansa, per complessivi euro 325.000.000,00 e per n. 500.339 azioni di categoria "A".

A decorrere dal 17 gennaio 2025, è divenuta altresì efficace la nomina dei nuovi organi sociali, effettuata dall'Assemblea in data 15 gennaio 2025.

Il Consiglio di amministrazione risulta composto dai seguenti 5 componenti: Sandro Pappalardo (Presidente), Joerg Michael Eberhart (Amministratore Delegato e Direttore Generale), Antonella Ballone (Consigliere), Lorenza Maggio (Consigliere) ed Efrem Angelo Valeriani (Consigliere).

Il Collegio Sindacale, invece, risulta composto così come segue: Angela Florio (Presidente), Paolo Maria Ciabattoni (Sindaco effettivo), Federico Testa (Sindaco effettivo), Pierpaolo Cotone (Sindaco supplente) e Stefania Mancino (Sindaco supplente).

## Partecipazioni

Al 31 dicembre 2024 le partecipazioni in essere della Capogruppo sono di seguito rappresentate:

Partecipata	Capitale sociale	Residenza fiscale	Partecipante	% possesso	Metodo consolidamento
Volare Loyalty S.p.A.	150.000 euro - interamente versato	Milano - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing Designated Activity Company - Dac	10.000 euro - interamente versato	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing 2 Designated Activity Company - Dac	10.000 euro - interamente versato	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing 3 Designated Activity Company - Dac	10.000 euro - interamente versato	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale

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.

Di seguito si riassumono le principali informazioni societarie:

Volare Loyalty S.p.A.: 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 Tito Flavio 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.

In data 6 dicembre 2023 è stata costituita la società **AURORA FINANCING DAC**, controllata al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A., con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia.

La costituzione di tale società si è resa necessaria per finalizzare un'operazione di finanziamento destinata all'acquisizione del primo aeromobile di proprietà del Gruppo

Di seguito si riassumono le principali informazioni societarie:

Proprietà: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Capitale sociale: euro 10.000 interamente sottoscritto e versato alla data di stesura della presente relazione.

n° azioni: 10.000 con valore nominale pari a 1 euro.

Amministratori: Andrea Olini, Anna Maria Ferri e Ileana Sannibale.

In data 7 marzo 2024 è stata costituita la società **AURORA FINANCING 2 DAC**, controllata al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A., con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia.

La costituzione di tale società si è resa necessaria per finalizzare un'operazione di finanziamento destinata all'acquisizione di tre aeromobili di proprietà.

Di seguito si riassumono le principali informazioni societarie:

Proprietà: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Capitale sociale: euro 10.000 interamente sottoscritto e versato alla data di stesura della presente relazione.

n° azioni: 10.000 con valore nominale pari a 1 euro.

Amministratori: Andrea Olini, Anna Maria Ferri e Ileana Sannibale.

In data 20 novembre 2024 è stata costituita la società **AURORA FINANCING 3 DAC**, controllata al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A., con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia.

La costituzione di tale società si è resa necessaria per finalizzare un'operazione di finanziamento destinata all'acquisizione di aeromobili di proprietà.

Di seguito si riassumono le principali informazioni societarie:

Proprietà: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Capitale sociale: euro 10.000 interamente sottoscritto e versato alla data di stesura della presente relazione.

n° azioni: 10.000 con valore nominale pari a 1 euro.

Amministratori: Andrea Olini, Anna Maria Ferri e Ileana Sannibale.

### 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 componenti del Consiglio di amministrazione e per il Direttore Generale sono previsti compensi complessivi, anche ai sensi dell'art. 2389, commi 1 e 3, del Codice civile, pari a € 1.094.000,00<sup>6</sup>.

Invece, per il Collegio Sindacale sono previsti compensi complessivi, ai sensi dell'art. 2402 del Codice civile, pari a € 100.000,00.

### Governance aziendale e deleghe

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

#### Assemblea degli azionisti

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

#### Consiglio di amministrazione

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

<sup>6</sup> Si segnala che alla data di stesura della presente Relazione, per quanto a conoscenza della Società, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha richiesto un parere all'Avvocatura dello Stato in merito all'applicabilità al Presidente del Consiglio di amministrazione dell'art. 5, co. 9, del Decreto-Legge n. 95 del 6 luglio 2012. Pertanto, non è stato corrisposto alcun compenso né è stato concesso alcun benefit aziendale. I compensi indicati rappresentano i compensi complessivi fissi, deliberati a gennaio - febbraio 2025.

legge e dallo statuto. Il CdA 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.

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, esercita i compiti definiti dal Codice civile in tema di gestione delle riunioni consiliari/assembleari e le deleghe conferite in materia di rapporti istituzionali, nonché ha il potere di monitorare le funzioni di compliance e risk management. Inoltre, il Presidente svolge un ruolo di supervisione e coordinamento della funzione Internal Audit con il Consiglio di amministrazione.

#### Amministratore Delegato e Direttore Generale

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale ha la rappresentanza legale della Società ed esercita tutti i poteri per la gestione della Società, secondo i limiti di spesa previsti e ad eccezione delle materie riservate dallo Statuto alla competenza esclusiva del Consiglio di amministrazione.

#### 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.

#### Approvazione del bilancio

L'Assemblea degli Azionisti per approvare il bilancio, così come previsto dall'art. 12 dello Statuto della società Italia Trasporto Aereo S.p.A., sarà indetta entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio finanziario. L'utilizzo di tale termine, anziché del termine ordinario di 120 giorni dalla chiusura dell'esercizio finanziario, con-

sentito ai sensi dell'Articolo 2364, comma 2, del Codice civile italiano, è giustificato dal fatto che la Capogruppo è tenuta a redigere il bilancio consolidato e dalla complessità della struttura, anche in considerazione dell'intervenuta modifica della compagine societaria.

#### Operazioni con Parti correlate

La Società ha identificato quali Parti Correlate i componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale, 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 periodicamente aggiornato.

Per la descrizione delle transazioni e il dettaglio dei rapporti patrimoniali ed economici con le parti correlate, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo n.8 del bilancio consolidato.

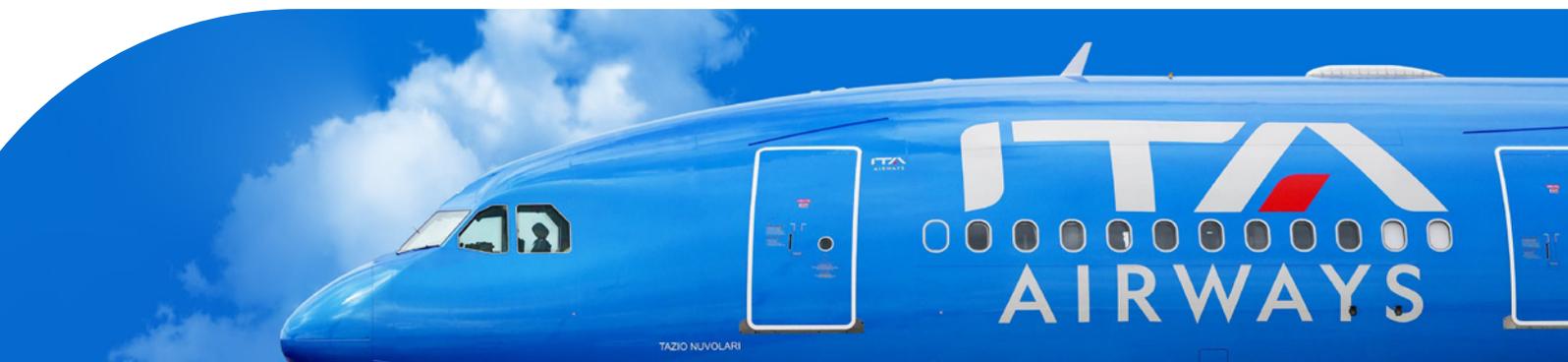
#### Attività di direzione e coordinamento

La Capogruppo non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

#### Analisi e gestione dei rischi

La Capogruppo ITA Airways 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;
- azioni di mitigazione.

La mappatura dei rischi è stata aggiornata nuovamente a fine 2023 e conclusa a marzo 2024 con l'obiettivo di:

- rafforzare la metodologia di risk assessment favorendo una valutazione dei rischi quantitativa;
- aggiornare gli strumenti di valutazione dei rischi;
- aggiornare la risk taxonomy in linea con le best practices.

Il Management effettua una costante valutazione e gestione dei rischi attraverso un processo di monitoraggio, 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, il Gruppo monitora con particolare attenzione la dinamica del prezzo del carburante nonché del tasso di cambio euro/dollaro al fine di realizzare eventuali azioni di mitigazione di tali rischi, attraverso accordi con principali fornitori di carburante o controparti finanziarie.

Come altri vettori nell'industria che utilizzano aeromobili Airbus equipaggiati con motori Pratt & Whitney PW1100G, il gruppo ha monitorato i rischi derivanti da futuri eventi manutentivi addizionali su tali motori in flotta. In particolare, il Gruppo continua a dialogare attivamente con la controparte, Pratt & Whitney, al fine di mitigare il rischio attraverso la formalizzazione di un accordo transattivo a copertura degli eventi manutentivi futuri che si renderanno necessari. Le parti hanno condiviso nel corso del 2024 la struttura commerciale dell'accordo transattivo, approvato dal management del Gruppo ITA Airways, che, in considerazione delle attive e proficue discussioni con la controparte, si ritiene di poter formalizzare nel primo semestre del 2025.

Per un maggiore dettaglio sulle strategie di copertura e sulle operazioni in essere al 31.12.2024 si rimanda al paragrafo 7.2 del bilancio consolidato.

### **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, e periodicamente aggiornato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("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 penale-amministrativa anche a carico degli enti e società dotati di personalità giuridica per alcune tipologie di reati.

Il Modello, approvato inizialmente dal Consiglio di Amministrazione in data 28 luglio 2021 e successivamente aggiornato il 29 marzo 2022 e, da ultimo il 27 febbraio 2024, è un documento organizzativo contenente una integrata declinazione di attività sensibili, analisi del rischio commissione reati, individuazione di soggetti di riferimento e principi di controllo, articolati in diverso modo, finalizzato, ove correttamente attuato, a prevenire e mitigare i rischi derivanti dalla commissione degli illeciti espressamente previsti dal D. Lgs. 231/2001, con conseguente responsabilità di tipo penale/amministrativa anche per la Società stessa.

Il Gruppo ha altresì adottato un Codice Etico ("Codice") che rappresenta un elemento essenziale del sistema di controllo interno. Mediante tale Codice, il Gruppo intende affermare, in attuazione dei valori di lealtà, onestà e professionalità, i principi e le regole di comportamento che gli amministratori, gli organi di controllo, il management, tutti i dipendenti, fornitori, consulenti, partner e coloro che intrattengono rapporti, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente con le società sono tenuti a rispettare nello svolgimento delle loro attività.

La Capogruppo ha istituito e nominato il 7 settembre 2022 un proprio Organismo di Vigilanza cui ha affidato il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello e di promuoverne il relativo aggiornamento.

### **La gestione delle Segnalazioni Whistleblowing**

Nel corso del 2023, la Capogruppo ha avviato e completato un progetto di aggiornamento della procedura inerente alla gestione delle Segnalazioni Whistleblowing, aggiornata da ultimo il 31 luglio 2024, recependo le nuove disposizioni introdotte dal D.Lgs. 24/2023, che disciplina la protezione delle persone che segnalano violazioni di disposizioni normative nazionali o dell'Unione europea che ledono l'interesse pubblico o l'integrità del Gruppo di cui siano venute a conoscenza.

Ogni violazione - o sospetto di violazione - dei Programmi di Compliance o i comportamenti, atti od omissioni che ledono l'integrità del Gruppo e che costituiscono un illecito rilevante ai sensi della normativa applicabile, in materia di whistleblowing, possono essere segnalati tramite un'unica piattaforma a livello di Gruppo ("Integrity Line") accessibile dall'indirizzo [www.itaairways.integrityline.com](http://www.itaairways.integrityline.com)

### **Attività di Ricerca e Sviluppo**

Il Gruppo non ha svolto attività di ricerca e sviluppo nel periodo di riferimento della presente relazione.

# Altre Informazioni

## Scenario normativo interno, comunitario, internazionale

### Ambito Nazionale

#### Oneri di servizio pubblico Sardegna

A seguito delle gare bandite dalla Regione Autonoma della Sardegna ad ottobre 2022 per l'assegnazione del diritto di operare i servizi aerei in esclusiva e con compensazione dal 17 febbraio 2023 al 26 ottobre 2024, 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, inizialmente andate deserte, sono state nuovamente bandite sotto forma di procedure negoziate per affidare le due rotte in esclusiva e con compensazione per un periodo di 8 mesi (dal 17 febbraio al 28 ottobre 2023). 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. Con riferimento a queste ultime due rotte, a marzo 2023 la Regione ha bandito una nuova gara per l'affidamento, in esclusiva e con compensazione, dei servizi aerei dal 29 ottobre 2023 al 26 ottobre 2024. ITA Airways ha partecipato alle procedure negoziate ma entrambe le rotte sono state aggiudicate ad Aeroitalia.

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 83 del 25 marzo 2024 è stata estesa l'applicazione dell'attuale regime di oneri di servizio pubblico a tutto il 2025 con possibilità di proroga per il periodo strettamente necessario a identificare e

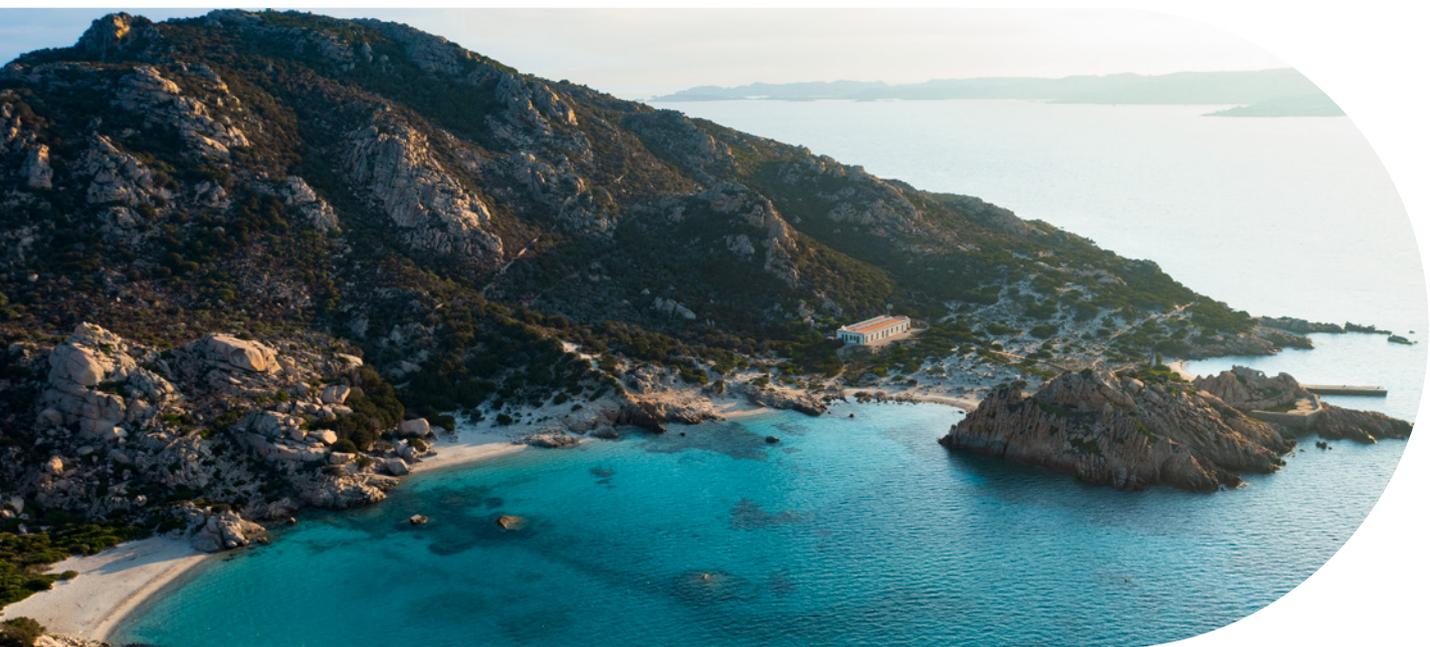
condividere con gli Enti competenti nonché avviare il nuovo regime di OSP.

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 26 aprile 2024 la Commissione Europea ha informato della pubblicazione dei relativi bandi di gara per l'assegnazione del diritto di operare i servizi aerei sulle rotte interessate in esclusiva dal 27 ottobre 2024 al 25 ottobre 2025. Il termine ultimo per presentare le rispettive offerte era inizialmente fissato al 2 luglio 2024, data entro la quale ITA Airways aveva presentato offerta per le 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. A seguito della segnalazione di un presunto malfunzionamento della piattaforma telematica su cui si svolgevano le gare, su richiesta di uno dei concorrenti la Regione Sardegna ha riaperto i termini per la presentazione delle offerte, fissando come nuova scadenza il giorno 10 luglio 2024.

Le gare relative alle rotte Alghero-Roma Fiumicino e Alghero-Milano Linate sono andate deserte, ITA Airways ha presentato offerta per le restanti procedure di gara. Le rotte Cagliari-Fiumicino e v.v., Cagliari-Milano Linate e v.v. e Olbia-Milano Linate e v.v. sono state aggiudicate ad Aeroitalia mentre per la Olbia-Roma Fiumicino e v.v., inizialmente assegnata a Volotea, Aeroitalia ha presentato l'accettazione degli oneri senza esclusiva e senza compensazione, stessa cosa ha fatto Volotea e la rotta è operata da entrambi i vettori.

Per le rotte su Alghero sono state indette nuove procedure di gara, con scadenza per la presentazione delle offerte fissata all'8 ottobre 2024. Entrambe le rotte sono state affidate ad ITA Airways per il periodo 27 ottobre 2024 - 25 ottobre 2025.





## 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.

A ottobre 2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un tavolo tecnico sulle questioni relative al Piano Nazionale Aeroporti, a cui ITA Airways partecipa sia direttamente che tramite Assaereo; tali tavoli tecnici hanno portato il Ministero a lavorare ad una bozza rivista del Piano che è stata annunciata durante un'audizione del Viceministro on. Galeazzo Bignami tenutasi in data 24 luglio 2024 ma non ancora resa pubblica.

## Sconti Sicilia

Il 10 novembre 2023 è stato pubblicato il Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento delle infrastrut-

ture, della mobilità e dei trasporti della Regione Sicilia ("D.D.G.") n. 3158/2023 che ha approvato l'avviso esplorativo rivolto alle compagnie aeree avente ad oggetto "Sconto sul prezzo dei biglietti aerei ai cittadini residenti in Sicilia per la riduzione degli svantaggi derivanti dall'insularità", integrato dall'addendum approvato con D.D.G. n. 3416 del 24 novembre 2023.

L'avviso aveva ad oggetto l'attivazione di uno sconto del 25% (o del 50% per alcune categorie di passeggeri) sul costo del biglietto aereo a tutti i passeggeri residenti in Sicilia che viaggiano sulle rotte tra gli aeroporti siciliani e gli aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino), Milano (Linate e Malpensa) e Bergamo. Lo sconto applicato dai vettori aerei aderenti sarebbe stato rimborsato ai vettori stessi dalla Regione Siciliana.

ITA Airways ha formalmente aderito all'avviso esplorativo in data 17 novembre 2023, adeguando il proprio sito web a far data dal 15 dicembre 2023.

Con DDG del 14 marzo 2024 il contributo è stato esteso a tutti i collegamenti diretti degli aeroporti siciliani con tutti gli aeroporti sul territorio nazionale, sia in andata sia in ritorno, anche per singola tratta, sui biglietti aerei acquistati per voli effettuati a partire dal 15 marzo 2024 e fino al 31 dicembre 2024. In vista delle festività natalizie, con conseguente incremento della domanda di voli da parte dei cittadini residenti, il DDG del 5 dicembre 2024 ha incrementato, limitatamente al periodo 7 dicembre 2024-6 gennaio 2025, il contributo della Regione al 50% sul costo totale del biglietto, estendendo tale beneficio a tutti i cittadini nati in Sicilia.

#### Attività di monitoraggio sui prezzi dei biglietti aerei

Il 30 giugno 2023 l'Unità di missione a supporto del garante per la sorveglianza dei prezzi del Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha avviato un monitoraggio sull'andamento dei prezzi del trasporto aereo relativamente a specifiche tratte per verificare i livelli di prezzo corrispondenti al corretto e normale andamento del mercato e preservare i diritti dei consumatori.

Le rotte oggetto di rilevazione sono Roma - Milano e v.v., Roma - Venezia e v.v., Roma - Palermo e v.v., Roma - Cagliari e v.v., Roma - Catania e v.v., Milano - Palermo e v.v., Milano - Cagliari e v.v. e Milano - Catania e v.v. Il periodo di rilevazione, inizialmente previsto dall'1/1/2022 al 31/12/2023, è stato esteso prima al 31/12/2024 e in seguito al 31/12/2025.

La Compagnia collabora sin dall'inizio con l'Unità di Missione e fornisce mensilmente i dati richiesti.

#### Abolizione addizionale comunale sui diritti d'imbarco

L'addizionale comunale sui diritti di imbarco è applicata a ciascun biglietto di trasporto aereo acquistato

da qualsiasi passeggero per voli su aeroporti italiani, in una misura tra € 6,5 e € 9 a biglietto a seconda dell'aeroporto di partenza.

Parte di tali somme costituisce la principale e quasi esclusiva fonte di finanziamento per il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale (Fondo Trasporto Aereo) e, altresì, per la Gestione degli Interventi Assistenziali e di Sostegno alle gestioni previdenziali (GIAS), entrambe gestite da INPS.

L'addizionale è stata eliminata dalla Regione Friuli-Venezia Giulia a partire dal 1° gennaio 2024 e dalla Regione Calabria a decorrere dal 1° agosto 2024.

A seguito di tali iniziative il vettore Ryanair ha aperto una nuova base presso l'aeroporto di Trieste e ha aumentato la propria offerta sugli aeroporti calabresi.

#### Delibera ART - Risoluzione N. 34/2024

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha avviato con delibera n. 169/2023 del 9 novembre 2023 un procedimento per la definizione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi di trasporto aereo e delle relative infrastrutture aeroportuali con riguardo al trattamento dei reclami. Il provvedimento presenta diversi elementi di criticità relativamente alla legittimità dell'intervento normativo proposto, nonché rispetto a talune fattispecie introdotte con il medesimo, che impongono oneri addizionali agli operatori esercenti servizi aerei da e per l'Italia. Nel mese di marzo l'ART ha lanciato una consultazione pubblica tesa a raccogliere le osservazioni e i commenti dei soggetti interessati dal provvedimento, in via propedeutica all'avvio dei successivi passaggi normativi, attesi nei prossimi mesi.

#### Ambito UE

##### Fit for 55

Nel mese di settembre 2023, il Consiglio UE ed il Parlamento UE hanno formalmente approvato il regolamento "RefuelEU", la misura che definisce un sistema di regole volte a disciplinare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Secondo le regole introdotte, i produttori di carburante saranno chiamati a fornire una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione, in tutti gli aeroporti dell'Unione Europea, a partire dal 2% del carburante totale nel 2025, per arrivare al 70% entro il 2050. Il mix dovrà inoltre contenere una quota minima, crescente nel tempo, dei carburanti sintetici più moderni ed ecologici al fine di limitare l'impatto ambientale del settore.

RefuelEU costituisce uno dei pilastri pacchetto “Fit for 55”, unitamente alla revisione dell’EU Emissions Trading System EU-ETS. In linea con le modifiche introdotte, già ratificate da Consiglio e Parlamento Ue, il sistema EU-ETS si applica ai soli voli intraeuropei (compresi i voli in partenza verso il Regno Unito e la Svizzera), prevedendo la graduale riduzione delle quote di emissioni gratuite per il settore dell’aviazione, ed in particolare: il 25% già nel 2024, il 50% nel 2025 e il 100% nel 2026. Conseguentemente, tutte le quote saranno messe all’asta a partire dal 2026. Il Consiglio e il Parlamento UE hanno stabilito di riservare 20 milioni di quote per ridurre il differenziale di costo tra jet fuel e carburanti sostenibili (“SAF Allowances”) che nel breve termine rappresenteranno

una scelta preferenziale la riduzione dell’impatto ambientale del settore.

Il pacchetto di iniziative inserite all’interno del pacchetto legislativo “Fit for 55”, è infine completata dalla proposta di revisione dell’Energy Taxation Directive (ETD), la quale prevede l’introduzione in una tassa sul combustibile aereo. Le discussioni sulla misura sono state differite alla nuova legislatura e sono attualmente in corso.

### EU-Bangladesh

L’Unione Europea e il Bangladesh hanno firmato il 7 giugno u.s. un accordo orizzontale nel settore del trasporto aereo. L’accordo consentirà a qualsiasi compagnia aerea dell’UE di effettuare voli tra il Bangladesh e uno dei sette Stati membri dell’UE i cui accordi bilaterali sui servizi aerei con il Bangladesh non lo consentano già (in particolare: Belgio, Danimarca, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Francia e Slovacchia). In precedenza, questi accordi bilaterali sui servizi aerei consentivano solo alle compagnie aeree possedute e controllate dallo Stato membro firmatario o ai suoi cittadini di volare tra tale paese ed il Bangladesh.

Concedendo a tutti i vettori aerei dell’UE un accesso non discriminatorio alle rotte che collegano l’UE e il Bangladesh, l’accordo garantirà una maggiore concorrenza e favorirà una migliore connettività.

### Single European Sky (SES2+)

Il 01 dicembre u.s. è entrato in vigore il nuovo regolamento sul cielo unico europeo (SES2+), che mira a rendere lo spazio aereo europeo più efficiente e sostenibile.

Il nuovo regolamento incoraggia i fornitori di servizi di navigazione aerea ad aumentare l’efficienza e ad adottare tecnologie moderne, al fine di ridurre la congestione dello spazio aereo europeo e fornire servizi migliori. Mira, inoltre, a promuovere l’innovazione e lo sviluppo di nuovi servizi nel settore.

Il regolamento è inoltre volto a ridurre l’impatto ambientale dei voli fissando obiettivi di prestazione climatica e ambientale per i fornitori di servizi di navigazione aerea e incoraggiando le compagnie aeree ad adottare pratiche più sostenibili grazie a un sistema di tariffazione equo. L’effettiva attuazione del regolamento dipenderà dall’elaborazione di misure di attuazione da parte della Commissione, che saranno adottate con l’accordo degli Stati membri.

Nonostante i passi in avanti, il SES2+ non risolve il tema della frammentazione degli spazi aerei europei e le relative inefficienze, rinviando per lo scopo a successivi provvedimenti e iniziative.





## Ambito Extra-UE

### Etiopia

Le Autorità aeronautiche etiopi hanno richiesto ad Enac la concessione temporanea di diritti di quinta libertà sulle rotte Addis Abeba/Roma/Madrid, a favore della compagnia Ethiopian Airlines, 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 punti in Europa diversi da Madrid.

### Georgia

Le Autorità aeronautiche della Georgia hanno rappresentato all'Enac l'interesse del vettore georgiano al cargo Georgian Airlines ad operare collegamenti con diritti di settima libertà tra lo scalo cinese di Haikou (HAK) e l'aeroporto di Milano Malpensa.

I rapporti aeronautici tra l'Italia e la Georgia sono disciplinati dall'accordo globale UE/Georgia che non contempla nella Tabella delle Rotte a favore della Georgia alcuno scalo intermedio e oltre in Cina, ma solamente punti intermedi in Paesi aderenti all'European Common Aviation Area (ECAA), in Paesi Euromed e nei 4 Stati equiparati a quelli UE e punti oltre solo sul territorio dell'Unione Europea (Annesso I dell'Accordo). L'intesa non prevede, inoltre, l'espletamento di collegamenti con diritti di settima libertà, e anche quelli di quinta libertà possono essere esercitati nel solo ambito UE laddove dovessero essere recepite nell'or-

dinamento georgiano diverse norme comunitarie. La richiesta è in via di valutazione.

### Maldivi

Le Autorità aeronautiche delle Maldive hanno rappresentato l'interesse del vettore maldiviano Beond per utilizzare diritti di quinta libertà tra Milano e Dubai sui voli che il vettore opera sulla rotta Malè - Dubai - Milano.

Gli accordi bilaterali vigenti tra Italia e Maldive prevedono che i diritti di quinta libertà siano concordati tra le Autorità Aeronautiche. La richiesta è al vaglio delle autorità italiane.

### Taiwan

Il 24 e 25 settembre u.s. si sono svolte a Taiwan le consultazioni aeronautiche tra autorità aeronautiche al fine di ampliare la collaborazione nel settore dei collegamenti aerei tra i due Paesi. Le intese raggiunte, che hanno portato ad un parziale ampliamento delle facultà operative previste nella relazione, sono subordinate alla firma del relativo Memorandum of Understanding, attualmente al vaglio delle rispettive autorità.

### Negoziati ICAN

Dal 21 al 25 ottobre si è svolto a Kuala Lumpur (Malesia) il XVI ICAO Air Service Negotiation Event, ICAN2024. Nel corso di tale evento la delegazione italiana ha tenuto, con esito positivo, negoziati aeronautici con India, Malawi, Mali, Mongolia, Regno Unito, Togo e Uzbekistan. Si sono inoltre svolti incontri di caratte-

re tecnico – operativo con Nigeria e Seychelles tesi a consolidare e promuovere lo sviluppo delle relazioni aeronautiche, nonché incontri informali con Emirati Arabi Uniti e Iraq al fine di approfondire tematiche di settore.

Si riporta una breve sintesi delle consultazioni intervenute.

- **India** - Proposto un Memorandum of Understanding (MoU) da parte della delegazione italiana da discutersi successivamente. La parte indiana ha richiesto chiarimenti rispetto alla questione relativa al diniego ad operare sullo scalo milanese di Linate per i propri vettori;
- **Malawi** - Definito un nuovo Air Services Agreement (ASA) e firmato un MoU operativo. Previste 14 frequenze passeggeri e 7 frequenze per i servizi all cargo. Ampie facoltà di code sharing;
- **Mali** - Sottoscritto un MoU e redatto un Record of Discussion nel quale si è dato atto dello svolgimento dei negoziati e si è fatto richiamo alla consegna da parte della delegazione italiana di una proposta di ASA contenente le clausole di designazione europee e gli obblighi previsti dalla normativa europea;
- **Mongolia** - Parafato un ASA e sottoscritto un MoU che ha aggiornato il quadro operativo bilaterale, prevedendo 14 frequenze passeggeri e 7 all cargo, ampi diritti di code sharing e politica liberale per i voli charter;
- **Nigeria** - Redatto un Record of Discussion nel quale si riporta la discussione relativa alla possibilità di operare sull'Italia da parte dei vettori nigeriani;
- **Regno Unito** - I negoziati hanno condotto all'aggiornamento del MoU firmato nel corso dell'ICAN2023 con particolare riguardo ai servizi all cargo scheduled and non-scheduled, con diritti di 5<sup>a</sup> libertà, incrementati a 14 frequenze;
- **Seychelles** - Le parti hanno confermato la reciproca disponibilità a incontrarsi nel medio periodo al fine di concludere un nuovo Air service Agreement e un nuovo Memorandum of Understanding;
- **Togo** - Le relazioni tra l'Italia e il Togo non erano regolate da accordi aeronautici. Nel corso dell'ICAN2024, la delegazione italiana ha raggiunto un'intesa aeronautica, con la parafatura di un ASA e la sottoscrizione di un MoU, che prevede 14 frequenze passeggeri e 7 all cargo, ampi diritti di code sharing e politica liberale per i voli charter;
- **Uzbekistan** - Sottoscritto un nuovo MoU che ha aggiornato il quadro operativo determinato nel 2007. Prevista una capacità di 14 voli settimanali passeggeri e 21 voli settimanali per i servizi all cargo. Ampliata la tabella delle rotte e le facoltà per i code sharing.



# Contenziosi in essere

## Contenzioso trasportistico

In merito alla gestione del contenzioso trasportistico civile, relativo a disservizi a passeggeri e bagagli, al 31 dicembre 2024 risultano pendenti nel territorio italiano 3.240 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 pari a circa euro 2,29 milioni di euro, il cui rischio di soccombenza è stato stimato sulla base anche delle indicazioni fornite dai consulenti legali appositamente incaricati.

All'estero risultano pendenti n. 1.848 procedimenti (rischio stimato pari a circa 3,56 milioni di euro, principalmente in 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 passivi, è altresì significativo menzionare:

- **Altavilla vs Italia Trasporto Aereo SpA:** impugnazione della delibera del Consiglio di amministrazione della Società del 20 ottobre 2022 e contestuale richiesta di risarcimento danni (da qualificarsi in corso di causa) da parte del dott. Alfredo Altavilla. Il rischio di soccombenza è allo stato giudicato come remoto dal consulente legale appositamente incaricato. Udienda per la precisazione delle conclusioni fissata al 24 novembre 2025.
- **Altavilla vs Italia Trasporto Aereo S.p.A.:** impugnazione della delibera dell'Assemblea dei Soci del 16 novembre 2022 e richiesta di risarcimento danni (da qualificarsi in corso di causa) da parte del dott. Alfredo Altavilla. Il rischio di soccombenza è allo stato giudicato come remoto dal consulente legale appositamente incaricato. L'udienza per l'eventuale ammissione dei mezzi istruttori è fissata al 9 settembre 2025.
- Risultano infine pendenti alcuni contenziosi afferenti all'area cargo (trasporto merci), in relazione ai quali il rischio è ritenuto poco significativo.

Tra i contenziosi di natura civilistica attivi merita menzione il seguente:

- **Italia Trasporto Aereo S.p.A. vs Aeroitalia S.r.l.** – Tribunale di Roma.  
Nell'ambito della propria attività imprenditoriale Aeroitalia ha registrato e ha iniziato ad utilizzare il marchio figurativo e il logo Aeroitalia utilizzando segni che, ad avviso della Società, sono confondi-



bili con gli storici e noti Marchi Alitalia di proprietà industriale di ITA Airways.

Per questi motivi, in data 11 dicembre 2023 ITA Airways ha promosso un contenzioso avverso Aeroitalia S.r.l. al volto ad accertare la contraffazione del marchio Alitalia ed in correlato illecito di concorrenza sleale posti, oltre alla richiesta di risarcimento danni.

Nel corso del già menzionato contenzioso civile, è stato tra l'altro ritenuto necessario attivare un incidente cautelare al fine di ottenere, nelle more della decisione di merito, la cessazione delle condotte contestate. Per la fase cautelare è tuttora pendente il reclamo proposto da ITA Airways avverso l'or-



dinanza resa dal Tribunale il 27 febbraio 2024. Relativamente alla fase di merito, all'esito dell'udienza del 7 novembre 2024, il Tribunale ha parzialmente accolto le istanze di ITA Airways afferenti all'esibizione di documenti e scritture contabili di Aeroitalia e rinviato per il relativo esame all'udienza dell'8 maggio 2025.

### Contenzioso amministrativo

Al 31 dicembre 2024 risultano pendenti i seguenti contenziosi amministrativi:

- Sig. Abela + altri/Italia Trasporto Aereo S.p.A. dinanzi al TAR Lazio. Si tratta di un giudizio di ottemperanza rispetto alla sentenza TAR Lazio n. 10225/2024 in materia di accesso agli atti. Questo giudizio è stato successivamente definito con sentenza n. 3970 del 24 febbraio 2025, che ha respinto il ricorso di parte di avversaria;
- Poste Air Cargo S.r.l./Italia Trasporto Aereo S.p.A. dinanzi al TAR Lazio, giudizio con il quale Poste Air Cargo chiede l'annullamento del provvedimento di aggiudicazione della procedura aperta, indetta da Banca d'Italia per l'affidamento dei servizi di trasporto aereo e aeroportuali per la movimentazione internazionale di valori. La ricorrente ha formulato anche istanza cautelare, per la cui discussione si è tenuta la camera di consiglio in data 15 gennaio 2025.

### Contenzioso giuslavoristico

- Al 31 dicembre 2024 risultano complessivamente pendenti presso il Tribunale e/o la Corte d'Appello di Roma, Milano, Civitavecchia, Palermo e presso la Corte di Cassazione un totale di n° 50 ricorsi che coinvolgono ITA Airways (per un totale complessivo di n° 1227 ricorrenti), in parte promossi da coloro

che avevano già indirizzato alla Società diffide stragiudiziali (al 31 dicembre 2024 ne risultano pervenute circa n° 302, al netto dei lavoratori che hanno in seguito rinunciato alla stessa o che hanno azionato un giudizio in sede giudiziale). Dei predetti n° 50 ricorsi, n° 41 riguardano il contenzioso 2112 c.c. (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), mentre i restanti n° 9 sono relativi al contenzioso di altra natura (accertamento legittimità licenziamento, diritto di precedenza, differenze retributive, legittimità dei criteri e delle graduatorie ai fini dell'assunzione, presunte condotte discriminatorie).

- Relativamente al contenzioso inerente alla pretesa applicazione dell'articolo 2112 c.c., il rischio di soccombenza, anche alla luce dell'evoluzione processuale del contenzioso, è stato confermato dal legale esterno incaricato della rappresentanza e difesa in giudizio della Società come remoto.
- Rispetto ai giudizi diversi dalla pretesa applicazione dell'articolo 2112 c.c., e per i quali il legale esterno ha stimato il rischio di soccombenza come "probabile" ed un fondo rischi risulta appostato nel bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, si segnala quanto segue:
  - o n.1 giudizio di impugnativa del licenziamento (azionato da 52 ricorrenti, che erano stati reintegrati a seguito del riconoscimento in primo grado della continuità del loro rapporto di lavoro con ITA Airways e che hanno impugnato il licenziamento per giusta causa disposto nei loro confronti per essersi rifiutati di presentarsi alle visite mediche e ai colloqui preliminari all'impiego in servizio). Il giudizio di primo grado si è concluso con un esito parzialmente favorevole per la Società. Avverso tale sentenza, controparte ha

- proposto appello che è attualmente pendente. Inoltre, avverso la stessa sentenza, ITA Airways ha proposto appello per il capo della pronuncia che ha dichiarato il diritto all'indennità risarcitoria per n° 10 ricorrenti e la reintegra per n° 1 ricorrente;
- o n° 1 causa riguarda un dipendente, il quale, assunto a tempo determinato, ha sostenuto il suo diritto di precedenza nelle assunzioni a tempo indeterminato ex art. 24 D.lgs. 81/2015;
  - o n° 1 causa è stata promossa da n. 4 dipendenti che hanno dedotto presunte condotte discriminatorie della Società che aveva loro revocato, in applicazione del Regolamento aziendale, una liberalità aziendale costituita dalle agevolazioni di viaggio;
  - o n° 1 causa intentata da n. 1 ex dirigente che ha impugnato il suo licenziamento per giusta causa;
  - o n° 2 ricorsi aventi tutti ad oggetto pretese differenze retributive presentati da n. 2 dipendenti con la qualifica di Assistenti di volo;
  - o n° 1 giudizio in grado di appello relativo a un n° 1 dipendente con la qualifica di Comandante reintegrato per effetto della sentenza di primo grado che aveva dichiarato l'illegittimità del licenziamento per giusta causa.

## Reclami e Segnalazioni presentati all'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali

Alla data del 31 dicembre 2023 erano stati presentati quattro reclami all'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali (il "Garante" o "Autorità") ai sensi dell'art. 77 del Regolamento (UE) n. 2016/679 che hanno tutti ad oggetto i riscontri forniti alle richieste di esercizio del diritto d'accesso da parte degli interessati. Su questi reclami l'Autorità ha aperto altrettanti fascicoli.

In merito a uno dei già menzionati reclami - quello formalizzato cronologicamente prima degli altri - il Garante ha notificato un provvedimento con il quale non ha applicato nessuna sanzione ma solo un ammonimento nei confronti della Società (Registro dei provvedimenti n. 39 del 30 gennaio 2025).

In relazione agli altri tre reclami si rappresenta che, per uno di questi è stato notificato dall'Autorità un avvio di procedimento sanzionatorio, in data 29 gennaio 2025, avverso il quale sono presentate memorie sarà altresì tenuta un'audizione per meglio rappresentare le difese della Società. In merito agli altri due reclami, di contro, non si hanno da segnalare aggiornamenti dopo le due diverse richieste di informazioni, formulate ai sensi dell'art. 157 del Codice Privacy, da parte del Dipartimento Realtà Economiche e Pro-

duktive del Garante. Con particolare riguardo a questi ultimi, poi, si deve aggiungere che gli esiti degli stessi potrebbero essere affetti dalla pronuncia che il Tribunale di Roma ha emesso nella causa iscritta al numero R.G. 44321/2023, intentata da uno dei reclamanti avverso il provvedimento di archiviazione che il Garante ha disposto in relazione ad alcune argomentazioni del reclamo dallo stesso presentato.

Il Tribunale di Roma, nella sentenza in questione, ha cassato le motivazioni con le quali l'Autorità aveva omesso di esprimersi, ne ha annullato il provvedimento e ha disposto che il Garante esamini le domande del reclamante. Ciononostante, ad oggi ITA Airways non ha ricevuto ulteriori richieste di informazioni e dunque nessuna attività istruttoria è stata avviata a questo proposito. Resta da comprendere se il Garante voglia procedere in questo senso, soprattutto in considerazione della richiesta di archiviazione del reclamo che è stata depositata dal ricorrente, attore nel contestuale giudizio civile avverso l'Autorità. Il rischio sanzione è stato stimato dai consulenti legali coinvolti come "possibile". Sulla base della giurisprudenza del Garante, l'ammontare dell'eventuale sanzione potrebbe essere al massimo pari ad euro 300.000 (per tutti e tre i procedimenti).

In data 18 luglio 2023 è stata presentata una segnalazione ai sensi dell'art.144 del Codice Privacy relativa ad un asserito trasferimento dati tra la Società Aerea Italiana in A.S. ed ITA Airways. Il Garante ha notificato l'avvio di procedimento sanzionatorio, in data 29 gennaio 2025, avverso il quale sono presentate memorie e sarà altresì tenuta un'audizione per meglio rappresentare le difese della Società. Il rischio sanzione è stato stimato cautelativamente dai consulenti legali coinvolti come "possibile". Non è prevedibile l'ammontare di una eventuale sanzione, in tali scenari l'Autorità ha comminato sanzioni pari, in media, allo 0,2% del fatturato annuo del contravventore.

È infine pendente, sempre avanti al Tribunale di Roma, un giudizio per l'impugnazione di un provvedimento del Garante con il quale lo stesso disponeva l'archiviazione di alcune contestazioni contenute nel reclamo presentato da un interessato. In siffatto giudizio la Società si è costituita in qualità di resistente secondaria sebbene da un eventuale accoglimento dell'impugnazione non deriverebbero per la stessa conseguenza diretta.

## Eventuali contenziosi tributari / fiscali

Al 31 dicembre 2024 non risultano pendenti o potenziali contenziosi in materia fiscale.

# Politiche di gestione della sicurezza

## Sicurezza informatica

Il Gruppo intraprende iniziative volte a mitigare l'esposizione ai rischi cyber mediante l'implementazione di soluzioni tecniche e la definizione/standardizzazione di processi aziendali.

## 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.

Il Gruppo 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 certificatore indipendente iscritto in una banca dati europea. A tal fine la Capogruppo si è attivata per ottenere tale certificazione per gli scali di interesse.

Ulteriori normative di impatto sull'operatività della Capogruppo 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".

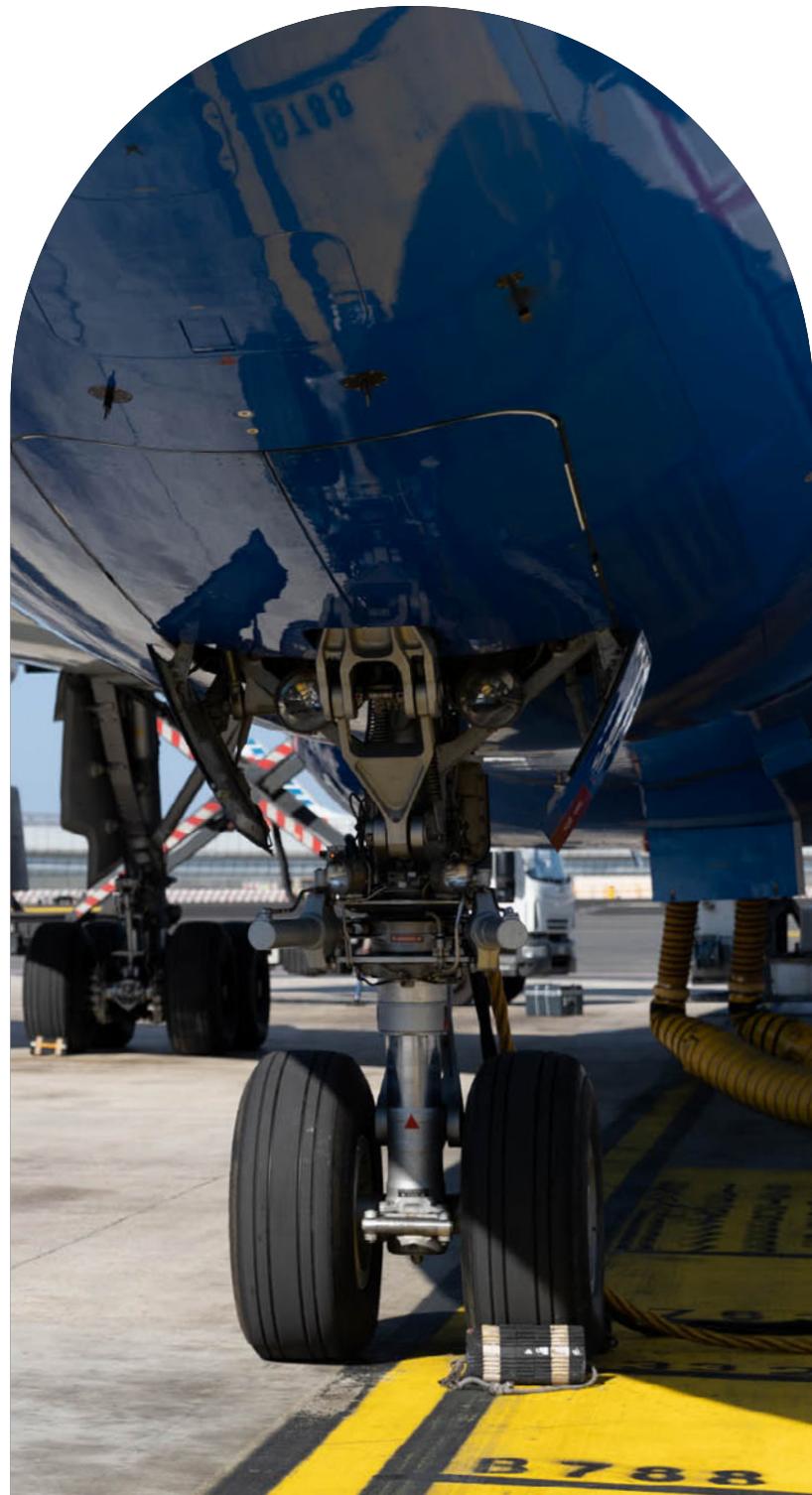
## Sicurezza del Patrimonio

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.

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 del Gruppo ed i fornitori di ITA Airways, secondo le tempistiche esplicitate dai clienti interni.



# Environment, Social and Governance

ITA Airways nasce con l'obiettivo di diventare una compagnia aerea innovativa e sostenibile.

La Sostenibilità, pilastro del Piano Industriale di ITA Airways, rappresenta per la Compagnia un obbligo imprescindibile da perseguire in linea con i Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite.

Si impegna ad operare garantendo un sempre maggiore rispetto dell'ambiente, naturale e umano, e incorporando i principi ESG nella Governance aziendale. Valori declinati interamente nel Manifesto di Sostenibilità UNDER THE SAME SKY.

La strategia di crescita della Compagnia prevede lo sviluppo di una serie di importanti iniziative ESG, a partire dal rinnovo della flotta, con il beneficio di creare valore per la collettività, il Paese e il Pianeta.

Le linee guida della sostenibilità aziendale 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 proprie persone al centro;
5. Incorporare i principi ESG nella governance aziendale e guidarla in base a essi.

Nel 2024 continua l'implementazione della Strategia di Sostenibilità basata sul **'Manifesto di Sostenibilità'** che identifica gli impegni aziendali in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti dall'ONU. Il Manifesto è declinato in dieci impegni ESG (Environment, Social, Governance):

- **Environment:**
  - o Decarbonizzazione
  - o Compensazione delle emissioni
  - o Green value chain
- **Social:**
  - o Diversità, Inclusione e Crescita
  - o Parità Di Genere e Pay Gap
  - o Supporto alla Comunità
  - o Promozione del Turismo
- **Governance:**
  - o Value Based Management
  - o Politiche e Pratiche Etiche
  - o Engagement in the Sustainability Agenda.

Il piano per il 2024, in continuità con il 2023, è articolato nelle seguenti 36 linee di azione relative ai 10 impegni del Manifesto:

## Sustainability Plan framework | Linee di azioni

5 PILLARS	10 ESG COMMITMENTS	36 LINE OF ACTIONS
 Crescere come compagnia aerea innovativa guidata dai criteri di sostenibilità;	<b>DECARBONIZZAZIONE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progressivo rinnovo della flotta</li> <li>• Miglioramento dell'efficienza del consumo di carburante degli aeromobili</li> <li>• Riduzione dell'impatto ambientale delle attività affidate a Gestori aeroportuali ed Enti aeroporti</li> <li>• Collaborare con gli stakeholder dell'industria del trasporto aereo</li> </ul>
	<b>COMPENSAZIONE DELLE EMISSIONI</b>	
 Ridurre l'impatto della value chain sul pianeta	<b>GREEN VALUE CHAIN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coinvolgimento dei passeggeri nella riduzione dell'impatto ambientale attraverso l'acquisto del SAF e la 'compensazione'</li> <li>• Introduzione di materiali di bordo alternativi e sostenibili</li> <li>• Fornitura ai clienti di pasti e snacks basati sui principi di una dieta sana ed equilibrata</li> <li>• Miglioramento della raccolta differenziata e gestione rifiuti a bordo</li> </ul>
	<b>DIVERSITA', INCLUSIONE &amp; CRESCITA</b>	
 Mettere le proprie persone al centro	<b>PARITA' DI GENERE E PAY GAP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmi di istruzione e formazione</li> <li>• Politiche retributive, iniziative di 'welfare' e 'benefits'</li> </ul>
	<b>SUPPORTO ALLA COMUNITA'</b>	
 Creare valore per i clienti, le comunità e il nostro paese	<b>PROMOZIONE DEL TURISMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promozione talenti femminili nell'industria dell'aviazione</li> <li>• Uguaglianza di trattamento nei processi di selezione</li> </ul>
	<b>VALUE BASED MANAGEMENT</b>	
 Incorporare i principi ESG nella governance aziendale e guidarla in base a essi	<b>POLITICHE E PRATICHE ETICHE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento dell'accessibilità delle strutture e dell'esperienza di volo per le persone con disabilità</li> <li>• Donazione e supporto alle comunità filantropiche</li> </ul>
	<b>ENGAGEMENT IN THE SUSTAINABILITY AGENDA</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementare l'utilizzo del carburante ecologico SAF</li> <li>• Innovazione tecnologica per la riduzione dell'impatto ambientale dell'industria dell'aviazione</li> <li>• Promozione del trasporto intermodale</li> <li>• Riduzione del peso degli aeromobili</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offerta per le aziende con carburante ecologico SAF (Sustainable Aviation Fuel)</li> <li>• Recupero e riutilizzo di materiali in ottica di circolarità</li> <li>• Strategia green interna e sostenibilità degli edifici/uffici</li> <li>• Procedure di approvvigionamento sostenibile verso i fornitori</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento della Consapevolezza ed azioni su diversità e inclusione</li> <li>• Promozione del benessere e bilanciamento tra lavoro e vita privata</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisi e azioni per la riduzione del differenziale retributivo di genere</li> <li>• Promozione di leadership al femminile all'interno della Compagnia</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partnerships con organizzazioni no-profit per supportare comunità bisognose</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaborazione nella promozione dei principi del turismo sostenibile</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento dei processi decisionali con criteri di priorità e monitoraggio delle iniziative sostenibili</li> <li>• Introduzione di incentivi aziendali incentrati sulla sostenibilità</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo degli strumenti di misurazione delle iniziative sostenibili in linea con gli standard internazionali</li> <li>• Strumenti di analisi automatizzati in ambito sostenibilità</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppo di strutture e processi di governance sulla sostenibilità</li> <li>• Politiche aziendali per i controlli interni etici</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniziative di comunicazione volte alla consapevolezza e coinvolgimento sulle tematiche relative alla sostenibilità</li> <li>• Partecipazione a iniziative di settore e sfide per l'innovazione</li> </ul>

Nel corso del 2024, ITA Airways ha completato l'implementazione di una serie di iniziative, previste nei 10 commitments.

• **Decarbonizzazione**

- o Continua il percorso verso la transizione ad una flotta di nuova generazione: dall'entrata in flotta nel 2023 di 28 aeromobili di nuova generazione pari al 34%, nel 2024 si arriva ad un totale di 65% di aeromobili di nuova generazione - 64 aeromobili su un totale di 99 - di cui 6 Airbus 350-900, 11 Airbus 330-900, 11 Airbus 220-300, 19 Airbus 320-200neo, 7 Airbus 321-200neo e 10 Airbus 220-100.
- o Grazie all'introduzione di una flotta sempre più innovativa, ITA Airways si è aggiudicata il prestigioso riconoscimento durante la premiazione **IMA** - Italian Mission Awards come "Miglior iniziativa dell'anno nell'ambito della Sostenibilità e Inclusione" per l'ambizioso piano di rinnovamento della flotta realizzato in tempi sfidanti.
- o La collaborazione di ITA Airways con il **Programma IRIS** per la modernizzazione del traffico aereo rientra nei progetti di innovazione. Il programma, sviluppato da Inmarsat con l'Agenzia Spaziale Europea (ESA), consente infatti di volare su rotte più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante, fornendo comunicazioni digitali più veloci ed affidabili dei sistemi precedenti, ottimizzando lo spazio aereo di ogni volo da parte degli operatori ATM.
- o Con l'obiettivo di riduzione dell'impatto ambientale dei propri voli, ITA Airways prosegue la promozione del Programma **Fly with SAF** che prevede il coinvolgimento dei Clienti B2B che hanno un accordo commerciale con ITA Airways.

I clienti B2B che condividono l'obiettivo di un'aviazione sempre più sostenibile e responsabile, possono aderire al programma e partecipare all'approvvigionamento di SAF, Sustainable Aviation Fuel. Il processo è certificato con la fornitura di una attestazione che evidenzia i benefici di CO2 risparmiata: la certificazione è fornita da un soggetto terzo indipendente, Verifavia, accreditato per Corsia, EU ETS, UKETS, ACA, EU MRV, CIS e IMO DCS.

Dal 2024, il programma è stato ulteriormente sviluppato, i clienti B2B potranno acquistare il SAF con ITA Airways per azzerare emissioni di CO2 generate con altre compagnie.

- o ITA Airways, Airbus, UrbanV ed Enel hanno lavorato insieme per promuovere e sviluppare un ecosistema di mobilità aerea avanzata (AAM, Advanced Air Mobility) in Italia: l'eVTOL CityAirbus NextGen è 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. Il progetto, che riguarda lo sviluppo dell'aviazione civile urbana e di prossimità, è stato temporaneamente sospeso per permettere una revisione approfondita dei requisiti tecnologici necessari per il successo commerciale del progetto.
- o Continua lo sviluppo di programmi per ottimizzare la fuel efficiency con l'implementazione di pratiche quali "Procedura sull'alternato LIRA di LIRF" implementata su tutti gli aeromobili, "Reduced Tromboning Procedure" implementata solo sulla flotta di medio raggio e sperimentazione di AI tool per ottimizzare la climbing phase; progressiva introduzione di light trolley con l'ingresso dei nuovi aeromobili per la riduzione del peso a bordo.





o Continua la collaborazione 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. Si ricorda che nel 2023 ITA Airways, in collaborazione con Aeroporti di Roma e Trenitalia, ha lanciato **FCO CONNECT**, il servizio che offre la possibilità di effettuare l'accettazione presso i banchi FCO Connect, permettendo ai passeggeri in arrivo con un biglietto di Trenitalia e in prosecuzione con i voli operati da ITA Airways, di consegnare il bagaglio direttamente presso la stazione dell'aeroporto, per poi ritirarlo presso la destinazione finale. Il servizio è garantito a tutti i possessori di singoli biglietti Trenitalia e ITA Airways e a coloro che acquistano il biglietto combinato "treno+aereo".

o Il 15 maggio alla stazione Termini è stato inaugurato il nuovo servizio di Aeroporti di Roma **"Airport in the City"**, che consente ai passeggeri ITA Airways in partenza dal "Leonardo da Vinci", di effettuare il check-in e imbarcare senza costi aggiuntivi il proprio bagaglio da stiva alla stazione di Roma Termini, per poi ritirarlo direttamente a destinazione.

#### • **Compensazione delle emissioni**

o Per offrire ai Clienti la possibilità di calcolare e compensare le emissioni di CO2 dei propri voli (o supportare l'adozione di carburanti sostenibili), ITA Airways prosegue la **collaborazione con CHOOSE**, società norvegese specializzata nel climate tech. 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.

#### • **Green Value Chain**

o Continua il processo di progressiva introduzione di **materiali di bordo sostenibili**, con utilizzo parziale di prodotti "rotabile" e di prodotti in plastica riciclata o bioplastica; per i bicchieri di carta è stato individuato un prodotto senza plastica conforme alle norme europee che sarà introdotto gradualmente con l'esaurimento delle scorte attuali.

o La Lounge Hangar di ITA Airways, presso l'aeroporto di Fiumicino, ha ottenuto la prestigiosa **certificazione LEED** di livello GOLD nella categoria "Interior Design and Construction: Retail". La certificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) attesta il livello di sostenibilità di un edificio, basandosi su criteri per la progettazione, costruzione e gestione di edifici sostenibili dal punto di vista ambientale, economico e della salute.

o Prosegue la gestione differenziata dei rifiuti negli uffici, sono stati incrementati i contenitori dedicati alla plastica, all'umido e alla carta con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza della sostenibilità tra le persone di ITA Airways.

o Nell'ambito del progetto di riduzione della plastica, sono stati incrementati il numero dei distributori di acqua potabile nella palazzina Alfa e collocati in palazzina Charlie e Operations Control Center.

o I **pannelli** con la grafica del Manifesto di ITA Airways, presenti nella palazzina Alfa, **sono realizzati con la tecnologia**, "The Breath", un rivestimento in tessuto assorbente per aumentare il benessere e la salute della popolazione ITA Airways: i pannelli hanno in-

fatti la capacità di disgregare le molecole inquinanti e rendere l'aria più salubre.

#### • **Diversità, Inclusione e Crescita**

o In ambito di formazione, sono proseguiti i training dedicati alla popolazione aziendale: erogati corsi di aggiornamento riguardo al Sistema Whistleblowing, il Sistema Anticorruzione, il D.lgs. 231/2001 e il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di ITA Airways.

o Anche nel 2024 è proseguita l'iniziativa "**ESG Talks**", uno spazio dedicato alla cultura del benessere e alla conoscenza, indirizzata alla popolazione aziendale. Durante gli incontri vengono trattati temi di sostenibilità, spaziando dalla salute ai diritti umani, dall'innovazione alle tematiche ambientali con l'intervento di diversi esperti esterni.

o Nell'ambito delle iniziative dedicate all'inclusione, nel 2024 è stata lanciata la **Campagna Valori** rivolta alle persone di ITA Airways. L'obiettivo è diffondere i valori fondanti dell'azienda che sono i principi guida che permettono di collaborare per la realizzazione di un obiettivo comune. Nel 2023 erano stati identificati tre valori fondamentali attraverso un processo "bottom-up":

**Responsabilità, Sostenibilità, Identità.** Tre valori che vengono sintetizzati in Unicità;

**Responsabilità:** prendersi cura di tutti per far crescere il talento di ognuno;

**Sostenibilità:** pensare fuori dagli schemi, avere il coraggio di abbracciare il cambiamento e farlo per il bene di tutti;

**Identità:** avere l'Italia nel nome e sentirla battere nel cuore;

**Unicità:** valori condivisi, talenti che puntano allo stesso obiettivo.

La Campagna di ingaggio della popolazione aziendale si è sviluppata attraverso una serie di iniziative, quali newsletter, giftbox, video, allestimenti ed eventi celebrativi.

o Nell'ambito delle iniziative dedicate al Welfare, anche quest'anno la popolazione di ITA Airways ha ricevuto il **premio di risultato** come riconoscimento e attenzione che l'azienda rivolge verso l'impegno dei propri dipendenti.

È stato rinnovato l'accordo di smart working in ottica di miglioramento del work life balance dei dipendenti. In linea con le agevolazioni del settore del trasporto aereo, continua il programma di concessione delle facilitazioni di viaggio su Myd Travel per tutti i dipendenti, familiari e amici. Anche per il 2024 è stata sottoscritta l'Assicurazione Sanitaria, andando ad ampliare il pacchetto Welfare.

o Per il secondo anno, ITA Airways ha collaborato con **Komen** replicando l'iniziativa di prevenzione dedicata alla salute dei dipendenti, la **Carovana della prevenzione e della Salute**, Programma Nazionale

Itinerante per la promozione della salute femminile. Vista l'alta richiesta dimostrata nella prima edizione, si è deciso di aumentare considerevolmente il numero di visite disponibili attraverso due giornate di Carovana in cui effettuare gratuitamente esami multi-screening dedicati anche all'universo maschile. Rafforzata la collaborazione con Komen Italia anche attraverso attività di raccolta fondi presso la sede ITA Airways di Fiumicino, come la **vendita solidale del panettone** Komen Italia: grazie ai fondi raccolti da tutte le attività natalizie, Komen può potenziare le attività della sua Carovana della Prevenzione.

#### • **Parità di genere e Pay gap**

o Nell'ambito della Campagna della **IATA «25by2025»**, 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 e seconda linea di ITA Airways registrano una composizione femminile del 34%.

o È in corso di valutazione un assessment propedeutico all'acquisizione della certificazione **UNI/PdR 125:2022**, standard nazionale che fornisce linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere; il tema rappresenta uno dei commitment fondamentali della nostra Compagnia nonché uno dei 17 obiettivi fissati dall'ONU per lo sviluppo sostenibile (SDGs n.5).

#### • **Supporto alla Comunità**

o ITA Airways rafforza la collaborazione con **organizzazioni no-profit** attive nel sociale, nella prevenzione e promozione della salute, supportando la diffusione delle loro iniziative. Con **Croce Rossa Italiana** è stato firmato un **Protocollo di Intesa** volto a rafforzare la collaborazione tra le due parti con l'attivazione di



iniziative congiunte legate alla formazione, all'advocacy, all'informazione e alla sensibilizzazione su alcune tematiche di interesse prioritario comune.

ITA Airways ha messo a disposizione i suoi canali di comunicazione per sostenere la raccolta fondi della **Croce Rossa Italiana**, che consente di organizzare attività a tutela della salute e dell'emarginazione sociale. ITA Airways ha inoltre donato alla Croce Rossa 150 Ipad in ottica "recycle".

- o Prosegue il sostegno alla **Fondazione Atena** per celebrare la **"Giornata nazionale della salute della donna"**, istituita e promossa dal Ministero della Salute e dalla stessa Fondazione e giunta alla nona edizione. ITA Airways, in questa occasione, ha sostenuto la ricerca di Atena sui glioblastomi con una raccolta fondi sul sito della Compagnia dal 22 al 29 aprile 2024.

In occasione del 25 novembre per la **"Giornata Internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne"**, ITA Airways ha illuminato di rosso la propria sede di Fiumicino in segno di completa condivisione dei valori della ricorrenza e, nuovamente al fianco della Fondazione Atena per la sensibilizzazione dell'opinione pubblica sul tema, il personale navigante maschile ha indossato a bordo di ogni aeromobile una **spilla rossa di tessuto rigenerato** realizzata dall'**associazione "Made in Carcere"**. Nelle nostre lounge è stato distribuito il leaflet realizzato e promosso dal Ministero della Giustizia nell'ambito della campagna "La violenza mai", stesso slogan presente anche sulle spillette rosse.

- o Per il secondo anno, è stata organizzata un'iniziativa di team building solidale interna all'azienda a sostegno di **Rise Against Hunger**, organizzazione internazionale no profit impegnata nella lotta contro la fame nel mondo attraverso distribuzione di cibo e aiuti umanitari. Con l'adesione al **"Programma di Confezionamento Kit a sostegno delle comunità del territorio"**, sono stati realizzati 420 kit alimentari

consegnati alla Caritas di Roma per la loro distribuzione.

- o Presso il simulatore ITA Airways continuano le sessioni di familiarizzazione del **Programma Autismo**, studiato in partnership con ANGSA (Associazione Nazionale Genitori per Sone con Autismo) e in sinergia con ENAC. Dall'avvio del Progetto Autismo nel giugno 2022, sono state erogate 31 sessioni con la presenza di 708 partecipanti. Durante gli incontri, i partecipanti hanno la possibilità di vivere la simulazione di una vera e propria esperienza di viaggio, completa di rumori e annunci di bordo. Alla fine della familiarizzazione, i partecipanti ricevono un attestato di partecipazione **"Ready to Fly"**. Il programma Autismo inoltre è stato esteso ai dipendenti, nel caso di utilizzo di facilitazioni di viaggio sulla piattaforma MyId Travel, con estensione dei benefici previsti nel Programma anche ai familiari.

A testimonianza dell'attenzione e del costante impegno della Compagnia, in occasione della **Giornata Internazionale della Consapevolezza sull'Autismo del 2 aprile**, la sede è stata illuminata di blu, un claim dedicato per l'occasione è stato trasmesso sullo screen nella hall della palazzina Alfa per tutta la giornata.

- o ITA Airways partecipa ai **tavoli tecnici con ENAC e IATA** per il continuo sviluppo dei servizi di assistenza dei passeggeri PRM (Person with Reduced Mobility), ossia persone con disabilità fisica (sensoriale o motoria, permanente o temporanea) o cognitiva, dovuta all'età o a qualsiasi altra causa che richieda particolare attenzione e adattamento ai suoi bisogni. Al suo interno, ITA Airways ha avviato un gruppo di lavoro per il miglioramento della customer experience e sta finalizzando sessioni formative sul tema dedicate al personale front-line.
- o È stata sviluppata la nuova edizione della **Safety Briefing Card**, creata a sostegno dei passeggeri non vedenti e ipovedenti con il patrocinio del Ministro



per le Disabilità, presentata il 12 novembre durante l'evento "Liberi di volare: un trasporto aereo accessibile e inclusivo", organizzato da ENAC. La nuova Briefing Card, disponibile entro il 2025 in italiano e inglese su tutti gli aeromobili ITA Airways, è realizzata in braille con figure tattili per non vedenti e caratteri ad alto contrasto per ipovedenti.

- o Avviata collaborazione con **Ministero delle Disabilità** per lo sviluppo della **Disability Card**: in corso sviluppi digitali che permetteranno la distribuzione delle agevolazioni e dei servizi ai possessori della Carta.
- o Con il progetto **Meal Donation**, ITA Airways rafforza il proprio impegno verso la solidarietà sociale e la sostenibilità ambientale. Il progetto, avviato a dicembre 2023, ha permesso la donazione di eccedenze alimentari prodotte per il servizio a bordo, come pasti kosher, snack e pacchetti di caramelle provenienti dai kit di sopravvivenza dei voli a lungo raggio e verrà sviluppato ulteriormente grazie agli accordi in corso di definizione con i partner dell'iniziativa - Gate Gourmet Italia, Banco Alimentare del Lazio e Servizi Aeroportuali.

#### • **Promozione del Turismo.**

- o Nel 2024 ITA Airways ha avviato una sponsorship con il **FAI - Fondo per l'Ambiente Italiano** - con l'obiettivo di collaborare al grande progetto di tutela del FAI e valorizzare il territorio nazionale. ITA Airways

è stata Main Sponsor delle Giornate d'Autunno 2024, iniziativa culturale dedicata a promuovere con visite speciali centinaia di luoghi in tutta Italia, selezionati perché solitamente non aperti al pubblico oppure perché curiosi, originali o meno conosciuti. Con l'occasione sono state messe a disposizione dei dipendenti un numero limitato di tessere FAI per visitare i luoghi aperti durante le Giornate d'Autunno del 12 e 13 ottobre 2024.

#### • **Value Based Management**

- o Nel 2024 ITA Airways ha scelto l'esperto che la supporterà nei processi di misurazione e rendicontazione ESG ai fini della redazione del Report di Sostenibilità, anticipando di un anno, su base volontaria, quanto previsto dalla normativa europea. La pubblicazione del primo **Report di Sostenibilità** - su base volontaria - è prevista entro il primo semestre 2025.
- o È stata formalizzata l'adesione al **Global Compact delle Nazioni Unite**, iniziativa che incoraggia le imprese di tutto il mondo ad adottare politiche sostenibili e responsabili a livello sociale, per promuovere un'economia sostenibile a livello globale. Con l'adesione, ITA Airways si impegna a rispettare i dieci principi in ambito di diritti umani, standard di lavoro, salvaguardia dell'ambiente e lotta alla corruzione, ribadendo il proprio impegno nel contribuire allo sviluppo sostenibile.



- **Politiche e Pratiche Etiche**

- o A febbraio 2024 è stata definita una nuova versione della procedura dei **Flussi Informativi verso Compliance e OdV**. Nello stesso mese, è stata introdotta una procedura su Donazioni ed Erogazioni Liberali per rafforzarne la gestione nel rispetto della normativa applicabile ed in coerenza con il Modello Organizzativo ed il Codice Etico - documenti alla base della Governance aziendale.
- o A febbraio 2024 è stata **introdotta la versione aggiornata del Codice Etico di ITA Airways**: I valori e i principi etici contenuti nel Codice mirano inoltre a contribuire alle 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.

- **Engagement in the Sustainability Agenda**

- o ITA Airways è Partner Strategico del Patto della Decarbonizzazione, evoluta in **Fondazione PACTA**, che ha l'obiettivo di 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. La Fondazione ha l'obiettivo di raccogliere e diffondere la conoscenza scientifica offrendo risorse e competenze di diversi settori e realtà accademiche attivi nel processo di decarbonizzazione per indirizzare le politiche pubbliche di re-

golamentazione e incentivo del processo di decarbonizzazione del settore. I lavori della Fondazione prevedono incontri dei tavoli tecnici sulle tematiche Infrastrutture e Mobilità, Energy e SAF. In occasione del Terzo Congresso Annuale, la Fondazione ha aderito al programma Fly With SAF, supportando l'acquisto del SAF per il trasferimento dei partecipanti.

- o Nel 2024 ITA Airways ha aderito alla **Science Based Targets Initiative** (SBTi), iniziativa globale che supporta le aziende nella riduzione delle emissioni di gas serra e promuove la sostenibilità ambientale.
- o Con l'obiettivo di ingaggiare le giovani generazioni sul tema del futuro del Trasporto Aereo sostenibile, ITA Airways ha partecipato al progetto **Giffoni Innovation Hub**. A settembre, ITA Airways ha premiato il soggetto vincitore del progetto "Diari di volo. Sguardi dal futuro", in occasione della ottantunesima edizione della Mostra del Cinema a Venezia; nel corso del 2025, il soggetto sarà prodotto, realizzato e presentato nel corso del prossimo Giffoni Film Festival.
- o Nell'ambito delle attività di engagement interno, è stato realizzato il **progetto ESGame** composto da tre quiz a premio per i dipendenti di ITA Airways su temi chiave: Cambiamento climatico, Salute e Benessere, Uguaglianza di Genere e Inclusione, con l'obiettivo di aumentare l'engagement e l'awareness. L'iniziativa ha visto la partecipazione del 30% della popolazione aziendale.

## Sistemi informativi

Il Gruppo è costantemente impegnato nell'evoluzione dei sistemi informativi con l'obiettivo di supportare le Direzioni di business nel raggiungimento degli obiettivi prefissati. Tali progetti evolutivi hanno l'obiettivo di supportare il processo di trasformazione digitale della Compagnia, e delle società appartenenti al Gruppo, di ridurre i costi attraverso progetti di consolidamento (es. infrastrutture) e di aumentare il grado di sicurezza dei sistemi informatici attraverso l'esecuzione di interventi di mitigazione dei rischi informatici in ambito cyber security. Di seguito un elenco delle principali iniziative e attività realizzate e il relativo ambito:

- Evoluzioni in ambito Network & Revenue Management con l'implementazione della funzionalità di codeshare management all'interno del sistema SchedConnect e dismissione della componente legacy Airnet MP utilizzata per la distribuzione dello scheduling.
- Evoluzioni in ambito B2B Channels attraverso:
  - o la creazione sulla piattaforma Salesforce di nuove sezioni della community B2B per le agenzie IATA e non-IATA e lo sviluppo di funzionalità che abilitano l'accesso diretto al sistema per la gestione delle prenotazioni di gruppo (PROS GSO);
  - o la realizzazione di un programma di Loyalty dedicato alle PMI, integrato con il programma di fidelizzazione Volare.
- Evoluzioni dei canali B2C con esecuzione delle seguenti progettualità:
  - o Worldpay nuovo acquirer pagamenti per i siti del mercato Argentina, USA e Canada;
  - o Giubileo 2025 con l'implementazione di un flusso di integrazione tra il sito ufficiale del Giubileo (Iubilaeum 2025) e i canali digitali ITA (Web/App) per consentire l'erogazione di sconti dedicati ai membri Volare possessori della "Carta del Pellegrino";
  - o l'estensione dei servizi ancillary acquistabili dal passeggero attraverso la vendita a bordo dell'upgrade della classe di volo (da Economy a Premium Economy, Business).
- Evoluzioni in ambito Cargo tramite:
  - o l'implementazione del sistema Airmail di Champ per il tracciamento della posta e delle merci;
  - o l'estensione funzionale della soluzione CargoSpot di Champ e la dismissione dell'applicazione Sabre Cargo Max;
  - o l'introduzione del nuovo call center digitale e delle nuove funzionalità di booking engine tramite il quale è possibile gestire le prenotazioni autonomamente, migliorando la qualità del servizio per gli spedizionieri.



- Evoluzioni in ambito Customer Operations (CIAO) attraverso:
  - o la realizzazione di una nuova webform di contatto con cui i clienti possono inviare in autonomia reclami per disservizi;
  - o l'implementazione di una Voice Bot - Baggage Lost IVR di ricerca bagaglio automatica a supporto della clientela ITA;
  - o lo sviluppo di una dashboard per la visualizzazione dei KPI specifici del servizio del contact center;
  - o l'implementazione di un bot messaging - live chat del mercato Brasile a supporto dei clienti con ridotte capacità motorie;
  - o l'ottimizzazione dell'Interactive Voice Response (IVR) per il mercato italiano ed estero sui canali B2C e B2B;
  - o l'integrazione tra la piattaforma Salesforce Contact Center funzionalità Shift management per la rilevazione presenze e turni del personale e il sistema di Payroll ADP.
- Evoluzioni della piattaforma CRM attraverso:
  - o l'introduzione per i passeggeri Volare della funzionalità OTP per accesso ad Area Personale e per gestire in sicurezza le operazioni dei propri Punti Volare;
  - o lo sviluppo di un sistema di prenotazione della lounge Piazza di Spagna, presso l'aeroporto di Fiumicino, dedicato ai passeggeri Volare e all'handler;
  - o l'implementazione di un'app per la gestione dei passeggeri in caso di overbooking, con creazione automatica dei reclami nella piattaforma Salesforce e l'invio al passeggero di comunicazioni real-time;
- Implementazione di nuove soluzioni in ambito Engineering & Maintenance come il sistema Fomax, soluzione Airbus/Collins, per il miglioramento delle comunicazioni e della gestione dati a bordo degli aerei.
- Evoluzioni in ambito Flight Operations attraverso:



- o l'estensione funzionale dell'App Chameleons in dotazione al Capo Cabina durante le operazioni di volo a supporto dei processi di monitoring post volo con introduzione nuove funzionalità:
  - Cabin Infotech per la registrazione delle anomalie di cabina riscontrate durante il volo;
  - Cleaning Report per la registrazione dello stato delle pulizie a bordo per ogni singolo volo operato.
- o l'introduzione della nuova release di LIDO 4D, con il fuel order completamente integrato nella web app Lido Crew Briefing (LCB), garantendo l'alimentazione del Data Warehouse e l'integrazione con il processo Just in Time (JIT);
- o l'implementazione della mobile app mBriefing che abilita la fruizione in formato digitale dei piani di volo prodotto dal sistema LIDO;
- o l'implementazione del nuovo sistema Airman/Cactus su tecnologia Salesforce a sostituzione della vecchia soluzione per la gestione delle informazioni anagrafiche e operative legate al Personale Navigante;
- o l'implementazione della soluzione di mercato Opticlimb, progettata per ottimizzare il consumo di carburante degli aeromobili della flotta A320 nelle fasi di decollo e salita;
- o l'evoluzione della soluzione Crisis Manager mediante l'integrazione con il PSS Altea, al fine di acquisire automaticamente la lista passeggeri di un volo, efficientando il processo di gestione delle emergenze;
- o l'introduzione della soluzione Dynamic Source per il calcolo delle prestazioni degli aeromobili della flotta A220 nelle fasi di decollo, navigazione e atterraggio, al fine di ottimizzare le performance e la sicurezza delle operazioni di volo.
- Digitalizzazione in ambito Ground Operations mediante:
  - o lo sviluppo di una nuova chat operativa a supporto delle comunicazioni tra APOC, OCC e Capi scalo di Fiumicino per scambiare informazioni e richiedere interventi per specifici servizi di assistenza a passeggeri e aeromobili;
  - o l'introduzione del servizio Face Boarding che consente il passaggio ai varchi di sicurezza e imbarco tramite dati biometrici per tutti i voli in partenza da Milano Linate;
  - o l'implementazione del Monitor OCC per ottimizzare la modalità di compilazione e fruizione dei briefing operativi OCC, garantendone una più efficace stesura e divulgazione.
- Evoluzioni in ambito HR attraverso:
  - o l'implementazione delle moderne soluzioni SAP SuccessFactors e SAP Concur;
  - o la realizzazione del nuovo modulo Sales Incentive Compensation a supporto del processo di remunerazione dei sales agent, basato sulle performance dell'agenzia associata a ciascun portafoglio di agenti di vendita;
  - o l'evoluzione della Extranet a copertura delle funzionalità precedentemente gestite dal sistema legacy TRindex (dismesso), dedicato all'archiviazione della manualistica dell'area Engineering & Maintenance.
- Evoluzioni in ambito Procurement mediante la realizzazione nuova App a supporto della direzione Procurement per la gestione amministrativa interna dei contratti.
- Evoluzioni dell'infrastruttura tecnologica di ITA Airways attraverso la:
  - o migrazione del middleware da una soluzione tecnologicamente obsoleta a MuleSoft;
  - o migrazione dei servizi attivi sulla componente Data-Power verso MuleSoft;
  - o migrazione della soluzione Teradata da infrastruttura On Premise a Cloud-based;
  - o migrazione degli apparati network core di ITA Airways presenti a Fiumicino per consentire il superamento delle criticità in ambito IT network e garantire l'indipendenza della rete ITA Airways rispetto alla connettività di altri operatori operanti nell'area;
  - o migrazione verso la nuova infrastruttura CITRIX con contestuale aggiornamento delle componenti software e dismissione degli apparati in obsolescenza;
  - o la realizzazione del nuovo collegamento con il Data Center Nexi di Milano.
- Evoluzioni in ambito Data Platform mediante l'integrazione continua dei dati commerciali e operativi provenienti da sistemi sorgenti come ALTEA PSS e PROS, al fine di abilitare analisi dettagliate e di business per un supporto efficace alle scelte aziendali.



## Innovazione tecnologica

Nel corso del 2024, ITA Airways ha consolidato il proprio ruolo di promotore dell'innovazione tecnologica, individuando, testando ed implementando soluzioni avanzate per migliorare l'efficienza operativa e supportare la crescita del business. L'adozione di strumenti di intelligenza artificiale generativa ha registrato un tasso di utilizzo significativo, grazie a un'adeguata formazione volta a massimizzare l'efficacia di queste soluzioni all'interno delle diverse funzioni aziendali oggetto della fase di adoption. Questo processo ha permesso di ottimizzare attività ripetitive, migliorare la produttività e rendere più dinamiche le interazioni con clienti e stakeholder.

Sono stati testati agenti virtuali a supporto della clientela, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza utente e rendere più efficienti i processi di assistenza. Nel settore Cargo, l'introduzione di soluzioni basate su intelligenza artificiale ha semplificato le attività ripetitive, favorendo un'automazione progressiva delle operazioni logistiche.

Si segnala l'avvio di un test per la riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni di CO<sup>2</sup> in fase di decollo, con il coinvolgimento dell'intera flotta A320. L'esito positivo ha confermato il valore dell'utilizzo di strumenti basati sull'intelligenza artificiale per ottimizzare le operazioni di volo, contribuendo alla sostenibilità della compagnia.

ITA Airways ha operato in sinergia con partner strategici e stakeholder per rafforzare la propria posizione nel comparto aeronautico. La collaborazione all'interno del progetto SAVES con Aeroporti di Roma, in risposta al bando promosso da ENAC ed ENEA, ha visto la compagnia impegnata nello sviluppo di progetti volti a disegnare l'aeroporto del futuro, con un focus su SAF e Idrogeno.

L'attività di innovazione si è inoltre concentrata sul costante scouting di nuove tecnologie e sulla diffusione della conoscenza, favorendo un ambiente aziendale sempre più orientato alla trasformazione digitale. Questo ha contribuito al raggiungimento degli obiettivi strategici, rafforzando il ruolo di ITA Airways nell'innovazione tecnologica del settore aeronautico e favorendo un cambiamento verso la digitalizzazione e l'adozione di nuove soluzioni.



# Prospettive future

## Prevedibile Evoluzione della Gestione

Nel corso del 2024 il Gruppo ITA Airways ha proseguito la sua strategia di crescita in termini di flotta e destinazioni servite, coerentemente con quanto previsto nel Piano Industriale della Società. La ripresa della domanda e il superamento della fase di start up hanno portato alla crescita del network, consolidando la rete di breve raggio e sviluppando l'intercontinentale e internazionale, anche grazie ai nuovi Airbus 321-neo e A330neo.

Il Gruppo ITA Airways ha registrato, nell'esercizio 2024, un EBITDA positivo di 337 milioni di euro, in deciso miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+265 milioni di euro) e rispetto al valore previsto nel Piano Industriale. Questo importante risultato attesta il processo di crescita e l'andamento favorevole del Gruppo, che ha altresì raggiunto l'importante obiettivo di break-even a livello di EBIT (+3,5 milioni di euro e +78 milioni di euro rispetto al risultato 2023) in anticipo rispetto a quanto inizialmente previsto nel Piano Industriale 2023-2027.

Come precedentemente descritto, l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di Italia Trasporto Aereo S.p.A. ("ITA Airways") del 20 dicembre 2024 ha deliberato un aumento di capitale per 325 milioni di euro offerto, e sottoscritto in data 17 gennaio 2025, a Deutsche Lufthansa AG. Con tale passaggio il gruppo tedesco ha ufficializzato l'ingresso in ITA Airways con una partecipazione del 41% del capitale segnando l'inizio di una nuova era per il trasporto aereo nazionale e continentale, che vedrà ITA Airways integrarsi nel più grande gruppo europeo di trasporto aereo civile.

La collaborazione con il Gruppo Lufthansa consentirà, infatti, a ITA Airways di ampliare la propria presenza globale, sfruttando la leadership internazionale del Gruppo e valorizzando al contempo l'hub di Fiumicino, simbolo dell'eccellenza aeroportuale italiana e in continuo sviluppo. L'integrazione garantirà una migliore connessione tra l'Italia, l'Europa e il resto del mondo, offrendo un servizio premium che unisce gli elevati standard globali di Lufthansa con l'esperienza e lo stile Made in Italy di ITA Airways.

Nel corso del 2025 il Gruppo sarà impegnato nell'implementazione delle misure correttive offerte dal MEF e da Lufthansa alla Commissione Europea al fine dell'approvazione del progetto di acquisizione del controllo congiunto di ITA Airways da parte di Lufthansa e del MEF - (i) rilascio di 44 slot a Linate dall'estate del 2025 (ii) razionalizzazione delle rotte sovrapposte da FCO e LIN e (iii) accordo di Wet-lease con Easyjet - oltre che nella realizzazione dei progetti di integrazione con il Gruppo Lufthansa. Nel periodo continuerà la crescita ed il



rinnovo della flotta, con un previsto ingresso di 15 aeromobili di nuova generazione (di cui 7 di proprietà del Gruppo) ed una corrispondente uscita di 4 aeromobili di vecchia generazione (in leasing), portando la flotta attesa a fine periodo a 109 aeromobili.

Continuerà inoltre la crescita in termini di capacità offerta e destinazioni servite (introduzione di nuove destinazioni su Libia e Mauritius) oltre che la riapertura di Tel Aviv e la crescita delle frequenze da/verso il Sud America.

Attese anche le prime sinergie derivanti dall'ingresso nel Gruppo Lufthansa, con l'introduzione di accordi di codeshare con le compagnie del Gruppo a partire da marzo 2025 sulle rotte europee e, da luglio, 2025 sulle altre rotte, ad eccezione delle destinazioni Nord Atlantiche e Giapponesi (in attesa di autorizzazione dagli Enti regolatori locali). L'ingresso nel Gruppo Lufthansa apporterà cambiamenti importanti anche nel settore Cargo, dove si prevede che l'integrazione graduale con il Gruppo Lufthansa comporterà aumenti sensibili nella produttività del business.

Il 2025 rappresenterà perlopiù un anno di consolidamento del Gruppo ITA Airways, in attesa del pieno ottenimento delle sinergie con il Gruppo Lufthansa a partire dall'anno 2026. In questo scenario, il management della Società ritiene che il Gruppo possa raggiungere importanti crescite in termini di ricavi generati e passeggeri trasportati, continuando il suo percorso di sviluppo verso una piena sostenibilità economica.

Quanto al programma di loyalty "Volare", sinergie con il programma "Miles and More" saranno sviluppate a partire dall'anno in corso, con l'obiettivo di raggiungere una progressiva integrazione all'interno del programma di Gruppo.

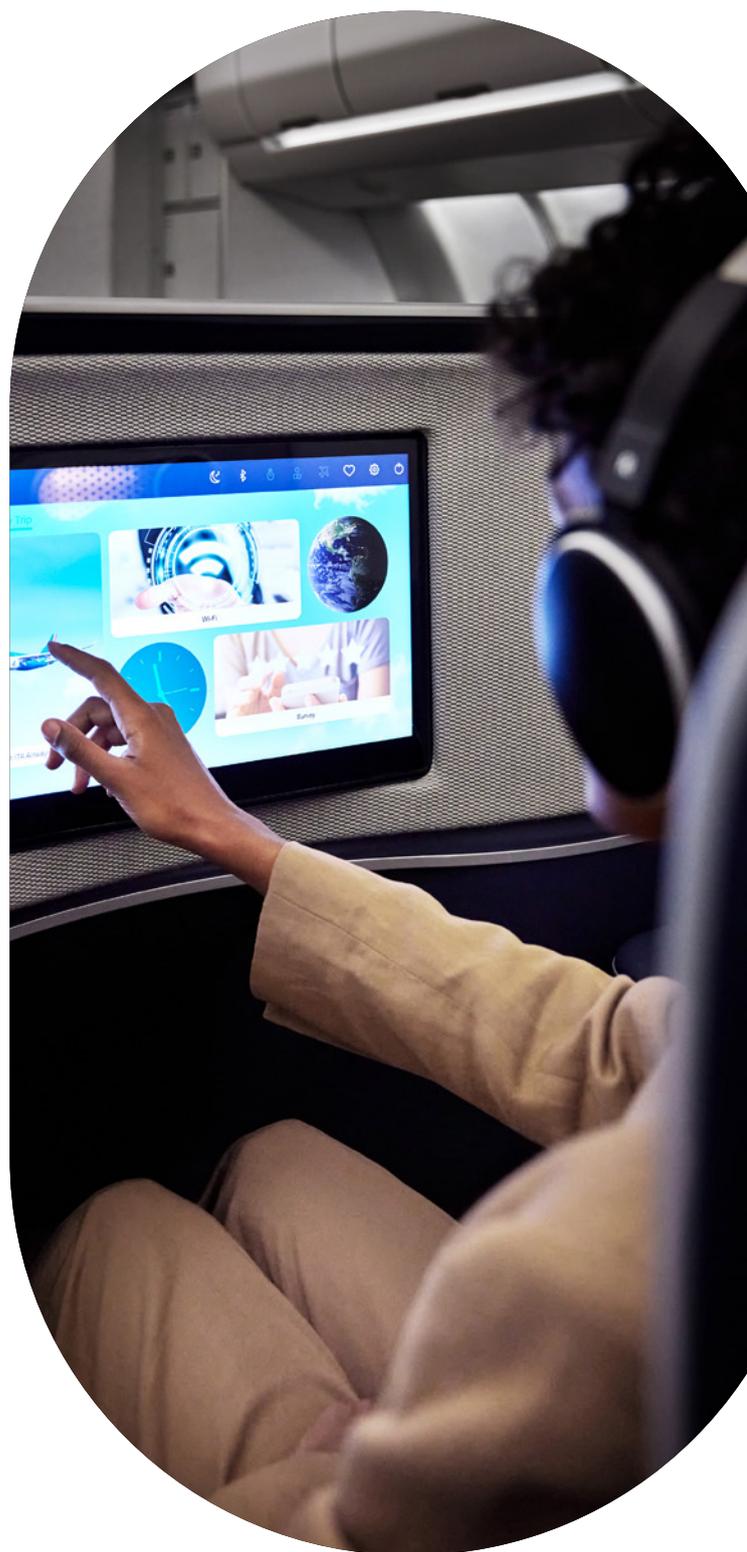
## Continuità Aziendale

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2024, gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto 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 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 al 31 dicembre 2024.

Il piano prende come riferimento i flussi di cassa previsti, per il 2025, dal budget approvato dagli Amministratori della Capogruppo mentre, per il primo semestre 2026, si è fatto riferimento al piano industriale 2023-2027, approvato nel 2023 e che già recepiva la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte del precedente azionista unico e del nuovo partner industriale, opportunamente aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD, degli effetti dei rimedi offerti alla Commissione UE, dei costi di integrazione con il Gruppo Lufthansa nonché delle iniziali sinergie attese nel periodo.

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 2024

Il 17 gennaio 2025 si è riunito il nuovo Consiglio di amministrazione di ITA Airways, nominato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti tenutasi il 15 gennaio, in conformità agli accordi stipulati a giugno 2023 e alla nuova governance aziendale. Il Consiglio di amministrazione, confermando le direttive dell'Assemblea, ha designato Sandro Pappalardo come Presidente e Joerg Eberhart come Amministratore Delegato. Con l'acquisizione del 41% del capitale di ITA Airways da parte di Deutsche Lufthansa AG, la Compagnia italiana è entrata ufficialmente a far parte del Gruppo Lufthansa, leader nel settore dell'aviazione europea.

Da inizio febbraio 2025, ITA Airways ha ripristinato i voli tra Roma Fiumicino e Tel Aviv Ben Gurion.

Il 3 febbraio 2025 si è tenuta la prima conferenza stampa di ITA Airways del 2025 alla presenza dei vertici della Compagnia italiana, il Presidente Sandro Pappalardo e l'Amministratore Delegato Joerg Eberhart, con la partecipazione di Carsten Spohr, CEO di Deutsche Lufthansa AG.

Durante l'incontro è stata presentata la nuova partnership tra il programma fedeltà di ITA Airways Volare ed il programma Miles and More del Gruppo Lufthansa, che garantirà ai 2,7 milioni di soci Volare la possibilità di accumulare e utilizzare punti sui voli Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines e Brussels Airlines e, allo stesso tempo, ai 36 milioni di membri di Miles and More, la possibilità di accumulare e utilizzare i punti sui voli ITA Airways.

Sono state inoltre presentate alcune importanti novità e benefici per i passeggeri a partire dall'anno corrente, tra cui:

- l'accesso per i passeggeri ITA alle circa 130 lounge del Gruppo Lufthansa e, per i passeggeri dei vettori del Gruppo Lufthansa, alle lounges di ITA Airways;
- lo spostamento delle operazioni ITA Airways nei terminal del Gruppo Lufthansa in due hub tedeschi, al fine di facilitare e velocizzare i trasferimenti dei passeggeri (negli altri hub del Gruppo Lufthansa, ITA Airways opera già nei terminal in cui sono posizionati gli altri vettori del Gruppo);
- la sigla di accordi di codeshare tra ITA Airways e i vettori del Gruppo Lufthansa; tale sinergia consente ai passeggeri di combinare voli operati da più vettori del Gruppo. Gli accordi sono attivi dal 25 febbraio 2025 per viaggiare a partire dal prossimo 30 marzo;
- l'armonizzazione dei voli tra gli hub del Gruppo Lufthansa (Francoforte, Monaco, Zurigo, Vienna e Bruxelles) e i due principali aeroporti su cui opera ITA Airways (Roma Fiumicino e Milano Linate), al fine di offrire ai passeggeri una scelta più ampia e connessioni più brevi tra i voli.



ITA Airways ha formalizzato la sua uscita dall'alleanza SkyTeam. Durante la fase di uscita, che terminerà il 30 aprile 2025, ITA Airways e SkyTeam si sono impegnate a garantire un processo strutturato ed efficiente, assicurando la continuità dei servizi per i clienti.

ITA Airways continuerà a collaborare con alcune compagnie aeree dell'Alleanza SkyTeam, tramite gli accordi bilaterali vigenti, mantenendo i benefici disponibili per i clienti. ITA Airways avvierà, infine, il procedimento per l'ingresso nella Star Alliance, la più grande alleanza globale nel settore dell'aviazione, il cui completamento è previsto per l'inizio del 2026.

A partire dal 15 febbraio ITA Airways ha applicato lo sticker "Inspired by Alitalia" su tre degli aeromobili di nuova generazione presenti nella propria flotta. Dopo esser stato annunciato il 27 settembre 2024 e progressivamente introdotto su alcuni touchpoint strategici, quali app e sito web, ITA Airways sceglie così di accostare al proprio marchio una dichiarazione di un sentimento di profonda riconoscenza verso una storia di cui la Compagnia è orgogliosa.

Nel mese di febbraio AURORA FINANCING DAC, società interamente controllata da ITA Airways, ha concluso, con successo, l'emissione in forma di private placement di secured notes per un valore di 52 milioni di dollari americani, con scadenza nel 2035. Questa operazione è stata finalizzata al finanziamento dell'acquisizione, avvenuta nel corso del 2024, di due aeromobili Airbus A220-100.

## Attestazione relativa al Bilancio consolidato



I sottoscritti Joerg Michael Eberhart, in qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale, e Claudio Faggiani, 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 consolidato del Gruppo ITA Airways nel corso del periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2024.

Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo.

Si attesta inoltre che il Bilancio consolidato del Gruppo ITA Airways:

- a) 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;
- b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della capogruppo e delle società controllate incluse nel perimetro di consolidamento.

Si attesa infine che la relazione sulla gestione, che correda il Bilancio consolidato del Gruppo ITA Airways, comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della capogruppo e delle società controllate incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.





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

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

Agli Azionisti della  
Italia Trasporto Aereo S.p.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Italia Trasporto Aereo (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Italia Trasporto Aereo al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea.

#### Elementi alla base del giudizio

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

### Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Italia Trasporto Aereo S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.



**Gruppo Italia Trasporto Aereo**  
*Relazione della società di revisione*  
31 dicembre 2024

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

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

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato**

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

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;



**Gruppo Italia Trasporto Aereo**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2024

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

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

## **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

### ***Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10***

Gli Amministratori della Italia Trasporto Aereo S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione del Gruppo Italia Trasporto Aereo al 31 dicembre 2024, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Italia Trasporto Aereo al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Roma, 30 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio



# BILANCIO CONSOLIDATO

Prospetti contabili consolidati





## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>valori in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	<b>31.12.2024</b>		<b>31.12.2023</b>	
			<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>di cui verso parti correlate</i>
<b>Attività non correnti</b>					
Flotta		621.529		151.269	
Altre attività materiali		227.978		336.902	
<b>Attività Materiali</b>	<b>5.1</b>	<b>849.506</b>		<b>488.171</b>	
Diritti d'uso - Flotta		2.550.535		1.980.593	
Diritti d'uso - Altre attività		15.974		8.145	
<b>Diritti d'uso</b>	<b>5.2</b>	<b>2.566.509</b>		<b>1.988.738</b>	
Marchi a vita utile indefinita		90.000		90.000	
Marchi a vita utile definita		1.573		1.834	
Altre attività immateriali		59.184		55.568	
<b>Attività Immateriali</b>	<b>5.3</b>	<b>150.757</b>		<b>147.402</b>	
Crediti finanziari non correnti	<b>5.4</b>	239.729		177.785	
Altre attività non correnti	<b>5.5</b>	22.687		18.164	
Derivati non correnti con fair value attivo	<b>5.6</b>	4.254		11.228	
Attività per imposte anticipate	<b>5.7</b>	228.210		218.877	
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>494.881</b>		<b>426.055</b>	
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>4.061.653</b>		<b>3.050.366</b>	
<b>Attività correnti</b>					
Rimanenze	<b>5.8</b>	40.184		21.289	
Crediti commerciali	<b>5.9</b>	207.582	88	237.343	1.497
Altre attività correnti	<b>5.10</b>	102.210		105.152	
Crediti finanziari correnti	<b>5.11</b>	222.046		88.571	
Crediti tributari	<b>5.12</b>	6.251		1.783	
Derivati correnti con fair value attivo	<b>5.6</b>	38.728		18.273	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	<b>5.13</b>	475.728		449.841	
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>1.092.728</b>		<b>922.251</b>	
<b>Attività classificate come detenute per la vendita</b>	<b>5.14</b>	0		385	
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>5.154.380</b>		<b>3.973.002</b>	

## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>valori in migliaia di euro</i>	<b>Note</b>	<b>31.12.2024</b>		<b>31.12.2023</b>	
			<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>di cui verso parti correlate</i>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
Capitale Sociale		720.000		699.191	
Versamento soci in conto futuro aumento capitale		9.598		250.000	
Riserve di capitale		20		(253)	
Riserva da hedging		31.801		20.330	
Risultati portati a nuovo		145		(214.341)	
Utile (Perdita) di periodo		(227.178)		(5.107)	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>5.15</b>	<b>534.386</b>		<b>749.819</b>	
<b>Passività non correnti</b>					
Debiti verso banche e altri finanziatori	<b>5.16</b>	89.416		0	
Prestiti obbligazionari	<b>5.17</b>	273.005		0	
Passività per locazioni finanziarie	<b>5.18</b>	2.496.027		1.799.254	
TFR e altri benefici ai dipendenti	<b>5.19</b>	6.599		4.665	
Fondo Imposte differite	<b>5.7</b>	10.316		7.080	
Altri Fondi	<b>5.20</b>	266.717		186.552	
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>3.142.078</b>		<b>1.997.552</b>	
<b>Passività correnti</b>					
Debiti verso banche e altri finanziatori		349		304	
Prestiti obbligazionari	<b>5.17</b>	28.346		0	
Passività per locazioni finanziarie	<b>5.18</b>	266.491		207.899	
Derivati correnti con fair value passivo	<b>5.6</b>	1.138		2.752	
Altri fondi correnti	<b>5.20</b>	140.101		91.864	
Debiti commerciali	<b>5.21</b>	389.117	23.583	397.166	1.464
Altre passività	<b>5.21</b>	643.499	335	516.765	234
Passività fiscali correnti	<b>5.22</b>	8.876		8.881	
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>1.477.916</b>		<b>1.225.631</b>	
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>4.619.994</b>		<b>3.223.183</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>5.154.380</b>		<b>3.973.002</b>	

## Conto economico consolidato

<i>valori in euro migliaia</i>	<i>Note</i>	<b>31.12.2024</b>		<b>31.12.2023</b>	
			<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>
<b>Attività in Funzionamento</b>					
Ricavi del traffico	<b>6.1</b>	2.940.431	473	2.338.774	1.725
Altri ricavi operativi	<b>6.2</b>	107.215	3	94.001	43
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>3.047.646</b>	<b>476</b>	<b>2.432.775</b>	<b>1.768</b>
Consumi di materie prime	<b>6.3</b>	(784.988)	(235.907)	(713.847)	(236.716)
Costi per servizi	<b>6.4</b>	(1.461.075)	(437)	(1.223.745)	(490)
Costi per il personale	<b>6.5</b>	(358.853)	(2.984)	(293.598)	(1.783)
Ammortamenti e svalutazioni	<b>6.6</b>	(333.223)		(145.029)	
Altri costi operativi	<b>6.7</b>	(106.023)	(10)	(131.435)	(26)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(3.044.163)</b>	<b>(239.338)</b>	<b>(2.507.654)</b>	<b>(239.015)</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>3.483</b>		<b>(74.878)</b>	
Proventi (oneri) finanziari		(79.498)		(24.114)	
Utili (perdite) su cambi		(152.811)		38.245	
<b>Totale finanziari</b>	<b>6.8</b>	<b>(232.309)</b>		<b>14.130</b>	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(228.826)</b>		<b>(60.748)</b>	
Imposte correnti e differite	<b>6.9</b>	1.647		55.641	
<b>Risultato dell'esercizio</b>		<b>(227.178)</b>		<b>(5.107)</b>	

## Conto economico consolidato complessivo

<i>valori in euro migliaia</i>	31.12.2024	31.12.2023
<b>Perdita dell'esercizio</b>	<b>(227.178)</b>	<b>(5.107)</b>
<b>Altre componenti del conto economico complessivo, che non saranno mai riclassificati nel conto economico</b>		
Utili / (perdite) attuariali	274	(583)
<b>Totale componenti non riclassificabili a conto economico ( B )</b>	<b>274</b>	<b>(583)</b>
<b>Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:</b>		
Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	15.094	(24.410)
Effetto fiscale	(3.623)	5.858
<b>Totale ( C )</b>	<b>11.472</b>	<b>(18.551)</b>
<b>Totale Utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)</b>	<b>11.745</b>	<b>(19.134)</b>
<b>Perdita complessiva dell'esercizio ( A + D )</b>	<b>(215.433)</b>	<b>(24.241)</b>

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

valori in euro migliaia

Descrizione	Capitale Sociale	Versamento soci in conto futuro aumento capitale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedging	Riserva legale	Risultati portati a nuovo	Utili (perdite) dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO
<b>Saldi al 31.12.2022</b>	<b>699.191</b>		<b>299</b>	<b>38.881</b>			<b>(214.311)</b>	<b>524.060</b>
Ripartizione risultato					30	(214.341)	214.311	0
Versamento soci in conto futuro aumento C.S.		250.000						250.000
Altre componenti nette del conto economico complessivo			(583)	(18.551)				(19.134)
Risultato dell'esercizio							(5.107)	(5.107)
<b>Saldi al 31.12.2023</b>	<b>699.191</b>	<b>250.000</b>	<b>(283)</b>	<b>20.330</b>	<b>30</b>	<b>(214.341)</b>	<b>(5.107)</b>	<b>749.819</b>
Ripartizione risultato	20.809	(240.402)				214.486	5.107	0
Altre componenti nette del conto economico complessivo			274	11.472				11.745
Risultato dell'esercizio							(227.178)	(227.178)
<b>Saldi al 31.12.2024</b>	<b>720.000</b>	<b>9.598</b>	<b>(10)</b>	<b>31.801</b>	<b>30</b>	<b>145</b>	<b>(227.178)</b>	<b>534.386</b>

## Prospetto di raccordo tra il patrimonio netto e il risultato d'esercizio di ITA Airways S.p.A. e gli stessi dati del consolidato

Viene rappresentato di seguito il prospetto di raccordo tra i risultati d'esercizio e il patrimonio netto di Gruppo al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 con gli stessi dati del bilancio della Capogruppo.

valori in euro migliaia

	Patrimonio Netto al 31.12.2024	Risultato Netto 2024	Patrimonio Netto al 31.12.2023	Risultato Netto 2023
<b>Patrimonio Netto e Risultato di ITA AIRWAYS S.p.A.</b>	<b>538.108</b>	<b>(223.280)</b>	<b>749.643</b>	<b>(5.283)</b>
Equity società del gruppo	8.717	8.717	3.017	3.017
Rettifiche di consolidato	(12.616)	(12.616)	(2.841)	(2.841)
Rettifiche di consolidato anni precedenti	176			
<b>Patrimonio Netto e Risultato di Gruppo</b>	<b>534.386</b>	<b>(227.178)</b>	<b>749.819</b>	<b>(5.107)</b>

## Rendiconto finanziario consolidato

€/migliaia	31.12.2024	31.12.2023
<b>A) Flusso monetario da attività operativa</b>		
<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>(227.178)</b>	<b>(5.107)</b>
<b>Rettifiche da costi/(ricavi) non monetari:</b>		
Ammortamenti	330.751	209.546
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	177.213	47.204
Altre variazioni dei fondi	(5.891)	(3.216)
(Rivalutazioni)/Svalutazioni e impairment di assets	0	(73.061)
Adeguamento cambi attività e passività in valuta	162.171	(58.785)
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	24.990	76.496
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	12.111	3.971
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(6.098)	(64.681)
<b>Totale rettifiche di costi/(ricavi) non monetari</b>	<b>695.247</b>	<b>137.474</b>
<b>Altre rettifiche:</b>		
Variazione dei fondi rischi	(61.105)	(73.536)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.933	2.256
Variazione del capitale circolante	128.404	221.381
<b>Totale rettifiche</b>	<b>69.233</b>	<b>150.101</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>A) 537.303</b>	<b>282.468</b>
<b>B) Flusso monetario da attività di investimento</b>		
(Investimenti in attività materiali)	(453.561)	(270.533)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni materiali	55.646	1.517
(Investimenti in attività immateriali)	(56.134)	(24.913)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	29.710	(81)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(111.289)	(89.054)
Realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	30.852	(45.345)
Altre rettifiche	(1.498)	344
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>B) (506.273)</b>	<b>(428.064)</b>
<b>C) Flusso finanziario derivanti da attività di finanziamento</b>		
Accensione finanziamenti	381.042	0
Aumento di capitale a pagamento	0	250.000
Variazioni delle riserve di patrimonio netto	274	(583)
Variazione degli strumenti derivati	(3.623)	5.858
Rimborso finanziamenti	(249.406)	(167.438)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie	(133.430)	83.965
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>C) (5.142)</b>	<b>171.802</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>	<b>25.888</b>	<b>26.207</b>
<b>Disponibilità liquide iniziali</b>	<b>449.841</b>	<b>423.633</b>
<b>Disponibilità liquide finali</b>	<b>475.728</b>	<b>449.841</b>

# Note Esplicative al Bilancio consolidato

## 1. Parte generale

La Capogruppo Italia Trasporto Aereo S.p.A. (di seguito anche ITA Airways) 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 bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 comprende le situazioni contabili di ITA Airways S.p.A. e delle sue controllate incluse nel perimetro di consolidamento, come indicato nel paragrafo n. 3 Criteri e procedure di consolidamento.

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

### Prospetti e schemi contabili

Il bilancio consolidato relativo agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 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 consolidati e dalle presenti note esplicative, applicando quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 1 "Presentazione del bilancio" e dall'IFRS 10 "Bilancio consolidato".

Il Gruppo presenta i seguenti prospetti contabili, i cui valori sono tutti espressi in euro migliaia:

- Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata;
- Conto Economico Consolidato e il Conto Economico Complessivo Consolidato;
- Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto Consolidato;
- il Rendiconto Finanziario Consolidato;
- Note esplicative.

## 2. Principi contabili significativi

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati dal Gruppo nella redazione del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo al 31 dicembre 2024.

Il bilancio consolidato 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 consolidata è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico consolidato i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario consolidato è redatto applicando il metodo indiretto, con separata presentazione del flusso di cassa da attività operativa, da attività di investimento e da attività di finanziamento.

Ai sensi di quanto definito nei principi contabili internazionali, nel corso dell'esercizio 2024 non sono state attuate operazioni, con effetto significativo sui dati economico finanziari del Gruppo, non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Il Conto economico consolidato e lo Stato patrimoniale consolidato riportano i valori riferiti alle operazioni con parti correlate, per la cui definizione e i dettagli si rinvia al paragrafo 8.1- Rapporti con parti correlate.

I principi contabili utilizzati, i criteri di rilevazione e le stime effettuate sui ricavi e sui costi sono gli stessi adottati per la predisposizione del Bilancio al 31 dicembre 2023, i principi contabili e le interpretazioni obbligatorie dal 1° gennaio 2024 non hanno avuto alcun effetto sul patrimonio netto, sulla situazione finanziaria e sui risultati economici del Gruppo, e non sono state necessarie rettifiche derivanti dai nuovi principi contabili.

## Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio consolidato, 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 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.

Le seguenti attività vanno verificate annualmente per riduzione di valore: (i) avviamento (ii) attività immateriali con una vita utile indefinita (iii) attività immateriali non ancora disponibili all'uso.

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 il Gruppo 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, il Gruppo 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 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.

Anche per l'anno 2024, il Gruppo 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 o rivalutare le perdite registrate nel corso dell'esercizio precedente.

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.

Al fine della stima del valore recuperabile del capitale investito netto di ITA Airways al 31 dicembre 2024, il consulente esterno ha provveduto alla stima delle due grandezze (valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) come di seguito indicato:

Il fair value (valore di mercato, al netto dei costi di vendita) è stato stimato sulla base dell'accordo sottoscritto, in data 8 giugno 2023 tra il Ministero di Economia e Finanza e la compagnia aerea Lufthansa per l'acquisto, da parte di quest'ultima, del 41% del capitale di ITA Airways al valore di 325 milioni di euro (level 2- market corroborated inputs), in quanto rappresentativo dell'ammontare ottenuto dalla vendita di un'attività in una libera transazione tra parti consapevoli e disponibili, al netto dei costi di dismissione.

Il valore d'uso è stato stimato mediante l'applicazione della metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow UDCF sulla base di una sensitivity sui flussi di cassa futuri predisposta dal management della Società per l'orizzonte temporale 2025-2029. Tali flussi prendono come riferimento: per il 2025, quanto previsto dal budget approvato dagli Amministratori della Società; per il periodo successivo 2026-2029 il piano industriale 2023-2027, approvato dalla Società nel 2023, che recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del Gruppo Lufthansa, aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD, nonché degli effetti dei rimedi offerti alla Commissione UE, dei costi di integrazione con il Gruppo Lufthansa e delle sinergie attese nel periodo.

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 9,45%) 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 2,01%.

Sia il calcolo del valore di mercato, al netto dei costi di vendita, che quello del valore d'uso, confrontati con il valore contabile della CGU al 31 dicembre 2024, non hanno fatto emergere indicatori di riduzione dei valori iscritti.

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

		<b>Δ WACC</b>				
		1,0%	0,5%	0,0%	-0,5%	-1,0%
<b>Δ g rate</b>	-1,0%	(397,6)	(230,0)	(42,9)	167,5	405,7
	-0,5%	(277,7)	(93,8)	113,0	347,2	614,6
	0,0%	(143,6)	59,7	<b>289,9</b>	552,8	856,0
	0,5%	7,4	233,7	492,2	790,3	1.138,1
	1,0%	178,7	432,8	726,0	1.067,9	1.472,1

		<b>Δ EBITDA</b>				
		5,0%	2,5%	-	(2,5%)	(5,0%)
<b>Δ WACC</b>	(1,0%)	1.616,7	1.232,5	856,0	487,4	126,6
	(0,5%)	1.253,7	899,7	552,8	213,0	(119,8)
	-	939,2	611,3	<b>289,9</b>	(25,1)	(333,6)
	0,5%	664,0	358,9	59,7	(233,6)	(520,9)
	1,0%	421,1	136,0	(143,6)	(417,8)	(686,5)

#### 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, il Gruppo 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 il Gruppo 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 il Gruppo 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, il Gruppo 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

### 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 S.p.A. 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, gli aeromobili, 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).

Il Gruppo ha adottato come valore residuo ("Terminal Value") degli aeromobili e dei motori di proprietà un importo pari ad una percentuale del costo storico d'acquisto iniziale uguale all' 8%.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, esse sono rilevate separatamente, onde essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("component approach"). In particolare, gli aeromobili, tipico "macchinario" complesso, vengono scomposti nelle seguenti componenti: cellula (airframe), heavy maintenance sulla cellula, motori, heavy maintenance sui motori, carrello, manutenzione carrelli, APU (auxiliary power unit) e revisione APU.

Più in particolare, in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo, per la cellula degli aeromobili la vita utile risulta determinata in 24 anni.

Il Gruppo inoltre 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:

<b>Attività materiali</b>	<b>Vita utile</b>
Aeromobili di proprietà (component approach)	fino a 24 anni con terminal value 8% su cellula, motori, carrelli e APU
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

Il Gruppo ha contabilizzato i contratti di locazione in linea con quanto previsto dal principio contabile IAS/IFRS 16 - Leases, che si basa fundamentalmente 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, il Gruppo 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, il Gruppo 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, il Gruppo 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.

Per determinare come contabilizzare una transazione sale & leaseback, il Gruppo considera prima se il trasferimento iniziale del bene sottostante dal venditore-locatario all'acquirente-locatore sia una vendita secondo le linee guida dell'IFRS15 e, successivamente, applica il modello di contabilizzazione previsto dal principio IFRS16.

## Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dalle società 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, il Gruppo non è più coinvolto 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 il Gruppo 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 dal Gruppo 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 delle 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. Il Gruppo include in questa categoria i crediti finanziari, i depositi cauzionali e le disponibilità liquide, che 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 delle 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 il Gruppo, 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. Il Gruppo 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.

Il Gruppo rileva un fondo per le perdite attese sui crediti commerciali. In particolare, per questi crediti il Gruppo 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 il Gruppo 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 (IAS12). La recuperabilità delle imposte differite attive dipende dalla capacità del Gruppo 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. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2025-2029, approvato dagli Amministratori, che recepisce gli effetti connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione della Società da parte di Deutsche Lufthansa AG.

## 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 il Gruppo, infatti, in forza di un contratto di locazione è obbligato 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

Il Gruppo 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.

Il Gruppo 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.

Il Gruppo applica questo principio cardine utilizzando un modello costituito da 5 fasi (step):

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

Il Gruppo 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 il Gruppo 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)*

Il Gruppo 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, si 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, il Gruppo 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, il Gruppo 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 il Gruppo 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), il Gruppo 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)

il Gruppo 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. I pagamenti per compensazioni dirette dovute ai clienti in caso di irregolarità operative sono registrati in riduzione dei ricavi del traffico, in conformità con il principio contabile IFRS 15.

Se il Gruppo 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

Il Gruppo ITA Airways opera in un unico settore, quello aviation. In relazione a ciò, l'attività del Gruppo 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 contabili di nuova introduzione

1. I seguenti Principi e modifiche adottati dall'Unione Europea ed obbligatori per i bilanci successivi al

1° gennaio 2024, sono stati applicati dal Gruppo nella redazione del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo al 31 dicembre 2024

- (i) Modifiche all'IFRS 16, Passività per leasing in un'operazione di Sale & Lease-back  
Lo IASB ha pubblicato le modifiche all'IFRS 16 nel settembre 2022. Le modifiche implicano che il venditore/locatario rilevi una passività per leasing dall'obbligazione di lease-back ai sensi dell'IFRS 16 alla data di vendita, anche se tutti i pagamenti del leasing sono variabili e non dipendono da un indice o da un tasso. Nessun utile o perdita è rilevato in seguito alla successiva valutazione dell'attività consistente nel diritto d'uso conservata dal venditore/locatario. La successiva valutazione dell'attività per il diritto d'uso nell'ambito del leaseback è effettuata secondo le regole generali dell'IFRS 16.29-35.
- (ii) Modifiche allo IAS 1, Classificazione delle passività come correnti o non correnti  
Nel mese di ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 1, Presentazione del bilancio, al fine di chiarire le linee guida per la classificazione delle passività come correnti o non correnti. Le modifiche chiariscono che le passività devono essere classificate come non correnti se, alla data di riferimento del bilancio, l'entità che redige il bilancio ha il diritto di differire l'estinzione della passività per almeno dodici mesi. La valutazione di tale diritto dipende dalle circostanze alla fine del periodo di riferimento. I patti da rispettare in futuro non sono presi in considerazione.
- (iii) Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS Practice Statement 7: Accordi di finanziamento con fornitori  
Nel maggio 2023, lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, introdotte per migliorare la trasparenza riguardo agli accordi finanziari con i fornitori e per meglio chiarire le caratteristiche degli accordi di finanziamento con fornitori. Il principio prevede l'inclusione di ulteriori informazioni su tali accordi in bilancio. Gli obblighi informativi hanno lo scopo di aiutare i lettori del bilancio a meglio comprendere gli effetti degli accordi di finanziamento con fornitori sulle passività, sui flussi finanziari e sul rischio di liquidità dell'entità.

2. I seguenti principi contabili internazionali sono stati approvati dall'Unione Europea ma sono obbligatori solo per quanto riguarda i bilanci successivi al 31 dicembre 2024:

- (i) Modifiche allo IAS 21, Mancanza di Convertibilità

Lo IAS 21 definisce il tasso di cambio da usare per riportare transazioni in valuta estera nella valuta funzionale o tradurre i risultati di un'operazione estera in un'altra valuta. Finora, l'IAS 21 indicava il tasso di cambio da applicare quando la convertibilità tra due valute è temporaneamente assente, ma non specificava cosa fare se la mancanza di convertibilità è permanente. Un'entità è influenzata dalle modifiche quando ha una transazione o un'operazione in valuta estera che non può essere convertita in un'altra valuta alla data di misurazione o per uno scopo specificato. Una valuta viene considerata convertibile quando è possibile ottenere l'altra valuta (con un normale ritardo amministrativo), e la transazione avviene attraverso un meccanismo di mercato o di cambio che crea diritti e obblighi esecutivi. Nel caso in cui una valuta non sia convertibile in un'altra valuta, il tasso di cambio a pronti deve essere stimato. L'obiettivo nella stima del tasso di cambio a pronti alla data di misurazione è determinare il tasso al quale sarebbe avvenuta una transazione di cambio ordinata a quella data tra partecipanti al mercato in condizioni economiche prevalenti. Le modifiche allo IAS 21 non specificano come stimare il tasso di cambio a pronti, ma forniscono un quadro per determinarlo alla data di misurazione. Il Gruppo ITA Airways non si attende effetti materiali futuri dall'introduzione di questo principio contabile.

3. Lo IASB ha emesso le seguenti modifiche aggiuntive agli standard contabili IFRS che non sono ancora obbligatoriamente applicabili per l'esercizio finanziario 2024 e che non sono ancora stati approvati dall'UE:

- Modifiche allo IFRS 9 e IFRS 7, Classificazione e Misurazione degli Strumenti Finanziari - introdotto a partire dal 1° gennaio 2026;
- Modifiche allo IFRS 9 e IFRS 7, Contratti di energia elettrica dipendenti da fonti rinnovabili - introdotto a partire dal 1° gennaio 2026;
- IFRS 18, Presentazione e Informativa nel Bilancio - introdotto a partire dal 1° gennaio 2027;

- IFRS 19, Filiali senza Responsabilità Pubblica: Informazioni - introdotto a partire dal 1° gennaio 2027.

Il Gruppo non ha applicato volontariamente nessuna delle disposizioni nuove o modificate sopra menzionate prima della loro data vincolante di applicazione.

### 3. Criteri e procedure di consolidamento

Il bilancio consolidato include il bilancio della Capogruppo e delle sue controllate.

Per società controllate si intendono quelle nelle quali la Capogruppo, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza della partecipazione nella società in misura tale da detenere la maggioranza dei voti esercitabili in assemblea con riferimento a decisioni attinenti le attività rilevanti della controllata (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia ai sensi dell'IFRS 10, per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di partecipazione al capitale) attribuiscano: (a) il potere sull'impresa, (b) l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e (c) l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

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

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

Nel caso di perdita del controllo su una partecipata, il Gruppo riconosce un utile o una perdita a conto economico che è calcolato come differenza tra (i) la somma tra il fair value del corrispettivo ricevuto e il fair value di ogni eventuale quota partecipativa residua e (ii) il valore contabile delle attività (incluso l'avviamento), delle passività dell'impresa controllata ed eventuali interessenze di pertinenza di terzi. Eventuali utili o perdite derivanti dalla valutazione delle attività della controllata, rilevati negli Altri utili e perdite complessivi sono riclassificati nel Conto economico al momento della perdita del controllo se, in accordo con i principi di riferimento, tali utili e perdite sarebbero stati riclassificati nel Conto economico al momento della cessione delle relative attività e passività.

Il fair value della partecipazione mantenuta nella società precedentemente controllata alla data della perdita del controllo costituirà il valore inizialmente rilevato se la partecipazione sarà classificata come attività finanziaria in base allo IAS 39 - Strumenti finanziari: Rilevazione e misurazione oppure, nel caso di partecipazione in una società collegata o in un'entità a controllo congiunto, costituirà il costo al momento della rilevazione iniziale.

Al fine di consentire la predisposizione del bilancio consolidato, tutti i bilanci delle società del Gruppo sono predisposti alla stessa data, con i medesimi principi contabili internazionali, e sono riferiti ad un esercizio di uguale durata; tutte le società consolidate hanno inoltre predisposto uno specifico "Reporting Package" alla data di chiusura del bilancio, in conformità ai principi contabili adottati dalla Capogruppo.

#### Transazioni eliminate nel processo di consolidamento

Il consolidamento è effettuato in base ai seguenti criteri e metodi:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi nel loro ammontare complessivo, prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta e attribuendo ai soci di minoranza, nelle apposite voci del passivo e del conto economico, la quota di patrimonio netto e di risultato economico di loro competenza;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate a fronte delle corrispondenti quote di patrimonio netto;

- eliminazione dei crediti e dei debiti tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, nonché dei proventi ed oneri relativi ad operazioni tra le società stesse, ivi compresi i dividendi distribuiti nell'ambito del Gruppo;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate, rilevandone i relativi effetti fiscali.

Rispetto a quanto riportato nel bilancio al 31 dicembre 2023, si segnala la variazione del perimetro di consolidamento a seguito della costituzione, avvenuta in data 7 marzo 2024 della nuova società AURORA FINANCING 2 DAC, e in data 20 novembre 2024 della società AURORA FINANCING 3 DAC, entrambe controllate al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A. con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia.

Si riporta una tabella di sintesi delle società del Gruppo ITA Airways, oggetto di consolidamento da parte della Capogruppo al 31 dicembre 2024, con indicazione della percentuale di possesso:

Partecipata	Capitale sociale	Residenza fiscale	Partecipante	% possesso	Metodo consolidamento
Volare Loyalty S.p.A.	150.000 euro - interamente versato	Milano - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing Designated Activity Company - Dac	10.000 euro - interamente versato	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing 2 Designated Activity Company - Dac	10.000 euro - interamente versato	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing 3 Designated Activity Company - Dac	10.000 euro - interamente versato	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale

## 4. Continuità aziendale

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2024, gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto 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 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 al 31 dicembre 2024.

Il piano prende come riferimento i flussi di cassa previsti, per il 2025, dal budget approvato dagli Amministratori della Capogruppo mentre, per il primo semestre 2026, si è fatto riferimento al piano industriale 2023-2027, approvato nel 2023 e che già recepiva la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte del precedente azionista unico e del nuovo partner industriale, opportunamente aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD, degli effetti dei rimedi offerti alla Commissione UE, dei costi di integrazione con il Gruppo Lufthansa nonché delle iniziali sinergie attese nel periodo.

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.

## 5. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata

Di seguito vengono analizzati i valori patrimoniali del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, con evidenza del raffronto con i dati dell'esercizio 2023.

### ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le attività non correnti, pari nel complesso a €/mgl 4.061.653, si confrontano con un valore di €/mgl 3.050.366 consuntivati al 31 dicembre 2023 e sono composte come segue:

#### Attività materiali

**5.1** Le **attività materiali**, costituite da n. 9 aeromobili di proprietà, dai motori di scorta e shop visit, 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 849.506 (€/mgl 488.171 al 31 dicembre 2023).

In dettaglio:

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<b>Flotta</b>			
Aeromobili	562.966	97.669	465.297
Motori, Shop visit, APU e materiale di scorta	41.724	45.005	(3.281)
Revisioni componenti flotta di terzi, MAVF	16.839	8.596	8.243
<b>Totale Flotta</b>	<b>621.529</b>	<b>151.269</b>	<b>470.259</b>
<b>Altre attività materiali</b>			
Terreni e fabbricati	2.739	3.863	(1.124)
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	6.694	7.432	(737)
Anticipi e lavori in corso per flotta	217.285	324.779	(107.494)
Lavori in corso per altre attività	1.260	828	432
<b>Totale Altre attività materiali</b>	<b>227.978</b>	<b>336.902</b>	<b>(108.924)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>849.506</b>	<b>488.171</b>	<b>361.335</b>

La **Flotta**, pari a €/mgl 621.529 include n.4 Airbus 330-900 e 5 Airbus A220-100 di proprietà per complessivi €/mgl 562.966, gli APU inclusivi degli interventi manutentivi effettuati per €/mgl 1.961, i motori di scorta per €/mgl 7.560, le shop visit capitalizzate sui motori per €/mgl 4.514, il materiale di scorta in proprietà per €/mgl 27.190, le modifiche aumento valore flotta di proprietà per €/mgl 499, gli interventi manutentivi capitalizzati e le modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, lavori cabina, standardizzazioni, etc) per €/mgl 16.839.

La voce ha presentato un incremento di €/mgl 470.259 rispetto ai valori al 31 dicembre 2023, dovuto ai seguenti fenomeni:

- ✓ acquisto di n. 8 aeromobili (3 Airbus A330-900 e 5 Airbus A220-100) per un valore complessivo di €/mgl 484.253 (di cui €/mgl 206.761 relativi a giroconti da anticipi e lavori in corso per flotta);
- ✓ modifiche aumento valore flotta di proprietà per €/mgl 952 (di cui €/mgl 7 proveniente dai lavori corso, il tutto da classificare principalmente come up grade motori A220);
- ✓ acquisti di materiale di rotazione per €/mgl 5.297 (di cui €/mgl 18 relativi a giroconti da lavori in corso);

- ✓ revisioni effettuate su APU di proprietà per €/mgl 624;
- ✓ revisioni e interventi manutentivi su aeromobili di terzi per €/mgl 416 (principalmente trust reverser e prese d'aria);
- ✓ modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, Trim & Finish, standardizzazioni, etc) per €/mgl 11.169 (di cui €/mgl 3.982 relativi a giro conti provenienti dai lavori in corso), la parte principale di tali modifiche risulta relativa ai nuovi aeromobili A350, materiali BFE e lavori cabina di vario titolo).
- ✓ ammortamenti dell'esercizio per €/mgl 33.020;
- ✓ €/mgl 346 per effetto delle operazioni di scrap tecnico del materiale di rotazione al 31/12/2024;
- ✓ decremento di €/mgl 149 relativo all'importo residuo di una precedente revisione su APU in seguito all'effettuazione di un nuovo intervento sul medesimo APU;
- ✓ €/mgl 5 relativi all'effetto netto dei phase-out flotta nel corso del 2024 riferibile a revisioni effettuate sulla flotta di terzi (prese d'aria e trust reverser);
- ✓ €/mgl 39 relativi all'effetto netto della caduta dei costi capitalizzati sugli aeromobili oggetto di phase out nel corso del 2024 per quanto riferito alle modifiche aumento valore della flotta di terzi (verniciature/lavorazioni-custom cabina).

Le **Altre attività materiali**, per un totale di €/mgl 227.978, hanno mostrato una variazione in diminuzione pari a 108.924, e sono risultate così composte:

- terreni e fabbricati, pari a €/mgl 2.738 e riferiti alle manutenzioni capitalizzate nel corso del periodo in esame, hanno presentato una diminuzione pari a €/mgl 1.124 da attribuire agli ammortamenti di periodo per €/mgl 1.217, parzialmente controbilanciata dalle nuove capitalizzazioni effettuate nell'esercizio pari nel complesso a €/mgl 93;
- impianti generici o specifici dell'attività di volo, attrezzature, complessi ed attrezzature elettroniche e mobili e arredi per un valore totale di €/mgl 6.694. La voce ha mostrato un decremento di €/mgl 737 rispetto all'esercizio 2023 correlato ai seguenti fenomeni:
  - o ammortamenti di periodo per €/mgl 2.343;
  - o incrementi per complessivi €/mgl 1.609 (inclusi gli importi derivanti dai lavori in corso per euro/mgl 2), il tutto da riferire alle nuove capitalizzazioni effettuate nel corso dell'esercizio (principalmente stand motore A350 e complessi elettronici);
  - o decremento per €/mgl 4 riferibile alla operazione di cessione di numero 150 dispositivi I PAD alla Croce Rossa Italiana ed alle dismissioni di apparati elettronici a vario titolo avvenuta nel corso dell'esercizio;
- **anticipi e lavori in corso per la flotta**, per un totale di €/mgl 217.285, riferiti principalmente agli anticipi pagati per gli investimenti futuri su acquisto flotta e motori, agli anticipi versati per interventi di standardizzazione aeromobili e lavori cabina, nonché a lavori manutentivi su flotta, acquisti di materiale di rotazione e motori di proprietà, in corso di realizzazione al 31 dicembre 2024.

La voce si è decrementata di €/mgl 107.494 rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente a seguito dei seguenti fenomeni:

- o riclassifiche alla voce flotta di proprietà degli anticipi erogati precedentemente alla società Airbus, per l'acquisto di n. 3 Airbus A330-900 marche EI-TYB, EI-TYC e EI-TYD e di n.5 Airbus A220-100, marche EI-MVA, EI-MVB, EI-MVC, EI.MVE e EI-MVF del valore complessivo di €/mgl 210.236;
- o decremento riferito alle operazioni di sale & lease back di alcuni motori (€/mgl 28.939);
- o decremento per le riclassifiche negative, per i lavori cabina (€/mgl 3.172 per A350 family), per modifiche aumento valore flotta e revisioni componenti su aeromobili di terzi (€/mgl 743) e per lavori capitalizzati su attività immateriali (€/mgl 574);
- o decremento per vendita ad Airbus dei materiali tecnici (cosiddetti B.F.E.) da installare sugli aeromobili di proprietà del Gruppo pari ad €/mgl 25.542;

o incremento per i versamenti nell'esercizio a titolo di anticipo per acquisto dei nuovi aeromobili e motori di scorta, che entreranno nell'operativo nei prossimi esercizi e riferito alle flotte A330, A220, A320, nonché da quanto riferito agli acquisti effettuati in ordine al materiale di rotazione ed agli interventi sia a carattere manutentivo che di standardizzazione cabina su flotta sia di proprietà che di terzi.

- altri **lavori in corso** di realizzazione per €/mgl 1.260, riferiti ad attività in corso di finalizzazione al 31 dicembre 2024.

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

ATTIVITA' MATERIALI	Flotta di proprietà	Attività Manutentive su Flotta di terzi	TOTALE FLOTTA	Altre attività materiali	Anticipi e lavori in corso per Flotta	Attività in corso per Altri beni	TOTALE ALTRE ATTIVITA'	TOTALE
<i>Costo al 31/12/2023</i>	156.513	12.958	169.472	16.139	324.779	828	341.746	511.218
<i>Ammortamenti al 31/12/2023</i>	(13.840)	(4.362)	(18.202)	(4.845)	0	0	(4.845)	(23.047)
<b>Valore netto contabile al 31/12/2023</b>	<b>142.673</b>	<b>8.596</b>	<b>151.269</b>	<b>11.295</b>	<b>324.779</b>	<b>828</b>	<b>336.902</b>	<b>488.171</b>
Investimenti del periodo	285.473	8.017	293.490	1.699	157.205	1.167	160.071	453.561
Decrementi	(865)	(1.641)	(2.507)	(18)	(54.463)	0	(54.481)	(56.988)
Riclassifiche	206.761	3.568	210.329	3	(210.236)	(735)	(210.968)	(639)
<b>Costo al 31/12/2024</b>	<b>647.882</b>	<b>22.902</b>	<b>670.784</b>	<b>17.823</b>	<b>217.285</b>	<b>1.260</b>	<b>236.368</b>	<b>907.152</b>
Ammortamenti del periodo	(29.308)	(3.712)	(33.020)	(3.560)	0	0	(3.560)	(36.579)
Decrementi	370	1.597	1.967	14	0	0	14	1.981
<b>Ammortamenti al 31/12/2024</b>	<b>(42.778)</b>	<b>(6.478)</b>	<b>(49.255)</b>	<b>(8.390)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(8.390)</b>	<b>(57.646)</b>
<b>Valore netto contabile al 31/12/2024</b>	<b>605.104</b>	<b>16.425</b>	<b>621.529</b>	<b>9.433</b>	<b>217.285</b>	<b>1.260</b>	<b>227.978</b>	<b>849.506</b>
<b>Variazione netta</b>	<b>462.431</b>	<b>7.829</b>	<b>470.259</b>	<b>(1.862)</b>	<b>(107.494)</b>	<b>431</b>	<b>(108.924)</b>	<b>361.335</b>

## 5.2 I Diritti d'uso

I **Diritti d'uso**, pari a complessivi €/mgl 2.566.509, si raffrontano con un valore di €/mgl 1.988.738 relativo all'esercizio precedente. Sono riferiti:

- per €/mgl 2.550.535 ai contratti di leasing di n.88 aeromobili di varie tipologie e n. 9 motori, in quanto ricadenti nell'ambito di applicazione del principio contabile IFRS16;
- per €/mgl 15.974 ai contratti di locazione degli uffici della Sede operativa, del Cargo, di alcuni locali presso aeroporti italiani ed esteri, delle sale VIP nell'aeroporto di Fiumicino e delle auto aziendali. In sintesi:

<b>DIRITTI D'USO</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Flotta:</b>			
Diritti d'uso - aeromobili	2.386.010	1.898.883	487.127
Diritti d'uso - motori di scorta	164.526	81.710	82.816
<b>Totale diritti d'uso - flotta</b>	<b>2.550.535</b>	<b>1.980.593</b>	<b>569.942</b>
<b>Altre attività materiali:</b>			
Diritti d'uso - locazione uffici	15.848	7.730	8.118
Diritti d'uso - autovetture	126	416	(290)
<b>Totale diritto d'uso - altre attività materiali</b>	<b>15.974</b>	<b>8.145</b>	<b>7.828</b>
<b>Totale</b>	<b>2.566.509</b>	<b>1.988.738</b>	<b>577.771</b>

In maggior dettaglio:

- l'incremento dei diritti d'uso per flotta in leasing pari a €/mgl 487.127 è attribuibile:
  - a nuovi aeromobili in leasing per complessivi +€/mgl 741.856, per l'entrata in flotta di n. 6 velivoli A220-100/A220-300 (+€/mgl 173.643), di n. 5 A320neo (+€/mgl 187.218), di n. 5 A321neo (+€/mgl 228.853), di n.2 A330neo (+€/mgl 152.143); tale incremento risulta parzialmente compensato dall'uscita degli aeromobili per scadenza dei contratti di leasing nel corso del 2024 (totale 13 aeromobili per un valore netto residuo di €/mgl 1.999), dalle quote di ammortamento dell'esercizio (-€/mgl 253.924);
- l'incremento dei diritti d'uso per motori in leasing pari a €/mgl 82.816 è attribuibile:
  - all'iscrizione dei contratti per n.4 nuovi motori di scorta in leasing per un importo totale di €/mgl 93.990 e alle quote di ammortamento di competenza (-€/mgl 11.174);
- l'incremento dei diritti d'uso per altre attività in locazione pari a €/mgl 7.828 è riferito ai nuovi contratti di locazione per la sede operativa della Capogruppo (+€/mgl 13.833) e alle quote di ammortamento dell'anno per €/mgl 6.005.

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
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2023</b>	<b>1.980.593</b>	<b>8.145</b>	<b>1.988.738</b>
<i>Variazione netta</i>	<i>1.110.735</i>	<i>935</i>	<i>1.111.669</i>
<b>Costo al 1 gennaio 2024</b>	<b>2.267.414</b>	<b>13.335</b>	<b>2.280.749</b>
Investimenti del periodo	835.846	13.833	849.679
Decrementi del periodo	(41.495)		(41.495)
<b>Costo al 31 dicembre 2024</b>	<b>3.061.766</b>	<b>27.168</b>	<b>3.088.934</b>
<b>Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2024</b>	<b>(286.821)</b>	<b>(5.189)</b>	<b>(292.011)</b>
Ammortamenti	(265.099)	(6.005)	(271.103)
Decrementi del fondo	39.370		39.370
Altre variazioni	1.319		1.319
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2024</b>	<b>(511.231)</b>	<b>(11.194)</b>	<b>(522.425)</b>
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2024</b>	<b>2.550.535</b>	<b>15.974</b>	<b>2.566.509</b>
<i>Variazione netta</i>	<i>569.942</i>	<i>7.828</i>	<i>577.771</i>

### 5.3 Attività immateriali

Le **Attività immateriali**, pari a complessivi €/mgl 150.757, sono principalmente costituite dai marchi e licenze, dai diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno; hanno mostrato un incremento di €/mgl 3.355 rispetto al 31 dicembre 2023, come evidenziato nella tabella:

ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Brevetti e licenze software	37.139	45.316	(8.177)
Marchi a vita utile indefinita	90.000	90.000	0
Marchi a vita utile definita	1.573	1.834	(261)
Quote ETS	19.070	7.030	12.040
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.975	3.223	(248)
<b>Totale</b>	<b>150.757</b>	<b>147.402</b>	<b>3.355</b>

In dettaglio:

I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno**, pari a €/mgl 37.139, sono riferibili essenzialmente all'acquisto di licenze e di software applicativi ed ai relativi costi di implementazione. Per tali diritti, l'ammortamento è calcolato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile residua, mediamente da 3 a 5 anni.

La voce ha registrato un decremento pari a €/mgl 8.177 rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto degli ammortamenti di competenza pari a €/mgl 22.808, parzialmente controbilanciati dagli investimenti del periodo per

€/mgl 17.202 (comprensivi degli importi provenienti dai lavori in corso pari nel complesso a euro/mgl 3.749), nonché dagli importi riferibili a quanto oggetto di disinvestimento nel corso dell'esercizio pari a euro/mgl 2.571 principalmente da riferire alla registrazione a conto economico di talune manutenzioni implementative eseguite negli esercizi precedenti.

I **progetti ancora in corso di esecuzione** alla data di riferimento sono risultati essere pari a €/mgl 2.975.

I **Marchi a vita utile indefinita**, 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, hanno presentato un valore di €/mgl 90.000. 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 "Riduzione di valore delle attività (Impairment Test)" della presente nota.

La voce **Marchi a vita utile definita**, pari a €/mgl 1.573, è risultata attribuibile al valore al 31 dicembre 2024 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 7 anni) dalla data di iscrizione). Il decremento di €/mgl 261 rispetto al valore al 31 dicembre 2023 è relativo alle quote di ammortamento dell'esercizio.

La voce **Quote ETS**, pari a €/mgl 19.070, rappresenta il corrispettivo pagato dalla Capogruppo a fronte dell'acquisto dei certificati di emissione sul mercato e ha evidenziato un incremento di €/mgl 12.040; tali certificati sono iscritti al costo e non sono soggetti ad ammortamento. L'incremento dell'esercizio è riferibile per €/mgl 39.819 all'acquisto dei certificati avvenuto nel corso dell'esercizio, parzialmente controbilanciato dagli utilizzi dell'anno per €/mgl 27.779.

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	Quote ETS	Immobilizzazioni in corso	Totale
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2023</b>	<b>45.316</b>	<b>1.834</b>	<b>90.000</b>	<b>7.030</b>	<b>3.223</b>	<b>147.402</b>
Investimenti	13.452			39.819	2.862	56.134
Disinvestimenti	(2.571)				0	(2.571)
Riclassifiche	3.749			(27.779)	(3.110)	(27.140)
Ammortamenti	(22.808)	(261)				(23.069)
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2024</b>	<b>37.139</b>	<b>1.573</b>	<b>90.000</b>	<b>19.070</b>	<b>2.975</b>	<b>150.757</b>
<b>Variazione netta</b>	<b>(8.177)</b>	<b>(261)</b>	<b>0</b>	<b>12.040</b>	<b>(248)</b>	<b>3.355</b>

### Le **Altre attività non correnti**

Al 31 dicembre 2024 le altre attività non correnti, pari a €/mgl 494.881, hanno evidenziato un incremento di €/mgl 68.826 e sono rappresentate dalla seguente tabella:

<b>Altre attività non correnti</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Crediti finanziari non correnti</b>			
Depositi cauzionali	91.783	77.184	14.599
Crediti finanziari per maintenance reserve	147.947	100.601	47.345
<b>Totale crediti finanziari non correnti</b>	<b>239.729</b>	<b>177.785</b>	<b>61.944</b>
Altre attività: altri debitori	22.687	18.164	4.523
Derivati non correnti con fair value attivo	4.254	11.228	(6.974)
Attività per imposte anticipate	228.210	218.877	9.333
<b>Totale altre attività non correnti</b>	<b>494.881</b>	<b>426.055</b>	<b>68.826</b>

**5.4** I **crediti finanziari non correnti**, pari a €/mgl 239.729 si confrontano con un valore di €/mgl 177.785 al 31 dicembre 2023; sono risultati attribuibili ai depositi cauzionali (€/mgl 91.783) principalmente relativi a contratti di leasing di aeromobili e alle quote scadenti oltre 12 mesi dei crediti per maintenance reserve versati ai lessors per la flotta in leasing (€/mgl 147.947). Per i crediti di maintenance reserve, il Gruppo 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. Hanno presentato un incremento netto di €/mgl 61.944 rispetto ai valori al 31 dicembre 2023, per la variazione in aumento delle quote non correnti dei crediti per maintenance reserve versati alle società di leasing di aeromobili (+€/mgl 47.345), e per la variazione netta dei depositi cauzionali versati per i contratti di leasing di aeromobili (+€/mgl 14.599).

**5.5** Le **altre attività**, pari a €/mgl 22.687 (€/mgl 18.164 al 31 dicembre 2023) si riferiscono ai crediti fatturati ad Airbus, scadenti oltre i 12 mesi, relativi ai contributi riconosciuti contrattualmente a fronte della consegna degli aeromobili di nuova generazione.

**5.6 Le imposte differite, attive e passive**, pari a €/mgl 217.895 si confrontano con un valore netto pari a €/mgl 211.797 rilevato al 31 dicembre 2023; le tabelle che seguono illustrano la composizione delle imposte differite, attive e passive del Gruppo, rispetto al 31 dicembre 2023 con separata indicazione dei componenti non transitati a Conto Economico e registrati direttamente in Stato Patrimoniale:

valori in euro migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	ATTIVE	PASSIVE	NETTO	ATTIVE	PASSIVE	NETTO
Perdite fiscali	147.698		147.698	145.352		145.352
ACE	4.652		4.652	4.482		4.482
Fondi accantonamento	70.060		70.060	65.905		65.905
Componenti finanziari			0	6.221	15.864	-9.643
Impairment test	2.528	2.111	417	3.498		3.498
Altre	1.791	4.646	-2.855	5.721	3.140	2.581
Utili e perdite su cambi			0	142	64	78
Fondo operazioni a premio	7.965		7.965	5.963		5.963
<b>Imposte differite rilevate in conto economico</b>	<b>234.694</b>	<b>6.757</b>	<b>227.937</b>	<b>237.285</b>	<b>19.069</b>	<b>218.217</b>
Strumenti finanziari hedge accounting	273	10.316	-10.043	660	7.080	-6.420
<b>Imposte differite rilevate in patrimonio netto</b>	<b>273</b>	<b>10.316</b>	<b>-10.043</b>	<b>660</b>	<b>7.080</b>	<b>-6.420</b>
<b>Totale imposte differite</b>	<b>234.967</b>	<b>17.072</b>	<b>217.894</b>	<b>237.945</b>	<b>26.149</b>	<b>211.797</b>

Si noti che la Capogruppo ha ritenuto di non iscrivere differenze temporanee deducibili per circa 185 milioni di euro ai fini IRES e per 42 milioni di euro ai fini IRAP, cui corrispondono imposte anticipate per complessivi 46 milioni di euro circa.

## ATTIVITÀ CORRENTI

Le **Attività Correnti** hanno presentato un valore totale di €/mgl 1.095.728 contro un valore di €/mgl 922.251 consuntivato al 31 dicembre 2023.

In maggior dettaglio:

**5.7 Le Rimanenze**, pari a €/mgl 40.184, hanno evidenziato un incremento di €/mgl 18.895 rispetto al valore del 31 dicembre 2023 e sono rappresentate nella seguente tabella:

Rimanenze	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Materiali tecnici	33.714	17.275	16.439
Servizi e generi di bordo	5.439	3.191	2.248
Vestiario e altri materiali	1.031	823	208
<b>Totale</b>	<b>40.184</b>	<b>21.289</b>	<b>18.895</b>

Tale aumento è correlato alle scorte tecniche flotta (+€/mgl 16.439), ai materiali per servizi di bordo (+€/mgl 2.248), al vestiario e al materiale di economato (+€/mgl 208).

**5.8 I Crediti commerciali**, pari a €/mgl 207.582, di cui €/mgl 88 verso parti correlate, hanno registrato una variazione negativa di €/mgl 29.761 rispetto all'esercizio precedente e sono di seguito rappresentati:

<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Clienti per carte di credito	137.756	161.488	(23.731)
Pubbliche Amministrazioni	13.505	7.137	6.368
Fondo svalutazione clienti	(1.775)	(1.247)	(529)
Compagnie di navigazione aerea	26.464	30.559	(4.095)
Fondo svalutazione compagnie di navigazione aerea	(266)	(115)	(151)
Agenti di viaggio	33.122	42.250	(9.128)
Fondo svalutazione agenti di viaggio	(1.225)	(2.730)	1.505
<b>Totale</b>	<b>207.582</b>	<b>237.343</b>	<b>(29.761)</b>

La variazione negativa è essenzialmente riconducibile:

- alla diminuzione dei crediti verso clienti per €/mgl 23.731, principalmente collegata alla modifica dei termini di pagamento dell'acquirer Nexi, con costituzione di un escrow vincolato in cui sono confluiti i pagamenti dei crediti precedentemente trattenuti come deposito, seppur in presenza di maggior volume delle vendite di biglietti aerei con carte di credito rispetto all'esercizio precedente;
- alla crescita dei crediti verso Pubbliche Amministrazioni per €/mgl 6.368, a seguito dei più elevati contributi regionali ricevuti sulle linee operate in continuità territoriale e per appositi accordi commerciali;
- al decremento dei crediti verso Compagnie di Navigazione Aerea per €/mgl 4.095 a seguito del minor volume di vendite interlinea alle compagnie aeree partner;
- alla diminuzione dei crediti verso Agenti di Viaggio per vendite ancora da incassare al 31 dicembre 2024 sui circuiti IATA/ARC per €/mgl 9.128, collegata alla riduzione dei crediti commerciali trattenuti da ARC (provider utilizzato per la distribuzione e l'incasso delle vendite da agenzie di viaggio nel mercato USA) a fronte di garanzia bancaria equivalente fornita dalla Capogruppo.

Sulla base delle previsioni del principio contabile IFRS 9, 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 2024 è risultato pari a €/mgl 3.266 (€/mgl 4.091 al 31 dicembre 2023).

**5.9** Le **altre attività correnti**, pari a €/mgl 102.210, hanno consuntivato un decremento di €/mgl 2.942 rispetto ai valori al 31 dicembre 2023:

<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Crediti vs debitori vari	49.458	66.108	(16.650)
Crediti vs compagnie di assicurazione	3	2	1
Crediti verso il personale	294	267	27
Anticipi a fornitori	21.820	17.981	3.839
Fondo svalutazione crediti verso debitori diversi	(4.558)	(4.653)	95
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(29)	(5)	(24)
Costi anticipati	35.222	25.453	9.769
<b>Totale</b>	<b>102.210</b>	<b>105.152</b>	<b>(2.942)</b>

La voce crediti verso debitori vari ha presentato una variazione in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2023 di €/mgl 16.650, riferita essenzialmente all'incasso da Alitalia SAI in a.s. del credito emerso a seguito della formalizzazione di atto ricognitivo tra le parti e per servizi IT prestati; tali crediti al 31 dicembre 2024 sono rappresentati principalmente dai contributi riconosciuti contrattualmente da Airbus e dai rimborsi da incassare dai lessors per interventi manutentivi effettuati e coperti da maintenance reserve.

Gli anticipi a fornitori, in massima parte riferiti all'acquisto di carburante per flotta e per handling, sono risultati pari a €/mgl 21.820.

I costi anticipati per €/mgl 35.222, hanno presentato un incremento di €/mgl 9.769 e sono perlopiù risultati correlati a canoni di locazione (€/mgl 13.640), a manutenzione flotta, ad assistenza tecnica di linea, a servizi automatizzati di prenotazioni (totale €/mgl 18.420) nonché a costi per il personale (€/mgl 2.273).

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 2024 è risultato pari a €/mgl 4.558 (€/mgl 4.653 al 31 dicembre 2023).

**5.10** I **Crediti finanziari correnti**, pari a €/mgl 222.046 si confrontano con un valore di €/mgl 88.571; l'incremento di €/mgl 133.474 è da attribuirsi ai depositi vincolati su conti correnti del Gruppo presso JP Morgan Chase bank, Santander e Intesa San Paolo e collegati principalmente alle vendite per biglietteria passeggeri (+€/mgl 108.450), alle maggiori quote correnti dei crediti per maintenance reserve (+€/mgl 28.368) e in minima parte compensato dai minori depositi cauzionali correnti (-€/mgl 3.349).

**5.11** Gli **strumenti derivati con fair value attivo**, al 31 dicembre 2024 sono risultati pari a €/mgl 42.982 (incluso le quote non correnti per €/mgl 4.254) e sono riferiti a uno strumento di copertura correlato a un contratto di acquisto di aeromobili siglato dalla Capogruppo, in data 14 dicembre 2021 con controparte AIRBUS, che prevede una serie prefissata di pagamenti nel periodo 2022-2025 (€/mgl 41.328) e a contratti di copertura sul prezzo di acquisto del carburante con controparti finanziarie (€/mgl 1.654); **gli strumenti con fair value passivo** pari a €/mgl 1.138 sono riferiti anch'essi ad accordi di copertura per il prezzo di acquisto del carburante. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 7.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente nota.

In sintesi:

<b>Strumenti derivati con fair value attivo</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività non correnti</b>			
Strumenti derivati su valute	4.254	11.228	(6.974)
<b>Totale derivati non correnti</b>	<b>4.254</b>	<b>11.228</b>	<b>(6.974)</b>
<b>Attività correnti</b>			
Strumenti derivati su valute	37.074	18.273	18.801
Strumenti derivati su carburante	1.654		1.654
<b>Totale derivati correnti</b>	<b>38.728</b>	<b>18.273</b>	<b>20.455</b>
<b>Totale derivati con fair value attivo</b>	<b>42.982</b>	<b>29.501</b>	<b>13.481</b>
<b>Strumenti derivati con fair value passivo</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività correnti</b>			
Strumenti derivati su carburante	1.138	2.752	(1.614)
<b>Totale</b>	<b>1.138</b>	<b>2.752</b>	<b>(1.614)</b>

**5.12** I **Crediti tributari** sono risultati pari a €/mgl 6.251, evidenziando un incremento di €/mgl 4.468 rispetto ai valori dell'esercizio precedente, e sono riferiti principalmente a ritenute d'acconto su interessi attivi.

**5.13** Le **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**, hanno presentato un valore complessivo pari a €/mgl 475.728, evidenziando un incremento di €/mgl 25.888 rispetto al 31 dicembre 2023. Tale valore include quanto erogato sui conti correnti della Capogruppo nel mese di dicembre 2024 a titolo di finanziamento ricevuto da un Pool composto da quattro banche (UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER) per un valore nominale pari a €/mgl 90.000, ed inizialmente vincolato al completamento dell'operazione di acquisto del 41% delle quote di ITA Airways da parte del Gruppo Lufthansa, realizzatosi nel gennaio 2025.

Per la variazione dei flussi delle disponibilità rispetto ai valori iniziali, si rimanda al paragrafo n.7 della presente nota relativo al Rendiconto Finanziario.

**5.14** Le **Attività detenute per la vendita**, pari a zero al 31 dicembre 2024, si sono decrementate di €/mgl 385, a seguito della vendita del materiale di rotazione residuo riferito alla flotta Embraer.

## PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ:

**5.15** Il **Patrimonio Netto** del Gruppo ha presentato al 31 dicembre 2024 un valore pari a €/mgl 534.386 evidenziando un decremento di €/mgl 215.309 rispetto al 31 dicembre 2023: è costituito dalle seguenti poste:

<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Capitale Sociale	720.000	699.191	20.809
Versamento soci in conto futuro aumento capitale	9.598	250.000	(240.402)
Riserve di capitale	20	(253)	274
Riserva da Hedging	31.801	20.330	11.472
Risultati portati a nuovo	145	(214.341)	214.486
Perdita dell'esercizio	(227.178)	(5.107)	(222.071)
<b>Totale</b>	<b>534.386</b>	<b>749.819</b>	<b>(215.433)</b>

In maggior dettaglio:

Il **capitale sociale** interamente versato e pari a un valore di €/mgl 720.000 è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie; rispetto al 31 dicembre 2023 ha presentato una variazione di €/mgl 20.809 a seguito dell'utilizzo parziale del versamento soci in conto futuro aumento capitale, che come deliberato dall'Assemblea del 16 maggio 2024, ha incrementato il valore inespresso delle 720.000 azioni senza valore nominale che compongono il capitale.

Il **versamento soci in conto futuro aumento capitale** pari a €/mgl 9.598 (€/mgl 250.000 al 31 dicembre 2023), come deliberato dall'Assemblea del 16 maggio 2024, è stato quasi totalmente utilizzato, per coprire le perdite accumulate della Capogruppo per un totale di €/mgl 219.593 e per ricostituire il Capitale Sociale a €/mgl 720.000 (€/mgl 699.191 al 31 dicembre 2023).

Le **riserve di capitale**, che hanno registrato un valore positivo di €/mgl 20, sono costituite da:

- riserva da utili/perdite attuariali**, che pari a un valore negativo di €/mgl 10, ha accolto l'actuarial gains/losses del T.F.R, evidenziando una variazione positiva di €/mgl 274 rispetto al 31 dicembre 2023;
- riserva legale**, costituita nella società controllata Volare S.p.A., pari a €/mgl 30, non ha presentato variazioni rispetto all'esercizio precedente.

La **riserva da hedging**, con un valore positivo di €/mgl 31.801, ha registrato la 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.

I **risultati portati a nuovo** hanno consuntivato un valore positivo di €/mgl 145, con una variazione di €/mgl 214.486 rispetto al 31 dicembre 2023, a seguito del ripianamento delle perdite accumulate, come già commentato in precedenza.

La **perdita dell'esercizio** ha presentato un importo di €/mgl 227.178, contro un valore di €/mgl 5.107 registrato al 31 dicembre 2023.

Le movimentazioni del Patrimonio Netto nel corso dell'esercizio 2024 sono di seguito rappresentate:

valori in euro migliaia

Descrizione	Capitale Sociale	Versamento soci in conto futuro aumento capitale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedging	Riserva legale	Risultati portati a nuovo	Utili (perdite) dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO
<b>Saldi al 31.12.2022</b>	<b>699.191</b>		<b>299</b>	<b>38.881</b>			<b>(214.311)</b>	<b>524.060</b>
Ripartizione risultato					30	(214.341)	214.311	0
Versamento soci in conto futuro aumento C.S.		250.000						250.000
Altre componenti nette del conto economico complessivo			(583)	(18.551)				(19.134)
Risultato dell'esercizio							(5.107)	(5.107)
<b>Saldi al 31.12.2023</b>	<b>699.191</b>	<b>250.000</b>	<b>(283)</b>	<b>20.330</b>	<b>30</b>	<b>(214.341)</b>	<b>(5.107)</b>	<b>749.819</b>
Ripartizione risultato	20.809	(240.402)				214.486	5.107	0
Altre componenti nette del conto economico complessivo			274	11.472				11.745
Risultato dell'esercizio							(227.178)	(227.178)
<b>Saldi al 31.12.2024</b>	<b>720.000</b>	<b>9.598</b>	<b>(10)</b>	<b>31.801</b>	<b>30</b>	<b>145</b>	<b>(227.178)</b>	<b>534.386</b>

## PASSIVITÀ

### PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le passività non correnti al 31 dicembre 2024, sono state pari a €/mgl 3.142.078 contro un totale di €/mgl 1.997.552 al 31 dicembre 2023, come indicato nella seguente tabella:

PASSIVITA' NON CORRENTI	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Debiti verso altri finanziatori	89.416	0	89.416
Prestiti obbligazionari	273.005	0	273.005
Passività per locazioni finanziarie	2.496.027	1.799.254	696.772
TFR e altri benefici ai dipendenti	6.599	4.665	1.933
Fondo Imposte differite	10.316	7.080	3.235
Altri Fondi	266.717	186.552	80.165
<b>Totale</b>	<b>3.142.078</b>	<b>1.997.552</b>	<b>1.144.526</b>

**5.16 I debiti verso banche e altri finanziatori**, per €/mgl 89.416, assenti al 31 dicembre 2023, sono riferiti al finanziamento ricevuto dalla Capogruppo da un Pool composto da quattro banche (UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER) per un valore nominale pari a €/mgl 90.000, al netto degli oneri di collocamento per €/mgl 584, come evidenziato nella tabella:

DEBITI VERSO ALTRI FINANZIATORI	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<i>Finanziatore</i>	<i>Pool di banche</i>		
<i>Data di erogazione</i>	19/12/24		
<i>Durata</i>	6 anni		
<i>Tasso variabile</i>	EUR 3M+ margin		
<b>Valore nozionale di emissione</b>	<b>90.000 €</b>		
oneri collocamento	584 €		
<b>Valore</b>	<b>89.416 €</b>		
Rimborsi			
Interessi pagati	150 €		
<b>Valore totale</b>	<b>89.416 €</b>	<b>0 €</b>	<b>89.416 €</b>

**5.17 I prestiti obbligazionari**, pari a €/mgl 301.351 (inclusivi delle quote correnti per €/mgl 28.346) e assenti nel periodo a raffronto sono riferiti alle emissioni obbligazionarie in private placement, eseguite:

- in data 31 gennaio 2024 per il tramite della controllata Aurora Financing DAC, a scopo di rifinanziamento dell'acquisto di un aeromobile A330-900 neo consegnato da Airbus a dicembre 2023 (valore residuo €/mgl 73.219);
- in data 14 agosto 2024 tramite la controllata Aurora Financing 2 DAC, per il rifinanziamento dell'acquisto di n. 3 aeromobili A330-900 consegnati da Airbus nel corso del 2024 (valore residuo €/mgl 228.132).

In sintesi:

PRESTITI OBBLIGAZIONARI	31.12.2024		31.12.2023	Variazioni
	USD	EUR		EUR
<i>Data di emissione</i>	31/01/24			
<i>Durata</i>	10 anni			
<i>Tasso interesse</i>	6,74%			
<i>Ammortamento</i>	Straight-Line			
<i>Balloon Finale</i>	15.000			
<b>Valore nozionale di emissione</b>	<b>\$ 80.000</b>	<b>73.821 €</b>		
Rimborsi	\$ -4.875	-4.499 €		
Interessi pagati	\$ 942	907 €		
Adeguamento cambi		2.990 €		
<b>Valore totale</b>	<b>\$ 76.067</b>	<b>73.219 €</b>		<b>73.219</b>
<i>di cui: quota corrente</i>	\$ 7.442	7.163 €		
<i>Data di emissione</i>	14/08/24			
<i>Durata</i>	12 anni			
<i>Tasso interesse</i>	6,40%			
<i>Ammortamento</i>	Straight-Line			
<i>Balloon Finale</i>	-			
<b>Valore nozionale di emissione</b>	<b>\$ 240.000</b>	<b>217.806 €</b>		
Rimborsi	\$ -5.000	-4.621 €		
Interessi maturati	\$ 2.006	1.905 €		
Adeguamento cambi		13.041 €		
<b>Valore totale</b>	<b>\$ 237.006</b>	<b>228.132 €</b>		<b>228.132</b>
<i>di cui: quota corrente</i>	\$ 22.006	21.182 €		
<b>Totale prestiti obbligazionari</b>	<b>\$ 313.073</b>	<b>301.351 €</b>		<b>301.351</b>

**5.18** Le **passività per locazioni finanziarie**, pari complessivamente a €/mgl 2.762.517 (inclusivi delle quote correnti per €/mgl 266.491), sono risultate:

- per €/mgl 2.745.409 riferibili al debito inerente i contratti di leasing di n.88 aeromobili di varie tipologie e n. 9 motori (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 260.259).

Rispetto al 31 dicembre 2023, la voce ha presentato un incremento di €/mgl 747.247 per l'iscrizione del debito complessivamente pari a €/mgl 833.543 inerente all'entrata in flotta di n.6 velivoli A220-100/A220-300, di n. 5 A320neo, di n.5 A321neo e di n.2 A330neo di n.5 motori di scorta nonché per l'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (negativo per €/mgl 145.427). Tali incrementi risultano parzialmente compensati dai rimborsi delle quote di leasing del periodo (-€/mgl 234.556).

- per €/mgl 17.108 (inclusivi di quote correnti per €/mgl 6.232) ai contratti di locazione degli uffici e spazi aeroportuali e delle autovetture aziendali. La voce ha registrato un incremento di €/mgl 8.117, riferibile all'iscrizione del contratto di affitto della sede di Fiumicino (+€/mgl 13.833), ai rimborsi delle quote di leasing (-€/mgl 5.731) e all'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (+€/mgl 15).

In dettaglio:

<b>PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti:</b>			
Debito per Flotta	2.324.811	1.718.400	606.411
Debito per motori	160.339	74.732	85.608
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>2.485.151</b>	<b>1.793.132</b>	<b>692.019</b>
Debito per locazione spazi	10.876	6.025	4.851
Debito per locazione autovetture	0	98	(98)
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>10.876</b>	<b>6.123</b>	<b>4.753</b>
<b>Totale debito non corrente</b>	<b>2.496.027</b>	<b>1.799.254</b>	<b>696.772</b>
<b>Passività correnti:</b>			
Debito per Flotta	250.250	198.847	51.403
Debito per motori	10.009	6.184	3.825
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>260.259</b>	<b>205.031</b>	<b>55.228</b>
Debito per locazione spazi	6.133	2.552	3.582
Debito per locazione autovetture	99	317	(218)
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>6.232</b>	<b>2.868</b>	<b>3.364</b>
<b>Totale debito corrente</b>	<b>266.491</b>	<b>207.899</b>	<b>58.592</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>2.762.517</b>	<b>2.007.153</b>	<b>755.364</b>

I contratti di leasing per la flotta hanno una durata media di 10 anni ed un tasso marginale medio pari 3,10%. Le locazioni di uffici, spazi aeroportuali ed autovetture hanno una durata media pari a 2 anni, con un tasso marginale medio pari all' 1,9%.

Nel corso dell'esercizio 2024, il Gruppo ha rimborsato quote capitali di debiti per locazione flotta e altre attività per un totale di €/mgl 240.286 rispetto a €/mgl 167.438 di rimborsi effettuati nel corso del 2023 e registrato oneri finanziari nel conto economico per €/mgl 91.655 (€/mgl 42.375 nell'esercizio 2023).

**5.19 Il trattamento di fine rapporto e gli altri benefici ai dipendenti**, pari a €/mgl 6.599 ha presentato un incremento di €/mgl 1.933 rispetto al valore registrato al 31 dicembre 2023, così rappresentato:

<b>T.F.R. E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Trattamento di fine rapporto	6.529	4.665	1.863
Altri benefici a dipendenti	70	0	70
<b>Totale</b>	<b>6.599</b>	<b>4.665</b>	<b>1.933</b>

a) il **trattamento di fine rapporto** 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:

1. 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.
2. il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali.

Ipotesi Demografiche:

3. per valutare le principali basi tecniche demografiche si è utilizzata la "Tabella ISTAT 2022" 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.

I risultati principali della valutazione effettuata al 31 dicembre 2024 del fondo trattamento di fine rapporto del Gruppo, ai fini dell'applicazione dello IAS 19, sono riportati nella seguente tabella che mostra la riconciliazione nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2024:

<b>T.F.R.</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Defined Benefit Obligation at 1.01.2024</b>	<b>4.665</b>
Service Cost	2.330
Interest Cost	169
Benefits Paid	-335
Actuarial Losses (Gains)	-201
Funds repayment	-99
<b>Defined Benefit Obligation at 31.12.2024</b>	<b>6.529</b>
<i>Variazione</i>	<i>1.864</i>

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

<b>T.F.R.</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>Ipotesi finanziarie</b>		
Tasso Annuo di attualizzazione	3,38%	3,17%
Tasso Annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso Annuo di incremento T.F.R.	3,00%	3,00%

b) Gli **altri benefici definiti**, pari a €/mgl 70, comprendono le passività relative ai benefici dei dipendenti della branch di ITA Airways presente in Grecia, che rappresentano una forma di indennità di fine rapporto a favore dei dipendenti. Il fondo per benefici definiti è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

Altri benefici definiti	
Ipotesi finanziarie	31.12.2024
Tasso Annuo di attualizzazione	3,38%
Tasso Annuo di inflazione	2,00%
Tasso Annuo di incremento salariale	1,50%

**5.20** Gli **altri fondi**, inclusivi delle quote correnti per €/mgl 140.101, sono risultati complessivamente pari a €/mgl 406.818, mostrando un incremento di €/mgl 128.402; di seguito sono rappresentate le movimentazioni dei fondi nel periodo:

FONDI	31.12.2023	Accantonamenti	Altri contributi	Rilasci	Rettifiche	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2024	variazioni
Fondo area tecnica	232.825	189.629	752	(73.242)	4	(21.875)	18.035	(6.293)	339.837	107.013
Fondi rischi e oneri:	36.794	57.046	0	(1.078)	0	(30.639)	0	0	62.123	25.329
<i>contenzioso trasportistico</i>	3.656	6.828		(350)		(2.790)			7.344	3.688
<i>contenzioso lavoro</i>	105	695		(43)		(70)			688	582
<i>diversi</i>	33.033	49.523		(685)		(27.779)			54.092	21.059
Fondi oneri diversi	8.797	4.857,16				(9.347)	149	401	4.857	(3.940)
<b>Totale (*)</b>	<b>278.416</b>	<b>251.533</b>	<b>752</b>	<b>(74.319)</b>	<b>4</b>	<b>(61.861)</b>	<b>18.184</b>	<b>(5.891)</b>	<b>406.818</b>	<b>128.402</b>
<b>(*) di cui quota corrente</b>	83.067								136.490	
	8.797								3.612	
	<b>91.864</b>								<b>140.101</b>	

In maggior dettaglio:

- Il **fondo area tecnica**, che accoglie quanto contrattualmente dovuto in relazione ad alcuni interventi manutentivi che dovranno essere effettuati su aeromobili di terzi, ha presentato un valore pari a €/mgl 339.837, (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 136.490). Nell'anno ha presentato una variazione in aumento netta di €/mgl 107.013 riferibile ad accantonamenti del periodo per €/mgl 189.629, contributi ricevuti per €/mgl 752 (con contropartita nei crediti per maintenance reserve), utilizzi per €/mgl 21.875 e rilasci per €/mgl 73.242 perlopiù riferiti a contratti firmati nell'anno per exchange motori, a phase out di aeromobili e ad eventi che il Gruppo, in base a quanto previsto dai contratti, non effettuerà.
- Il **fondo per rischi vari**, che ha presentato un incremento di €/mgl 25.329 rispetto al 31 dicembre 2023, è risultato pari a €/mgl 62.123 e si riferisce ai seguenti stanziamenti:
  - o oneri connessi all'acquisto di certificati CO2 (quote ETS) da restituire nel corso del 2025 (€/mgl 50.505);
  - o valutazione di rischi connessi a contenziosi derivanti da attività di trasporto passeggeri (€/mgl 7.344);
  - o controversie legali riferibili a cause di lavoro in Italia e all'estero (€/mgl 688);
  - o rischio di pagamento della penale contrattuale a seguito dell'uscita dall'alleanza Sky Team legata all'operazione di acquisizione da parte di Deutsche Lufthansa AG (€/mgl 2.430);
  - o potenziali oneri connessi al programma "cadet training" (€/mgl 1.078).

- Il **fondo per oneri vari**, pari a €/mgl 4.857 (€/mgl 8.797 al 31 dicembre 2023), si riferisce al contratto di wet lease con Easyjet, che a seguito della valutazione della stima delle possibili perdite generate in base all'attività di volo prevista nel periodo summer2025/winter 2026, il Gruppo ha considerato come contratto oneroso. Rispetto al 31 dicembre 2023 ha presentato una riduzione di €/mgl 8.797 riferita al termine, nel mese di ottobre 2024, del contratto oneroso relativo all'utilizzo del sistema PSS Sabre dismesso nel 2023.

## PASSIVITÀ CORRENTI

Le passività correnti al 31 dicembre 2024 sono state pari a €/mgl 1.477.916 contro un valore di €/mgl 1.225.631 al 31 dicembre 2023. Sono di seguito rappresentate:

<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Debiti Finanziari	349	304	45
Prestito obbligazionario	28.346	0	28.346
Passività per locazioni finanziarie	266.491	207.899	58.592
Derivati con fair value passivo	1.138	2.752	(1.614)
Altri fondi correnti	140.101	91.864	48.237
Debiti commerciali	389.117	397.166	(8.049)
Altre passività	643.499	516.765	126.734
Passività fiscali correnti	8.876	8.881	(6)
<b>Totale</b>	<b>1.477.916</b>	<b>1.225.631</b>	<b>252.285</b>

**5.21 | debiti commerciali**, pari a €/mgl 389.117, di cui €/mgl 23.583 verso parti correlate, hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 8.049 e risultano così composti:

<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Acconti da clienti	2.032	1.692	340
Debiti verso fornitori	364.563	364.863	(300)
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	10.424	17.315	(6.891)
Debiti verso agenti di viaggio	12.098	13.296	(1.198)
<b>Totale</b>	<b>389.117</b>	<b>397.166</b>	<b>(8.049)</b>

Il decremento sopra rappresentato è relativo principalmente ai minori debiti verso compagnie di navigazione aerea sul circuito IATA Clearing House (-€/mgl 6.891), derivante dal minor traffico interlinea dell'anno.

**5.22** Le **Altres passività correnti**, pari a €/mgl 643.499, di cui €/mgl 335 verso parti correlate, hanno consuntivato un incremento di €/mgl 126.734 e sono di seguito rappresentate:

<b>ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Debiti verso istituti di previdenza	17.874	13.450	4.424
Biglietti prepagati	501.842	408.153	93.688
Altri debiti	1.718	957	761
Altri debiti per accantonamenti	18.962	8.165	10.797
Verso il personale	33.162	34.896	(1.734)
Verso compagnie di assicurazione	1.952	3.110	(1.158)
Depositi cauzionali vari	2.098	88	2.010
Ricavi anticipati	65.892	47.947	17.946
<b>Totale</b>	<b>643.499</b>	<b>516.765</b>	<b>126.734</b>

Tale crescita è essenzialmente riferita:

- all'aumento della voce "biglietti prepagati" per €/mgl 93.688, che riflette il maggior valore assoluto delle vendite di biglietti aerei con utilizzo previsto in periodi successivi. Il debito per prepagato include 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.
- ai ricavi anticipati per un incremento di €/mgl 17.946, riferito ai contributi contrattuali riconosciuti dai lessors, ma non ancora maturati (+€/mgl 5.878), nonché ai maggiori ricavi relativi al programma "Volare", differiti ai sensi del principio contabile IAS15, e che rappresentano l'obbligazione del Gruppo verso i soci per la stima dei premi che si ipotizza di dover ancora erogare al 31 dicembre 2024 (+€/mgl 12.068).

**5.23** I **debiti per passività fiscali correnti**, pari a €/mgl 8.876, evidenziando un decremento di €/mgl 5, sono attribuibili in massima parte alle ritenute da versare su retribuzioni del personale, alle imposte correnti per saldo IRAP e all'imposta sostitutiva su concorsi a premi.

## 6. Informazioni sulle voci del Conto Economico Consolidato

Di seguito vengono analizzati i valori economici del bilancio consolidato per l'esercizio 2024, con evidenza del raffronto con l'esercizio 2023.

Il Gruppo al 31 dicembre 2024 ha consuntivato ricavi totali per €/mgl 3.047.646, contro un importo di €/mgl 2.432.775 dell'esercizio precedente.

**6.1 I ricavi del traffico**, pari a €/mgl 2.940.431 di cui €/mgl 473 verso parti correlate, sono aumentati di €/mgl 601.656 rispetto al 2023, principalmente per i ricavi di linea (+25% pari a €/mgl 548.631) a seguito dell'incremento sia dell'attività operativa sia del numero di passeggeri trasportati.

<b>RICAVI DEL TRAFFICO</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Passeggeri	2.706.025	2.157.393	548.631
Altri ricavi Passeggeri	105.562	70.728	34.835
Cargo	97.397	82.740	14.657
Posta	1.661	3.516	(1.855)
Charters passeggeri	28.163	23.746	4.418
Charters merci	1.623	652	971
<b>Totale Ricavi del traffico</b>	<b>2.940.431</b>	<b>2.338.774</b>	<b>601.656</b>

In dettaglio:

I ricavi da traffico passeggeri, pari a €/mgl 2.706.025 sono rappresentati per il 50% dai proventi sul settore intercontinentale, per il 28% dal settore domestico e per la restante parte da quelli sul settore internazionale; il numero dei passeggeri trasportati nell'anno 2024 è stato pari a 17,7 milioni contro 14,8 milioni dell'analogo periodo dell'esercizio precedente (+19%). La variazione in aumento pari a €/mgl 548.631 è principalmente correlata all'aumento dell'attività operativa (+26% in termini di ASK).

Gli altri ricavi passeggeri, per complessivi €/mgl 105.562 includono principalmente i proventi da tratte inutilizzate (€/mgl 40.483), da rimborsi con restrizioni (€/mgl 21.380), da surcharge (€/mgl 11.557), da cambi prenotazioni, distribution charge e altre fee (€/mgl 30.202), nonché dalle differenze attive da traffico passeggeri (€/mgl 30.285). In tale voce viene anche iscritta la rettifica netta dei ricavi passeggeri (€/mgl 27.875), derivante dall'obbligazione contrattuale riferibile ai punti accumulati dai membri aderenti al programma "Volare" ai sensi del principio contabile IFRS15. La variazione in aumento di €/mgl 34.835 è principalmente attribuibile ai maggiori ricavi da tratte inutilizzate (+€/mgl 11.141), dalle differenze attive da traffico passeggeri (+€/mgl 9.849), da cambi di prenotazione (+€/mgl 6.163), nonché da rimborsi con restrizioni (+€/mgl 7.183).

I ricavi Cargo (€/mgl 97.397) e Posta (€/mgl 1.661) accolgono i proventi derivanti da attività "belly" e hanno consuntivato un incremento netto di €/mgl 12.802 rispetto all'esercizio precedente, generato prevalentemente su destinazioni intercontinentali (92%).

**6.2** Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mgl 107.215, di cui €/mgl 3 verso parti correlate si sono incrementati di €/mgl 13.214 rispetto al 2023 e sono di seguito rappresentati:

<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Accessori del traffico	21.678	20.562	1.116
Prestazioni a terzi	18.380	11.757	6.622
Vendita materiali	349	373	(24)
Contributi in conto esercizio	12.369	11.298	1.071
Differenze attive da traffico passeggeri	6.923	6.093	830
Risarcimenti inadempienze contrattuali	3.573	5.205	(1.632)
Contributi da terzi	30.752	27.085	3.668
Altri ricavi	13.191	11.627	1.564
<b>Totale</b>	<b>107.215</b>	<b>94.001</b>	<b>13.214</b>

Tra gli altri ricavi operativi si segnalano:

4. i contributi da terzi, previsti contrattualmente a favore della Capogruppo da parte dei lessor, in relazione agli impegni stipulati per acquisto della nuova flotta (€/mgl 30.752);
5. i ricavi accessori del traffico quali provvigioni, penalità e altre fee (€/mgl 21.678);
6. le prestazioni a terzi che, pari a €/mgl 18.380 sono riferite essenzialmente a ricavi per inserzioni pubblicitarie, per prestazioni informatiche e da partnership aeree;
7. le differenze attive da traffico passeggeri per biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili (€/mgl 6.923), riferite alle tasse aeroportuali;
8. i contributi in conto esercizio (€/mgl 12.369) ricevuti dalle Regioni Sardegna e Friuli-Venezia Giulia per l'esercizio delle linee in continuità;
9. i risarcimenti per inadempienze contrattuali (€/mgl 3.573) riferiti alle penalità a carico delle agenzie di viaggio e tour operator, collegate ad accordi commerciali.

**6.3** I **consumi di materie prime e materiali di consumo**, pari a €/mgl 784.988, di cui €/mgl 235.907 verso parti correlate, hanno presentato un aumento di €/mgl 71.142 e sono così composti:

<b>CONSUMI DI MATERIE PRIME</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Carburante flotta	(756.717)	(689.103)	(67.614)
Materiali tecnici	(6.629)	(5.177)	(1.452)
Altri materiali	(21.643)	(19.567)	(2.076)
<b>Totale</b>	<b>(784.988)</b>	<b>(713.847)</b>	<b>(71.142)</b>

I costi del carburante pari a €/mgl 756.717 sono rappresentati inclusivi degli oneri finanziari da hedging (netti €/mgl 14.311); la variazione in aumento per €/mgl 67.614, deriva dalla maggiore attività di volo effettuata nel periodo (+149,8 €/mln), compensata dalla variazione positiva dei prezzi (-€/mln 79,8) e dall'evoluzione del rapporto di cambio valutario tra euro e dollaro statunitense (-€/mln 2,4); i consumi di materiali tecnici hanno presentato un incremento di €/mgl 1.452, gli altri materiali di €/mgl 2.076 e comprendono perlopiù merce e attrezzature per servizi di bordo e per vestiario del personale.

**6.4 I costi per servizi**, pari a €/mgl 1.461.075, di cui €/mgl 437 verso parti correlate, sono risultati maggiori di €/mgl 237.331 rispetto all'esercizio 2023 e sono di seguito rappresentati:

<b>COSTI PER SERVIZI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Spese di vendita	(187.978)	(159.964)	(28.014)
Spese di traffico e scalo	(675.469)	(569.011)	(106.457)
Manutenzione e revisione flotta	(357.383)	(240.064)	(117.319)
Altre prestazioni	(188.514)	(172.785)	(15.729)
Noleggi, locazioni e fitti	(51.732)	(81.921)	30.189
<b>Totale</b>	<b>(1.461.075)</b>	<b>(1.223.745)</b>	<b>(237.331)</b>

In maggior dettaglio:

- le spese di vendita per complessive €/mgl 187.978 sono costituite prevalentemente dai servizi di prenotazioni, web e call center (€/mgl 99.149), dalle spese di pubblicità e promozionali (€/mgl 56.013), e dalle provvigioni di vendita (€/mgl 31.174);
- le spese di traffico e scalo per un totale di €/mgl 675.469, sono principalmente rappresentate da handling (€/mgl 281.414), da oneri radio meteo - air traffic control (€/mgl 181.992), dai diritti aeroportuali (€/mgl 114.404), dalle spese per il trasporto e assistenza passeggeri e merci (€/mgl 43.487) e dai costi di vitto passeggeri a bordo (€/mgl 44.536);
- i costi per manutenzione e revisione flotta pari €/mgl 357.383 sono essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 60.923), per la manutenzione motori e componenti (€/mgl 180.072), nonché €/mgl 116.388 come saldo contabile tra accantonamenti registrati nel fondo area tecnica nel corso del periodo (€/mgl 189.630) e rilasci effettuati nel medesimo periodo (€/mgl 73.242).
- le altre prestazioni, complessivamente pari a €/mgl 188.514, comprendono perlopiù le spese per servizi finanziari (€/mgl 56.184), prestazioni professionali e consulenze (€/mgl 26.141), spese generali, quali utenze, telefoniche e spese di amministrazione (€/mgl 32.082), gli oneri accessori per il personale, quali alloggio, mensa, vitto del personale navigante ed addestramento (€/mgl 43.957), le spese per informazione e telecomunicazioni (€/mgl 9.132), le manutenzioni e revisioni effettuate su complessi elettronici, mezzi di trasporto, attrezzature e impianti (€/mgl 11.902) e le assicurazioni (€/mgl 9.115);
- i noleggi, le locazioni ed i fitti, per un totale di €/mgl 51.732 hanno evidenziato una diminuzione di €/mgl 30.189 e sono di seguito rappresentati:

<b>SPESE PER SERVIZI - noleggi locazioni e fitti</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Noleggi passivi	(3.922)	(33.866)	29.944
Locazioni operative flotta	(3.257)	(12.814)	9.557
Affitto locali	(2.895)	(2.098)	(796)
Canoni per concessioni e utenze	(41.659)	(33.143)	(8.516)
<b>Totale</b>	<b>(51.732)</b>	<b>(81.921)</b>	<b>30.189</b>

La variazione in diminuzione di €/mgl 30.189 è sostanzialmente correlata ai noleggi passivi per flotta (-€/mgl 29.944) a seguito della chiusura dei contratti di noleggio aeromobili con formula "wet lease", nonché alle locazioni operative (-€/mgl 9.557) per minori contratti di locazione di aeromobili con canoni variabili; entrambe le voci hanno accolto costi per contratti non rientranti nella fattispecie prevista dal principio contabile IAS/IFRS 16.

**6.5 I costi del personale**, pari a €/mgl 358.853, di cui €/mgl 2.984 verso parti correlate, si riferiscono a una forza media che, al 31 dicembre 2024, era pari a 4.925 risorse, contro le 4.363 risorse di forza media al 31 dicembre 2023. In dettaglio:

<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Salari e stipendi	(283.456)	(234.425)	(49.031)
Oneri sociali	(54.367)	(39.823)	(14.544)
T.F.R.	(11.608)	(9.203)	(2.404)
Trattamento di quiescenza e simili	(3.223)	(2.499)	(724)
Altri costi	(6.200)	(7.648)	1.449
<b>Totale</b>	<b>(358.853)</b>	<b>(293.598)</b>	<b>(65.255)</b>

**6.6** Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mgl 333.223, hanno registrato un incremento di €/mgl 188.194 e sono di seguito rappresentati:

<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
<b>Attività materiali</b>			
Migliorie fabbricati	(1.217)	(813)	(404)
Flotta	(33.020)	(9.620)	(23.400)
Altri impianti ed attrezzature	(368)	(266)	(102)
Altri beni	(1.975)	(1.637)	(338)
<b>Totale</b>	<b>(36.579)</b>	<b>(12.336)</b>	<b>(24.244)</b>
<b>Diritti d'uso</b>			
Diritti d'uso per flotta (IFRS 16)	(265.099)	(170.758)	(94.340)
Diritti d'uso per fabbricati (IFRS 16)	(5.715)	(293)	(5.422)
Diritti d'uso per altre attività (IFRS 16)	(290)	(2.557)	2.267
<b>Totale</b>	<b>(271.103)</b>	<b>(173.609)</b>	<b>(97.495)</b>
<b>Attività immateriali</b>			
Diritti di brevetto	(22.808)	(23.361)	553
Altre attività immateriali	(261)	(241)	(20)
<b>Totale</b>	<b>(23.069)</b>	<b>(23.602)</b>	<b>533</b>
<b>Svalutazioni delle attività non correnti</b>	<b>(2.570)</b>	<b>72.569</b>	<b>(75.140)</b>
<b>(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti</b>	<b>99</b>	<b>(8.052)</b>	<b>8.151</b>
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(333.223)</b>	<b>(145.029)</b>	<b>(188.194)</b>

L'incremento di €/mgl 188.194 è sostanzialmente collegato alle maggiori quote di ammortamento dei diritti d'uso per flotta (+€/mgl 94.340, a seguito dei nuovi contratti di leasing accesi rispetto all'esercizio a raffronto) e della flotta di proprietà (+€/mgl 23.400) principalmente per l'acquisto di n.8 aeromobili, avvenuto nell'anno 2024. L'esercizio a raffronto includeva il reversal da impairment test per €/mgl 73.061.

**6.7** Gli **altri costi operativi**, pari a €/mgl 106.023, di cui €/mgl 10 verso parti correlate, si confrontano con un importo di €/mgl 131.435 dell'analogo periodo precedente e sono risultati in dettaglio:

<b>ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
(Accantonamenti)/Assorbimenti fondi rischi	(12.065)	(12.663)	598
Minusvalenze flotta	(550)	(672)	122
Altre imposte e tasse	(9.202)	(6.997)	(2.205)
Oneri da partnership	(4.107)	(2.294)	(1.813)
Spese di amministrazione	(1.482)	(1.165)	(317)
Perdite su crediti	(25.806)	(77.501)	51.694
Oneri vari	(52.810)	(30.144)	(22.666)
<b>Totale</b>	<b>(106.023)</b>	<b>(131.435)</b>	<b>25.412</b>

Tra gli altri costi operativi dell'anno si segnalano:

- oneri vari per €/mgl 52.810 riferiti quasi interamente all'accantonamento delle quote ETS di competenza dell'esercizio (€/mgl 49.431);
- le perdite su crediti per €/mgl 25.806, riferite essenzialmente a crediti per maintenance reserve non recuperabili su manutenzioni che si prevede non saranno effettuate (€/mgl 24.991); a fronte di tale valore, sono state rilasciate quote del fondo area tecnica per €/mgl 42.129;
- gli accantonamenti a fondi rischi per contenziosi del trasportistico e cause di lavoro, effettuati nel corso dell'anno per €/mgl 12.065 (al netto dell'assorbimento per €/mgl 407) e maggiormente dettagliati nella presente nota esplicativa al paragrafo 5.19 relativo ai fondi per rischi vari;
- le altre imposte e tasse del periodo per €/mgl 9.202, che include principalmente l'imposta regionale IRESA (€/mgl 3.523), e le tasse sostitutive relative al concorso "Volare" (€/mgl 3.149);

Conseguentemente, il Risultato operativo (EBIT) dell'esercizio 2024 è risultato positivo per €/mgl 3.483 e si confronta con un risultato negativo di €/mgl 74.878 consuntivato al termine dell'anno 2023.

**6.8 I proventi ed oneri finanziari** netti hanno registrato un valore netto negativo di €/mgl 232.309 che si confronta con un valore netto positivo di €/mgl 14.130 dell'esercizio a confronto.

In maggior dettaglio:

<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
<b>Proventi finanziari:</b>			
Proventi finanziari da attualizzazione	6.293	3.282	3.011
Interessi su c/c bancari	11.503	10.781	721
Interessi su altri crediti	5.107	3.931	1.176
Altri proventi finanziari	9.674	4.529	5.145
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>32.576</b>	<b>22.523</b>	<b>10.053</b>
<b>Oneri finanziari</b>			
Interessi su prestiti obbligazionari	(9.934)		(9.934)
Interessi passivi su finanziamenti	(150)		(150)
Oneri finanziari su locazioni finanziarie	(91.655)	(42.375)	(49.280)
Interessi sul altri debiti	(81)	(118)	37
Altri oneri finanziari	(10.254)	(4.145)	(6.110)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(112.074)</b>	<b>(46.637)</b>	<b>(65.437)</b>
<b>Proventi (oneri) di cambio</b>	<b>(152.811)</b>	<b>38.245</b>	<b>(191.056)</b>
<b>Totale proventi ed (oneri) finanziari</b>	<b>(232.309)</b>	<b>14.130</b>	<b>(246.439)</b>

La variazione negativa di €/mgl 246.439 rispetto all'esercizio 2023 è riferita principalmente agli effetti negativi dell'adeguamento valutario dei debiti e crediti in valuta dollari ai cambi del 31 dicembre 2024 (onere netto €/mgl 152.811 contro un provento netto €/mgl 38.245), oltre ai maggiori oneri finanziari riferiti ai contratti di leasing, legati al piano di ammodernamento e incremento della flotta, iscritti secondo quanto prescritto dall'IFRS 16 per €/mgl 49.280 (oneri complessivi pari a €/mgl 91.655 rispetto a €/mgl 42.375 dell'esercizio 2023).

Gli interessi passivi di competenza pari a €/mgl 9.934, assenti nell'esercizio precedente, sono riferiti ai prestiti obbligazionari emessi dalle controllate Aurora Financing DAC, nel mese di gennaio 2024, e Aurora Financing 2 DAC, nel mese di agosto 2024, nell'ambito dell'operazione di rifinanziamento dei primi 4 aeromobili A330-900 di proprietà del Gruppo acquistati nel corso dell'esercizio; detti interessi sono risultati più che compensati dagli interessi attivi maturati sui conti correnti bancari (€/mgl 11.503) e dagli interessi maturati sui depositi detenuti dagli acquirer pari a €/mgl 5.083 iscritti nella voce interessi su altri crediti (€/mgl 5.107).

## 6.9 Imposte correnti e differite

Le imposte correnti e differite, risultate positive per €/mgl 1.647, rappresentano il carico fiscale del Gruppo di competenza dell'esercizio e si confrontano con un valore positivo di €/mgl 55.641 registrato nell'esercizio a raffronto. In dettaglio la voce accoglie:

<b>IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
Imposte correnti IRAP	(7.599)	(3.129)	(4.470)
Imposte differite attive/(passive)	8.380	19.646	(11.266)
Imposte su esercizi precedenti	867	39.167	(38.300)
<b>Totale Imposte</b>	<b>1.647</b>	<b>55.641</b>	<b>(53.993)</b>

Il **Risultato dell'esercizio** ha presentato una perdita netta di €/mgl 227.178 e si confronta con una perdita di €/mgl 5.107 consuntivata al termine dell'esercizio 2023.

## 7. Altre informazioni finanziarie

### 7.1 Informazioni sul Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>€/migliaia</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>A) Flusso monetario da attività operativa</b>		
<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>(227.178)</b>	<b>(5.107)</b>
<b>Rettifiche da costi/(ricavi) non monetari:</b>		
Ammortamenti	330.751	209.546
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	177.213	47.204
Altre variazioni dei fondi	(5.891)	(3.216)
(Rivalutazioni)/Svalutazioni e impairment di assets	0	(73.061)
Adeguamento cambi attività e passività in valuta	162.171	(58.785)
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	24.990	76.496
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	12.111	3.971
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(6.098)	(64.681)
<b>Totale rettifiche di costi/(ricavi) non monetari</b>	<b>695.247</b>	<b>137.474</b>
<b>Altre rettifiche:</b>		
Variazione dei fondi rischi	(61.105)	(73.536)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.933	2.256
Variazione del capitale circolante	128.404	221.381
<b>Totale rettifiche</b>	<b>69.233</b>	<b>150.101</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>A) 537.303</b>	<b>282.468</b>
<b>B) Flusso monetario da attività di investimento</b>		
(Investimenti in attività materiali)	(453.561)	(270.533)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni materiali	55.646	1.517
(Investimenti in attività immateriali)	(56.134)	(24.913)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	29.710	(81)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(111.289)	(89.054)
Realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	30.852	(45.345)
Altre rettifiche	(1.498)	344
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>B) (506.273)</b>	<b>(428.064)</b>
<b>C) Flusso finanziario derivanti da attività di finanziamento</b>		
Accensione finanziamenti	381.042	0
Aumento di capitale a pagamento	0	250.000
Variazioni delle riserve di patrimonio netto	274	(583)
Variazione degli strumenti derivati	(3.623)	5.858
Rimborso finanziamenti	(249.406)	(167.438)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie	(133.430)	83.965
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>C) (5.142)</b>	<b>171.802</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>	<b>25.888</b>	<b>26.207</b>
<b>Disponibilità liquide iniziali</b>	<b>449.841</b>	<b>423.633</b>
<b>Disponibilità liquide finali</b>	<b>475.728</b>	<b>449.841</b>

Nel corso dell'esercizio 2024, è stato registrato un incremento delle disponibilità liquide pari a €/mgl 25.888 passate da €/mgl 449.841 al 31 dicembre 2023 a €/mgl 475.728 al 31 dicembre 2024.

In maggior dettaglio:

- Il **flusso monetario da attività operativa**, è risultato positivo per €/mgl 537.303, principalmente a seguito della variazione positiva del capitale circolante (€/mgl 128.404), degli ammortamenti dell'anno (€/mgl 330.751), dalla componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta (€/mgl 162.171), dalle perdite su attività non correnti (€/mgl 24.990), dalla variazione positiva netta dei fondi diversi (€/mgl 110.218), compensate parzialmente dalla variazione netta delle imposte anticipate e differite (€/mgl 6.028) e dalla perdita dell'esercizio (€/mgl 227.178).
- Il **flusso monetario da attività di investimento**, negativo per €/mgl 506.273, è risultato composto sostanzialmente dagli investimenti per €/mgl 622.482 e dai realizzi per €/mgl 116.209 come di seguito rappresentato:
  - o investimenti in attività materiali per complessivi €/mgl 453.561, riferiti principalmente all'acquisto degli aeromobili, agli anticipi versati per l'acquisizione futura della nuova flotta, agli acquisti di materiali di rotazione, alle revisioni e interventi manutentivi e in minima parte agli acquisti di altri beni;
  - o investimenti in attività immateriali per €/mgl 56.134, riferiti in massima parte ai certificati delle quote ETS acquistati e a progetti e licenze software capitalizzati nel corso dell'esercizio;
  - o investimenti in crediti finanziari non correnti per €/mgl 111.289 riferiti alle quote versate per maintenance reserve e per i depositi cauzionali;
  - o i realizzi per un valore di €/mgl 116.209 sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per maintenance reserve inerenti agli interventi manutentivi effettuati e dei depositi cauzionali (complessivi €/mgl 30.072), alle quote ETS restituite perché utilizzate (€/mgl 27.779) e ai decrementi di assets per le operazioni di sale & lease back e per la vendita di materiale B.F.E. ad Airbus (€/mgl 55.646).
- Il **flusso finanziario derivante da attività di finanziamento** ha presentato un valore negativo di €/mgl 5.142, originato dai rimborsi delle quote del debito per leasing e dei prestiti obbligazionari (totale -€/mgl 249.406), dalla variazione del fair value netto di strumenti derivati (-€/mgl 3.623), e dalla variazione dei crediti finanziari correnti (-€/mgl 133.430 da attribuire essenzialmente ai crediti per maintenance reserve) controbilanciato dalla sottoscrizione dei prestiti obbligazionari di competenza delle controllate Aurora financing dac e Aurora financing 2 dac (€/mgl 291.042) e dal finanziamento ricevuto dalla Capogruppo da un Pool composto da quattro banche, UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER (€/mgl 90.000).

## 7.2 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 "miscellaneo", ovvero quello non legato all'attività "core" di vendita di servizi di trasporto aereo.

Il Gruppo 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 il Gruppo svolge attività considerate "no core" sono generalmente fidejussioni bancarie o depositi di garanzia. Molti di questi clienti rivestono 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.

#### CREDITI al 31.12.2024

valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia
<b>CREDITI</b>				
verso Clienti ordinari	146.137	(1.773)	144.364	61%
verso Compagnie di navigazione aerea	21.736	(266)	21.470	9%
verso Agenti	32.910	(1.225)	31.686	13%
altri crediti	42.440	(4.560)	37.880	16%
<b>Totale Crediti</b>	<b>243.223</b>	<b>(7.824)</b>	<b>235.399</b>	<b>100%</b>

#### CREDITI al 31.12.2023

valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia
<b>CREDITI</b>				
verso Clienti ordinari	165.396	(1.247)	164.149	60%
verso Compagnie di navigazione aerea	26.678	(115)	26.563	10%
verso Agenti	42.808	(2.730)	40.078	15%
altri crediti	49.547	(4.653)	44.894	16%
<b>Totale Crediti</b>	<b>284.428</b>	<b>(8.744)</b>	<b>275.684</b>	<b>100%</b>

## Informazioni Quantitative

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 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023. Si segnala che l'importo dello scaduto al 31 dicembre 2024 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 periodo.

valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni			
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361
<b>CREDITI</b>								
verso Clienti ordinari	146.137	96.756	49.380	(1.773)	18.398	(200)	25.465	5.717
verso Compagnie di navigazione aerea	21.736	16.973	4.763	(266)	4.260	355	18	131
verso Agenti	32.910	29.264	3.647	(1.225)	2.693	(16)	663	307
<b>Totale Crediti</b>	<b>200.783</b>	<b>142.992</b>	<b>57.790</b>	<b>(3.264)</b>	<b>25.350</b>	<b>138</b>	<b>26.146</b>	<b>6.156</b>
<b>Altre attività correnti</b>								
altri crediti	42.440	35.588	6.852	(4.560)	1.282	457	1.485	3.627
<b>Totale Altre Attività</b>	<b>42.440</b>	<b>35.588</b>	<b>6.852</b>	<b>(4.560)</b>	<b>1.282</b>	<b>457</b>	<b>1.485</b>	<b>3.627</b>
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>243.223</b>	<b>178.580</b>	<b>64.642</b>	<b>(7.824)</b>	<b>26.633</b>	<b>595</b>	<b>27.631</b>	<b>9.783</b>

## CREDITI

al 31.12.2023

valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni			
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361
<b>CREDITI</b>								
verso Clienti ordinari	165.396	108.161	57.235	(1.247)	30.021	6.896	12.398	7.921
verso Compagnie di navigazione aerea	26.678	21.867	4.811	(115)	4.477	234	30	70
verso Agenti	42.808	31.710	11.098	(2.730)	2.815	1.115	5.467	1.702
<b>Totale Crediti</b>	<b>234.882</b>	<b>161.737</b>	<b>73.145</b>	<b>(4.091)</b>	<b>37.313</b>	<b>8.244</b>	<b>17.894</b>	<b>9.693</b>
<b>Altre attività correnti</b>								
altri crediti	49.547	28.960	20.587	(4.653)	19.259	868	172	288
<b>Totale Altre Attività</b>	<b>49.547</b>	<b>28.960</b>	<b>20.587</b>	<b>(4.653)</b>	<b>19.259</b>	<b>868</b>	<b>172</b>	<b>288</b>
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>284.428</b>	<b>190.696</b>	<b>93.732</b>	<b>(8.744)</b>	<b>56.572</b>	<b>9.112</b>	<b>18.067</b>	<b>9.981</b>

## 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 dal Gruppo 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 dicembre 2024 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità immediatamente esigibile pari a 476 milioni di euro, costituita principalmente da disponibilità liquide depositate sui propri conti correnti.

Tale valore include quanto erogato sui conti correnti della Capogruppo nel mese di dicembre 2024 a titolo di finanziamento ricevuto da un Pool composto da quattro banche (UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER) per un valore nominale pari a €/mgl 90.000, ed inizialmente vincolato al completamento dell'operazione di acquisto del 41% delle quote di ITA Airways da parte del Gruppo Lufthansa, realizzatosi nel gennaio 2025.

### 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 2024 e al 31 dicembre 2023 del Gruppo.

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;
- per i prestiti obbligazionari il rimborso delle quote di capitale come da piano di ammortamento.

DEBITI			31.12.2024		
valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2024	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>					
Debiti verso fornitori	364.563	110.954	253.608		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	10.424	529	9.895		
Debiti verso agenti di viaggio	12.098	185	11.914		
Acconti	2.032		2.032		
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>389.117</b>	<b>111.669</b>	<b>277.448</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' VARIE</b>					
Biglietti prepagati	(1) 501.842		501.842		
Debiti vs Istituti previdenziali	17.874		17.874		
Debiti verso il personale	33.162		33.162		
Altre passività	90.622		90.622		
<b>Totale Altre Passività</b>	<b>643.499</b>	<b>0</b>	<b>643.499</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>1.032.616</b>	<b>111.669</b>	<b>920.948</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>					
Debiti verso altri finanziatori	89.416			60.000	29.416
Prestiti obbligazionari	301.351		28.346	102.031	170.974
Passività per leasing finanziario	2.762.517		266.491	959.036	1.536.991
Strumenti derivati con fair value passivo	1.138		1.138		
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>3.154.422</b>	<b>0</b>	<b>295.974</b>	<b>1.121.067</b>	<b>1.737.381</b>

**DEBITI**

al 31.12.2023

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2023	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>					
Debiti verso fornitori	364.863	97.793	267.070		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	17.315	69	17.246		
Debiti verso agenti di viaggio	13.296		13.296		
Acconti	1.692		1.692		
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>397.166</b>	<b>97.862</b>	<b>299.304</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' VARIE</b>					
Biglietti prepagati (1)	408.153		408.153		
Debiti vs Istituti previdenziali	13.450		13.450		
Debiti verso il personale	34.896		34.896		
Altre passività	60.266		60.266		
<b>Totale Altre Passività</b>	<b>516.765</b>	<b>0</b>	<b>516.765</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>913.931</b>	<b>97.862</b>	<b>816.069</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>					
Passività per leasing finanziario	2.007.153		207.899	1.192.591	606.663
Strumenti derivati con fair value passivo	2.752		2.752		
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>2.009.905</b>	<b>0</b>	<b>210.650</b>	<b>1.192.591</b>	<b>606.663</b>

**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 il Gruppo 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.

Il Gruppo 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 2023.

## 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 31.12.2024	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a Fair Value through P&L	Derivati attivi designati come strumenti di copertura
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>				
Crediti finanziari non correnti	239.729		0	4.254
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>239.729</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.254</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>				
Crediti finanziari correnti	222.046			38.728
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	475.728			
<b>Totale attività correnti</b>	<b>697.774</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38.728</b>
<hr/>				
Valore di bilancio al 31.12.2023	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a Fair Value through P&L	Derivati attivi designati come strumenti di copertura
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>				
Crediti finanziari non correnti	177.785		0	11.228
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>177.785</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.228</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>				
Crediti finanziari correnti	88.571			18.273
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	449.841			
<b>Totale attività correnti</b>	<b>538.412</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.273</b>

## 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 31.12.2024	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a Fair Value through P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>			
Debiti verso altri finanziatori	89.416		
Prestiti obbligazionari	273.005		
Passività per locazioni finanziarie	2.496.027		
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>2.858.447</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>			
Debiti finanziari	349		1.138
Prestiti obbligazionari	28.346		
Passività per locazioni finanziarie	266.491		
<b>Totale passività correnti</b>	<b>295.185</b>	<b>0</b>	<b>1.138</b>
<b>Valore di bilancio al 31.12.2023</b>			
	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a Fair Value through P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>			
Passività per locazioni finanziarie	1.799.254		
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>1.799.254</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>			
Debiti Finanziari	304		2.752
Passività per locazioni finanziarie	207.899		
<b>Totale passività correnti</b>	<b>208.203</b>	<b>0</b>	<b>2.752</b>

## Rischi di mercato

Il Gruppo ITA Airways è esposto ai rischi finanziari generati principalmente dalle variazioni dei prezzi del carburante e del tasso di cambio (EUR/USD). Tali rischi vengono coperti attraverso accordi (i) di hedging con controparti finanziarie e (ii) accordi commerciali di fissazione dei prezzi a termine del carburante o di conversione in valuta euro per pagamenti di forniture denominate normalmente in dollari.

La principale fonte di rischio per il Gruppo è legata agli approvvigionamenti di Jet Fuel.

### I - Rischio di prezzo - commodity

#### Informazioni Qualitative

Il rischio di prezzo è definito come il rischio che eventuali rialzi nei prezzi del petrolio e di conseguenza del Jet Fuel in generale comportino aumenti significativi nei costi per acquisto del carburante aeronautico, non compensati dagli adeguamenti tariffari derivanti dalla politica di "Fuel surcharge".

Nel corso dell'esercizio 2024 sono stati finalizzati contratti di hedging con controparti finanziarie che, a differenza dell'esercizio 2023, non hanno comportato alcun esborso di depositi per cassa a garanzia. Con riferimento all'ultimo trimestre dell'anno 2024, sono stati finalizzati degli accordi di fissazione a termine di prezzi e volumi su scali italiani e statunitensi con due dei principali fornitori di carburante.

#### Informazioni Quantitative

Al 31 dicembre 2024 si rilevano strumenti finanziari a copertura di tale rischio con un valore netto positivo pari a €/mgl 516, dei quali €/mgl 1.654 inclusi nelle attività correnti e €/mgl 1.138 nelle passività correnti, come evidenziato nella seguente tabella:

Strumenti derivati con fair value attivo	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<b>Attività correnti</b>			
Strumenti derivati su carburante	1.654		1.654
<b>Totale</b>	<b>1.654</b>	<b>0</b>	<b>1.654</b>
<b>Strumenti derivati con fair value passivo</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività correnti</b>			
Strumenti derivati su carburante	1.138	2.752	(1.614)
<b>Totale</b>	<b>1.138</b>	<b>2.752</b>	<b>(1.614)</b>

La perdita massima potenziale di tali derivati, con orizzonte di copertura nei trimestri 2025, è limitata ad un valore predefinito grazie all'utilizzo di opzioni put.

## II - Rischio di tasso di cambio

#### Informazioni Qualitative

Il rischio di cambio è definito come il rischio che andamenti sfavorevoli nei cambi valutari 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 e la principale esposizione è relativa ai pagamenti per acquisti di Jet Fuel denominati/indicizzati alla valuta USD.

L'esposizione al rischio di cambio è anche originata dai pagamenti in valuta relativi ai canoni dei contratti di leasing, ai rimborsi dei prestiti obbligazionari e agli investimenti nella nuova flotta di aeromobili di proprietà già contrattualizzati con il fornitore Airbus.

#### Informazioni Quantitative

Al 31 dicembre 2024 si rilevano strumenti finanziari derivati, valutati al fair value, a copertura di tale rischio e con valore positivo pari a €/mgl 41.328 (di cui quota corrente pari a €/mgl 37.074); la seguente tabella mostra il fair value dei contratti stessi:

Strumenti derivati con fair value attivo	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<b>Attività non correnti</b>			
Strumenti derivati su valute	4.254	11.228	(6.974)
<b>Totale derivati non correnti</b>	<b>4.254</b>	<b>11.228</b>	<b>(6.974)</b>
<b>Attività correnti</b>			
Strumenti derivati su valute	37.074	18.273	18.801
<b>Totale derivati correnti</b>	<b>37.074</b>	<b>18.273</b>	<b>18.801</b>
<b>Totale derivati con fair value attivo</b>	<b>41.328</b>	<b>29.501</b>	<b>11.827</b>

Lo strumento di copertura in parola, correlato al contratto di acquisto di dieci aeromobili A330-900 consiste nella conversione in valuta euro dei flussi di pagamento, originariamente previsti in dollari, nel periodo contrattuale originario 2022-2025 e ad un cambio EUR/USD fissato a 1,1731. 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 dicembre 2024 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 dicembre 2024 rispettivamente del +/- 1% +/- 5%.

€/k

Scenario	Fair Value 31/12/2024	Fair Value Scenario	Delta
Curve change			
+5%	41.328	22.441	-18.887
+1%	41.328	37.979	-3.349
-1%	41.328	46.218	4.890
-5%	41.328	63.739	22.410

### 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 a tasso variabile.

#### Informazioni Quantitative

Al 31 dicembre 2024 risulta un debito finanziario relativo ad un finanziamento per €/mgl 90.000 erogato da un Pool di banche. Il tasso di interesse di tale finanziamento risulta essere indicizzato al tasso EURIBOR 3 mesi. In relazione a tale finanziamento non risultano in essere operazioni di copertura da rischio tasso di interesse.

## 8. Altre informazioni

### 8.1 Rapporti con Parti Correlate

La Capogruppo 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 dal Gruppo nel corso dell'esercizio 2024 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.

Le seguenti tabelle forniscono una sintesi dei rapporti economici e patrimoniali del Gruppo con le società correlate al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

RAPPORTI COMMERCIALI <i>euro migliaia</i>	al 31/12/2024		2024	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Poste Air Cargo Srl	12,7		3,3	
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.		0,0		10,0
Poste italiane spa	75,5	0,1	473,1	0,0
DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE D.P.I. S.R.L.		0,0		0,3
Postel SpA		3,5		24,5
EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR (EDESUR)		0,2		1,6
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO		0,0		1,8
Mefop - Società per lo sviluppo del mercato dei fondi pensione spa		0,0		2,5
Rai Cinema S.p.A.		37,8		189,9
Eni Plenitude S.p.A. Società Benefit		17,6		214,0
Nexi S.p.A.	0,0	10,4	0,0	0,0
AEGON CAPPITAL ABP Fund		0,0		26,3
Eni Deutschland GmbH		56,9		1.091,0
TH RESORTS SPA		0,0		2,3
Eni Sustainable Mobility S.p.A.		23.456,5		234.815,7
ALLEATA PREVIDENZA		0,8		19,3
TaxBenefit New Mediolanum		30,2		218,1
PREVIRAS		2,2		11,2
PREVAER		299,2		1.916,3
POSTAPREVIDENZA VALORE		0,7		6,7
PREVIGEST FUND MEDIOLANUM		0,5		4,0
PREVINDAI		1,5		782,5
<b>Totale</b>	<b>88,2</b>	<b>23.918,0</b>	<b>476,4</b>	<b>239.338,0</b>

RAPPORTI COMMERCIALI <i>euro migliaia</i>	al 31/12/2023		2023	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Poste Air Cargo Srl	0,0		3,3	
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.		0,0		12,0
Eni S.p.A.		0,0		3.708,6
Poste italiane spa	180,5	0,2	1.725,4	14,3
DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE D.P.I. S.R.L.		0,0		0,4
Postel SpA		3,5		16,5
EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR (EDESUR)		0,1		0,9
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO		0,0		1,8
Mefop - Società per lo sviluppo del mercato dei fondi pensione spa		0,0		2,5
Rai Cinema S.p.A.		39,9		193,9
Eni Plenitude S.p.A. Società Benefit		40,4		265,0
Nexi S.p.A.	48,5	10,0	39,7	0,0
AEGON CAPPITAL ABP Fund		0,0		24,1
Eni Deutschland GmbH		16,5		0,0
TH RESORTS SPA		0,0		9,5
Eni Sustainable Mobility S.p.A.		924,3		233.007,0
ALLEATA PREVIDENZA		4,4		16,5
TaxBenefit New Mediolanum		39,4		183,5
PREVIRAS		2,2		14,5
PREVAER		282,4		1.536,5
POSTAPREVIDENZA VALORE		0,7		4,8
PREVIGEST FUND MEDIOLANUM		0,3		2,5
<b>Totale</b>	<b>228,9</b>	<b>1.364,1</b>	<b>1.768,4</b>	<b>239.014,5</b>

## 8.2 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

I corrispettivi di competenza degli esercizi 2024 e 2023, riconosciuti dal Gruppo 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	2024	2023
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	391	287
<b>Totale</b>		<b>391</b>	<b>287</b>

## 8.3 Informazioni per area geografica

Nelle seguenti tabelle sono rappresentati i ricavi delle vendite per linea passeggeri distinti per aree geografiche, consuntivati al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

### RICAVI DEL TRAFFICO DISTINTI PER AREA GEOGRAFICA

*importi in euro migliaia*

	Italia	Europa	Americhe	Medio / Estremo oriente	Altre	Totale 2024
<b>Ricavi del traffico</b>						
Ricavi di linea passeggeri	1.178.426	466.314	877.608	146.494	37.184	2.706.025
<b>Totale ricavi passeggeri</b>	<b>1.178.426</b>	<b>466.314</b>	<b>877.608</b>	<b>146.494</b>	<b>37.184</b>	<b>2.706.025</b>

*importi in euro migliaia*

	Italia	Europa	Americhe	Medio / Estremo oriente	Altre	Totale 2023
<b>Ricavi del traffico</b>						
Ricavi di linea passeggeri	969.533	369.705	694.384	94.305	29.458	2.157.385
<b>Totale ricavi passeggeri</b>	<b>969.533</b>	<b>369.705</b>	<b>694.384</b>	<b>94.305</b>	<b>29.458</b>	<b>2.157.385</b>

#### 8.4 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2024

Il 17 gennaio 2025 si è riunito il nuovo Consiglio di amministrazione di ITA Airways, nominato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti tenutasi il 15 gennaio, in conformità agli accordi stipulati a giugno 2023 e alla nuova governance aziendale. Il Consiglio di amministrazione, confermando le direttive dell'Assemblea, ha designato Sandro Pappalardo come Presidente e Joerg Eberhart come Amministratore Delegato. Con l'acquisizione del 41% del capitale di ITA Airways da parte di Deutsche Lufthansa AG, la Compagnia italiana è entrata ufficialmente a far parte del Gruppo Lufthansa, leader nel settore dell'aviazione europea.

Da inizio febbraio 2025, ITA Airways ha ripristinato i voli tra Roma Fiumicino e Tel Aviv Ben Gurion.

Il 3 febbraio 2025 si è tenuta la prima conferenza stampa di ITA Airways del 2025 alla presenza dei vertici della Compagnia italiana, il Presidente Sandro Pappalardo e l'Amministratore Delegato Joerg Eberhart, con la partecipazione di Carsten Spohr, CEO di Deutsche Lufthansa AG.

Durante l'incontro è stata presentata la nuova partnership tra il programma fedeltà di ITA Airways Volare e Miles and More del Gruppo Lufthansa, che garantirà ai 2,7 milioni di soci Volare la possibilità di accumulare e utilizzare punti sui voli Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines e Brussels Airlines e, allo stesso tempo, ai 36 milioni di membri di Miles and More, la possibilità di accumulare e utilizzare i punti sui voli ITA Airways.

Sono state inoltre presentate alcune importanti novità e benefici per i passeggeri a partire dall'anno corrente, tra cui:

- l'accesso per i passeggeri ITA alle circa 130 lounge del Gruppo Lufthansa e, per i passeggeri dei vettori del Gruppo Lufthansa, alle lounges di ITA Airways;
- lo spostamento delle operazioni ITA Airways nei terminal del Gruppo Lufthansa in due hub tedeschi, al fine di facilitare e velocizzare i trasferimenti dei passeggeri (negli altri hub del Gruppo Lufthansa, ITA Airways opera già nei terminal in cui sono posizionati gli altri vettori del Gruppo);
- la sigla di accordi di codeshare tra ITA Airways e i vettori del Gruppo Lufthansa; tale sinergia consente ai passeggeri di combinare voli operati da più vettori del Gruppo. Gli accordi sono attivi dal 25 febbraio 2025 per viaggiare a partire dal prossimo 30 marzo;
- l'armonizzazione dei voli tra gli hub del Gruppo Lufthansa (Francoforte, Monaco, Zurigo, Vienna e Bruxelles) e i due principali aeroporti su cui opera ITA Airways (Roma Fiumicino e Milano Linate), al fine di offrire ai passeggeri una scelta più ampia e connessioni più brevi tra i voli.

ITA Airways ha formalizzato la sua uscita dall'alleanza SkyTeam. Durante la fase di uscita, che terminerà il 30 aprile 2025, ITA Airways e SkyTeam si sono impegnate a garantire un processo strutturato ed efficiente, assicurando la continuità dei servizi per i clienti. ITA Airways continuerà a collaborare con alcune compagnie aeree dell'Alleanza SkyTeam, tramite gli accordi bilaterali vigenti, mantenendo i benefici disponibili per i clienti. ITA Airways avvierà, infine, il procedimento per l'ingresso nella Star Alliance, la più grande alleanza globale nel settore dell'aviazione, il cui completamento è previsto per l'inizio del 2026.

A partire dal 15 febbraio ITA Airways ha applicato lo sticker "Inspired by Alitalia" su tre degli aeromobili di nuova generazione presenti nella propria flotta. Dopo esser stato annunciato il 27 settembre 2024 e progressivamente introdotto su alcuni touchpoint strategici, quali app e sito web, ITA Airways sceglie così di accostare al proprio marchio una dichiarazione di un sentimento di profonda riconoscenza verso una storia di cui la Compagnia è orgogliosa.

Nel mese di febbraio AURORA FINANCING DAC, società interamente controllata da ITA Airways, ha concluso, con successo, l'emissione in forma di private placement di secured notes per un valore di 52 milioni di dollari americani, con scadenza nel 2035. Questa operazione è stata finalizzata al finanziamento dell'acquisizione, avvenuta nel corso del 2024, di due aeromobili Airbus A220-100.





BILANCIO DI ESERCIZIO  
di ITA Airways S.p.A.  
al 31 dicembre 2024

Prospetti contabili ITA Airways S.p.A.





# Situazione patrimoniale e finanziaria

## Attivo patrimoniale

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2024		31.12.2023	
			<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>
<b>Attività non correnti</b>					
Flotta	4.1	221.689.259		53.600.627	
Altre attività materiali	4.2	227.977.574		336.901.769	
<b>Attività Materiali</b>		<b>449.666.833</b>		<b>390.502.396</b>	
Diritti d'uso - Flotta		2.843.432.555		2.078.085.873	
Diritti d'uso - Altre attività		15.973.820		8.145.368	
<b>Diritti d'uso</b>	4.3	<b>2.859.406.375</b>		<b>2.086.231.241</b>	
Marchi a vita utile indefinita		90.000.000		90.000.000	
Marchi a vita utile definita		1.573.063		1.833.693	
Altre attività immateriali		59.183.542		55.568.015	
<b>Attività Immateriali</b>	4.4	<b>150.756.605</b>		<b>147.401.708</b>	
Partecipazioni e titoli	4.5	13.042.776		3.786.878	
Crediti finanziari non correnti	4.6	331.421.427	91.692.161	200.559.901	22.774.527
Altri crediti non correnti	4.7	22.687.196		18.164.326	
Derivati non correnti con fair value attivo	4.8	4.254.057		11.228.153	
Attività per imposte anticipate	4.9	220.244.895		212.835.123	
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>591.650.351</b>		<b>446.574.381</b>	
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>4.051.480.164</b>		<b>3.070.709.726</b>	
<b>Attività correnti</b>					
Rimanenze	4.10	40.183.565		21.288.759	
Crediti commerciali	4.11	310.874.699	103.381.222	240.118.679	2.956.257
Altre attività correnti	4.12	101.857.921	0	105.483.339	48.452
Crediti finanziari correnti	4.13	308.499.939	86.454.386	160.490.022	71.918.841
Crediti tributari	4.14	5.520.425		1.781.983	
Derivati correnti con fair value attivo	4.15	38.727.786		18.272.960	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.16	449.134.748		434.074.209	
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>1.254.799.084</b>		<b>981.509.952</b>	
<b>Attività classificate come detenute per la vendita</b>	4.17	0		384.615	
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>5.306.279.248</b>		<b>4.052.604.293</b>	

## Passivo patrimoniale e patrimonio netto

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2024		31.12.2023	
			<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
<b>Capitale e Riserve</b>					
Capitale Sociale		720.000.000		699.190.698	
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale		9.598.187		250.000.000	
Riserva da utili/perdite attuariali		(11.358)		(284.569)	
Riserva da hedge accounting		31.801.363		20.329.699	
Utili (Perdite) portati a nuovo		0		(214.309.790)	
Perdita ripianata in corso d'anno		0		0	
Utile (Perdita) d'esercizio		(223.279.780)		(5.282.720)	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>4.18</b>	<b>538.108.413</b>		<b>749.643.317</b>	
<b>Passività non correnti</b>					
Debiti Finanziari non correnti	4.19	249.551.620	160.136.040	0	
Passività per locazioni finanziarie	4.20	2.770.270.051	274.243.508	1.888.558.666	89.304.196
Derivati non correnti con fair value passivo		0		0	
TFR e altri benefici ai dipendenti	4.21	6.537.036		4.624.794	
Fondo Imposte differite	4.9	10.315.642		7.080.267	
Altri Fondi	4.22	266.716.610		186.666.726	
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>3.303.390.960</b>		<b>2.086.930.453</b>	
<b>Passività correnti</b>					
Debiti Finanziari	4.19	9.619.433	9.270.733	304.052	
Passività per locazioni finanziarie	4.20	295.025.314	28.534.493	215.781.460	7.882.595
Derivati correnti con fair value passivo	4.23	1.137.945		2.751.510	
Altri fondi correnti	4.22	140.101.185		91.863.936	
Debiti commerciali	4.24	403.293.641	39.156.166	403.476.557	8.135.431
Altre passività	4.25	608.332.224	335.009	493.766.267	329.323
Passività fiscali correnti	4.26	7.270.133		8.086.742	
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>1.464.779.875</b>		<b>1.216.030.524</b>	
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>4.768.170.835</b>		<b>3.302.960.977</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>5.306.279.248</b>		<b>4.052.604.293</b>	

## Conto economico

<i>valori in euro</i>	<i>Note</i>	<b>2024</b>		<b>2023</b>	
			<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>
<b>Attività in Funzionamento</b>					
Ricavi del traffico	<b>5.1</b>	2.919.767.113	(47.383.449)	2.324.459.417	(32.229.039)
Altri ricavi operativi	<b>5.2</b>	107.512.478	3.652.482	97.284.582	3.543.570
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>3.027.279.592</b>		<b>2.421.743.999</b>	
Consumi di materie prime e materiali di consumo	<b>5.3</b>	(784.583.110)	(235.906.992)	(713.632.980)	(236.716.090)
Costi per servizi	<b>5.4</b>	(1.467.962.354)	(9.982.267)	(1.221.505.554)	(880.720)
Costi per il personale	<b>5.5</b>	(357.361.262)	(2.984.416)	(292.068.907)	(1.459.075)
Ammortamenti e svalutazioni	<b>5.6</b>	(329.380.350)		(145.205.155)	
Altri costi operativi	<b>5.7</b>	(99.325.435)	(916.519)	(128.773.141)	(196.780)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(3.038.612.512)</b>		<b>(2.501.185.737)</b>	
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>(11.332.920)</b>		<b>(79.441.738)</b>	
Proventi(oneri) da partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto	<b>5.8</b>	9.350.828		3.017.101	
Proventi (oneri) finanziari	<b>5.9</b>	(229.248.043)	(21.509.371)	14.513.591	(5.721.783)
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(231.230.135)</b>		<b>(61.911.046)</b>	
Imposte correnti e differite	<b>5.10</b>	7.950.355		56.628.326	
<b>Risultato del periodo da attività di funzionamento</b>		<b>(223.279.780)</b>		<b>(5.282.720)</b>	
<b>Utile (Perdita) d'esercizio</b>		<b>(223.279.780)</b>		<b>(5.282.720)</b>	

## Conto economico complessivo

<i>valori in euro</i>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
<b>A Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>(223.279.780)</b>	<b>(5.282.720)</b>
<b>B Altre componenti del conto economico complessivo:</b>		
- Utili / (perdite) attuariali netti dei piani a benefici definiti	273.212	(582.508)
<b>Totale altri utili /(perdite) complessivi non riclassificabili a conto economico , al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>273.212</b>	<b>(582.508)</b>
<b>C Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:</b>		
- Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	15.094.295	(24.409.706)
- Effetto fiscale relativo agli "Utili/(perdite) che saranno riclassificati nell'utile /(perdita) dell'esercizio	(3.622.631)	5.858.329
<b>Totale Altri utili /(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>11.471.664</b>	<b>(18.551.377)</b>
<b>Totale Altri utili /(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)</b>	<b>11.744.876</b>	<b>(19.133.885)</b>
<b>Utile / (perdita) complessivo di esercizio (A + B + C)</b>	<b>(211.534.904)</b>	<b>(24.416.604)</b>

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

<i>valori in euro</i>	Capitale Sociale	Versamenti soci in conto futuro aumento capitale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>699.190.698</b>		<b>297.939</b>	<b>38.881.075</b>	<b>0</b>	<b>(214.309.790)</b>	<b>524.059.921</b>
Aumenti di capitale							0
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale		250.000.000					250.000.000
Utili (Perdite) portate a nuovo					(214.309.790)	214.309.790	0
Utile (Perdita) d'esercizio						(5.282.720)	(5.282.720)
conto economico complessivo			(582.508)	(18.551.377)			(19.133.885)
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>699.190.698</b>	<b>250.000.000</b>	<b>(284.569)</b>	<b>20.329.699</b>	<b>(214.309.790)</b>	<b>(5.282.720)</b>	<b>749.643.317</b>
Aumenti di capitale	20.809.302	(20.809.302)					0
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale		(219.592.510)			219.592.510		0
Utili (Perdite) portate a nuovo					(5.282.720)	5.282.720	0
Utile (Perdita) d'esercizio						(223.279.780)	(223.279.780)
conto economico complessivo			273.212	11.471.664			11.744.876
<b>Saldo al 31 dicembre 2024</b>	<b>720.000.000</b>	<b>9.598.187</b>	<b>(11.358)</b>	<b>31.801.363</b>	<b>0</b>	<b>(223.279.780)</b>	<b>538.108.413</b>

## Rendiconto Finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2024	31.12.2023
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>(223.279.780)</b>	<b>(5.282.720)</b>
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	326.917.174	209.722.247
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	177.213.428	47.319.067
Altre variazioni dei fondi	(61.104.535)	(73.536.085)
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	155.337.849	(59.377.866)
Svalutazione impairment test	0	(73.061.436)
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	18.209.951	73.707.911
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	2.822.666	755.167
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(4.174.397)	(59.591.312)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.912.242	2.235.173
Variazione del capitale circolante	24.187.199	206.424.364
<b>Totale rettifiche</b>	<b>641.321.578</b>	<b>274.597.230</b>
<b>Flusso monetario da attività operativa (A)</b>	<b>418.041.799</b>	<b>269.314.511</b>
(Investimenti in attività materiali)	(281.634.331)	(172.753.526)
(Investimenti in attività immateriali)	(56.133.868)	(24.912.786)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(186.057.662)	(89.063.727)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività non correnti	259.811.867	(66.683.499)
<b>Flusso monetario da attività di investimento (B)</b>	<b>(264.013.993)</b>	<b>(353.413.538)</b>
Accensione finanziamenti non correnti	90.000.000	
Accensione finanziamenti non correnti Società controllate	165.497.294	
Variazioni Patrimonio Netto	11.744.875	(19.133.885)
Strumenti finanziari derivati	(15.094.295)	24.409.706
Rimborso quote debito leasing	(250.424.278)	(167.438.062)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	(138.694.536)	12.046.378
Versamento soci		250.000.000
Rimborso debiti finanziari verso società controllate	(1.996.327)	
<b>Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)</b>	<b>(138.967.267)</b>	<b>99.884.137</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)</b>	<b>15.060.539</b>	<b>15.785.110</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	<b>434.074.209</b>	<b>418.289.099</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio</b>	<b>449.134.748</b>	<b>434.074.209</b>

# Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio

## 1. Parte generale

La società Italia Trasporto Aereo S.p.A. (di seguito anche ITA Airways) 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 2024 ed i relativi valori a confronto al 31 dicembre 2023.

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

### 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 2024 e al 31 dicembre 2023;
- il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023;
- il Rendiconto Finanziario per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023.

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, con separata presentazione del flusso di cassa da attività operativa, da attività di investimento e da attività di finanziamento.

Ai sensi di quanto definito nei principi contabili internazionali, nel corso dell'esercizio 2024 non sono state attuate operazioni, con effetto significativo sui dati economico e finanziari, non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate. Con riferimento a quest'ultime, il conto economico e la situazione patrimoniale e finanziaria riporta i valori riferiti alle operazioni con parti correlate, per la cui definizione e i dettagli si rinvia al paragrafo 8 della nota esplicativa del bilancio d'esercizio.

## 2. Principi contabili significativi

### Principi contabili e criteri di valutazione

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati dalla Società nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

### 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.

Le seguenti attività vanno verificate annualmente per riduzione di valore: (i) avviamento (ii) attività immateriali con una vita utile indefinita (iii) attività immateriali non ancora disponibili all'uso.

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 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.

Anche per l'anno 2024, 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 o rivalutare le perdite registrate nel corso dell'esercizio precedente.

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.

Al fine della stima del valore recuperabile del capitale investito netto di ITA Airways al 31 dicembre 2024, il consulente esterno ha provveduto alla stima delle due grandezze (valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) come di seguito indicato:

Il fair value (valore di mercato, al netto dei costi di vendita) è stato stimato sulla base dell'accordo sottoscritto, in data 8 giugno 2023 tra il Ministero di Economia e Finanza e la compagnia aerea Lufthansa per l'acquisto, da parte di quest'ultima, del 41% del capitale di ITA Airways al valore di 325 milioni di euro (level 2- market corroborated inputs), in quanto rappresentativo dell'ammontare ottenibile dalla vendita di un'attività in una libera transazione tra parti consapevoli e disponibili, al netto dei costi di dismissione.

Il valore d'uso è stato stimato mediante l'applicazione della metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow UDCF sulla base di una sensitivity sui flussi di cassa futuri predisposta dal management della Società per l'orizzonte temporale 2025-2029. Tali flussi prendono come riferimento: per il 2025, quanto previsto dal budget approvato dagli Amministratori della Società; per il periodo successivo 2026-2029, il piano industriale 2023-2027, approvato dalla Società nel 2023, che recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del Gruppo Lufthansa, aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD, nonché degli effetti dei rimedi offerti alla Commissione UE, dei costi di integrazione con il Gruppo Lufthansa e delle sinergie attese nel periodo.

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 9,45%) 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 2,01%.

Sia il calcolo del valore di mercato, al netto dei costi di vendita, che quello del valore d'uso, confrontati con il valore contabile della CGU al 31 dicembre 2024, non hanno fatto emergere indicatori di riduzione dei valori iscritti.

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

Il perito indipendente, nell'ambito della stima del valore recuperabile di ITA Airways 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%	(397,6)	(230,0)	(42,9)	167,5	405,7
	-0,5%	(277,7)	(93,8)	113,0	347,2	614,6
	0,0%	(143,6)	59,7	<b>289,9</b>	552,8	856,0
	0,5%	7,4	233,7	492,2	790,3	1.138,1
	1,0%	178,7	432,8	726,0	1.067,9	1.472,1

		Δ EBITDA				
		5,0%	2,5%	-	(2,5%)	(5,0%)
Δ WACC	(1,0%)	1.616,7	1.232,5	856,0	487,4	126,6
	(0,5%)	1.253,7	899,7	552,8	213,0	(119,8)
	-	939,2	611,3	<b>289,9</b>	(25,1)	(333,6)
	0,5%	664,0	358,9	59,7	(233,6)	(520,9)
	1,0%	421,1	136,0	(143,6)	(417,8)	(686,5)

#### 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 tre 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.

#### 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 con-

troparte Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. 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, gli aeromobili, 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") degli aeromobili e dei motori di proprietà un importo pari ad una percentuale del costo storico d'acquisto iniziale uguale all' 8%.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, esse sono rilevate separatamente, onde essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("component approach"). In particolare, gli aeromobili, tipico "macchinario" complesso, vengono scomposti nelle seguenti componenti: cellula (airframe), heavy maintenance sulla cellula, motori, heavy maintenance sui motori, carrello, manutenzione carrelli, APU (auxiliary power unit) e revisione APU.

Più in particolare, in linea con la prassi adottata nell'industria del trasporto aereo, per la cellula degli aeromobili la vita utile risulta determinata in 24 anni.

La Società inoltre capitalizza:

- c) 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.
- d) 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:

<b>Attività materiali</b>	<b>Vita utile</b>
Aeromobili di proprietà (component approach)	fino a 24 anni con terminal value 8% su cellula, motori, carrelli e APU
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 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 esposte 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.

Per determinare come contabilizzare una transazione sale & leaseback, la Società considera prima se il trasferimento iniziale del bene sottostante dal venditore-locatario all'acquirente-locatore sia una vendita secondo le linee guida dell'IFRS15 e, successivamente, applica il modello di contabilizzazione previsto dal principio IFRS16.

## Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dalle società 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 delle 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, che 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 delle 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 il 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 (IAS12). 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. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2025-2029, approvato dagli Amministratori, che recepisce gli effetti connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione della Società da parte di Deutsche Lufthansa AG.

## 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 la Società, infatti, in forza di un contratto di locazione è obbligata ad effettuare una serie di interventi manutentivi lungo la durata del contratto ("heavy maintenance"), contabilmente deve 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, si 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 trasfe-

rimento 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 (step 4)*

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. I pagamenti per compensazioni dirette dovute ai clienti in caso di irregolarità operative sono registrati in riduzione dei ricavi del traffico, in conformità con il principio contabile IFRS 15.

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 contabili di nuova introduzione

4. I seguenti Principi e modifiche adottati dall'Unione Europea ed obbligatori per i bilanci successivi al 1° gennaio 2024, sono stati applicati dalla Società nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024.

*(iv) Modifiche all'IFRS 16, Passività per leasing in un'operazione di Sale & Lease-back*

Lo IASB ha pubblicato le modifiche all'IFRS 16 nel settembre 2022. Le modifiche implicano che il venditore/locatario rilevi una passività per leasing dall'obbligazione di lease-back ai sensi dell'IFRS 16 alla data di vendita, anche se tutti i pagamenti del leasing sono variabili e non dipendono da un indice o da un tasso. Nessun utile o perdita è rilevato in seguito alla successiva valutazione dell'attività consistente nel diritto d'uso conservata dal venditore/locatario. La successiva valutazione dell'attività per il diritto d'uso nell'ambito del leaseback è effettuata secondo le regole generali dell'IFRS 16.29-35.

*(v) Modifiche allo IAS 1, Classificazione delle passività come correnti o non correnti*

Nel mese di ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 1, Presentazione del bilancio, al fine di chiarire le linee guida per la classificazione delle passività come correnti o non correnti. Le modifiche chiariscono che le passività devono essere classificate come non correnti se, alla data di riferimento del bilancio, l'entità che redige il bilancio ha il diritto di differire l'estinzione della passività per almeno dodici mesi. La valutazione di tale diritto dipende dalle circostanze alla fine del periodo di riferimento. I patti da rispettare in futuro non sono presi in considerazione.

*(vi) Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS Practice Statement 7: Accordi di finanziamento con fornitori*

Nel maggio 2023, lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, introdotte per migliorare la trasparenza riguardo agli accordi finanziari con i fornitori e per meglio chiarire le caratteristiche degli accordi di finanziamento con fornitori. Il principio prevede l'inclusione di ulteriori informazioni su tali accordi in bilancio. Gli obblighi informativi hanno lo scopo di aiutare i lettori del bilancio a meglio comprendere gli effetti degli accordi di finanziamento con fornitori sulle passività, sui flussi finanziari e sul rischio di liquidità dell'entità.

5. I seguenti principi contabili internazionali sono stati approvati dall'Unione Europea ma sono obbligatori solo per quanto riguarda i bilanci successivi al 31 dicembre 2024:

*(ii) Modifiche allo IAS 21, Mancanza di Convertibilità*

Lo IAS 21 definisce il tasso di cambio da usare per riportare transazioni in valuta estera nella valuta funzionale o tradurre i risultati di un'operazione estera in un'altra valuta. Finora, l'IAS 21 indicava il tasso di cambio da applicare quando la convertibilità tra due valute è temporaneamente assente, ma non specificava cosa fare se la mancanza di convertibilità è permanente.

Un'entità è influenzata dalle modifiche quando ha una transazione o un'operazione in valuta estera che non può essere convertita in un'altra valuta alla data di misurazione o per uno scopo specificato. Una valuta viene considerata convertibile quando è possibile ottenere l'altra valuta (con un normale ritardo amministrativo), e la transazione avviene attraverso un meccanismo di mercato o di cambio che crea diritti e obblighi esecutivi. Nel caso in cui una valuta non sia convertibile in un'altra valuta, il tasso di cambio a pronti deve essere stimato. L'obiettivo nella stima del tasso di cambio a pronti alla data di misurazione è determinare il tasso al quale sarebbe avvenuta una transazione di cambio ordinata a quella data tra partecipanti al mercato in condizioni economiche prevalenti. Le modifiche allo IAS 21 non specificano come stimare il tasso di cambio a pronti, ma forniscono un quadro per determinarlo alla data di misurazione. La Società non si attende effetti materiali futuri dall'introduzione di questo principio contabile.

6. Lo IASB ha emesso le seguenti modifiche aggiuntive agli standard contabili IFRS che non sono ancora obbligatoriamente applicabili per l'esercizio finanziario 2024 e che non sono ancora stati approvati dall'UE:

- Modifiche allo IFRS 9 e IFRS 7, Classificazione e Misurazione degli Strumenti Finanziari - introdotto a partire dal 1° gennaio 2026
- Modifiche allo IFRS 9 e IFRS 7, Contratti di energia elettrica dipendenti da fonti rinnovabili - introdotto a partire dal 1° gennaio 2026
- IFRS 18, Presentazione e Informativa nel Bilancio - introdotto a partire dal 1° gennaio 2027
- IFRS 19, Filiali senza Responsabilità Pubblica: Informazioni - introdotto a partire dal 1° gennaio 2027

La Società non ha applicato volontariamente nessuna delle disposizioni nuove o modificate sopra menzionate prima della loro data vincolante di applicazione.

### 3. Continuità aziendale

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2024, gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto 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 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 al 31 dicembre 2024. Il piano prende come riferimento i flussi di cassa previsti, per il 2025, dal budget approvato dagli Amministratori della Capogruppo mentre, per il primo semestre 2026, si è fatto riferimento al piano industriale 2023-2027, approvato nel 2023 e che già recepiva la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte del precedente azionista unico e del nuovo partner industriale, opportunamente aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD, degli effetti dei rimedi offerti alla Commissione UE, dei costi di integrazione con il Gruppo Lufthansa nonché delle iniziali sinergie attese nel periodo.

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.

## 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 2024 posti a raffronto con quelli al 31 dicembre 2023.

### ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le attività non correnti, pari nel complesso a €/mgl 4.051.480, si confrontano con un valore di €/mgl 3.070.709 consuntivati al 31 dicembre 2023 e sono composte come segue:

#### Attività materiali

Le **attività materiali**, costituite da n. 3 aeromobili di proprietà, dai motori di scorta e shop visit, dagli APU e dal materiale di rotazione, dalle revisioni e modifiche valore flotta di proprietà e di terzi, dalle altre attività materiali, dagli anticipi e dalle attività in corso di lavorazione sono risultate nel complesso pari a €/mgl 449.667 (€/mgl 390.502 al 31 dicembre 2023). In dettaglio:

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<b>Flotta</b>			
Aeromobili	163.126	0	163.126
Motori, Shop visit, APU e materiale di scorta	41.724	45.005	(3.281)
Revisioni componenti flotta di terzi, MAVF	16.839	8.596	8.243
<b>Totale Flotta</b>	<b>221.689</b>	<b>53.601</b>	<b>168.089</b>
<b>Altre attività materiali</b>			
Terreni e fabbricati	2.739	3.863	(1.124)
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	6.694	7.432	(737)
Anticipi e lavori in corso per flotta	217.285	324.778	(107.493)
Lavori in corso per altre attività	1.260	829	431
<b>Totale Altre attività materiali</b>	<b>227.978</b>	<b>336.902</b>	<b>(108.924)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>449.667</b>	<b>390.502</b>	<b>59.164</b>

**4.1** La **Flotta**, pari a €/mgl 221.689 include n.1 Airbus 330-900 e n.2 Airbus A220-100 di proprietà per complessivi €/mgl 163.126, gli APU inclusivi degli interventi manutentivi effettuati per €/mgl 1.961, i motori di scorta per €/mgl 7.560, le shop visit capitalizzate sui motori per €/mgl 4.514, il materiale di scorta in proprietà per €/mgl 27.190, le modifiche aumento valore flotta di proprietà per €/mgl 499, gli interventi manutentivi capitalizzati e le modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, lavori cabina, standardizzazioni, etc) per €/mgl 16.839.

La voce ha presentato un incremento netto di €/mgl 168.089 rispetto ai valori al 31 dicembre 2023, così composto:

- o acquisto di n. 4 aeromobili (1 Airbus A330-900 e 3 Airbus A220-100) per un valore complessivo di €/mgl 206.321;
- o incremento della voce modifiche aumento valore flotta di proprietà per €/mgl 538 (di cui €/mgl 7 proveniente dai lavori corso, il tutto da riferire principalmente agli interventi di upgrade motori aeromobili A220);
- o acquisti di materiale di rotazione per €/mgl 5.297 (di cui €/mgl 19 relativi a giroconti da lavori in corso);
- o revisioni effettuate su APU di proprietà per €/mgl 624;
- o revisioni e interventi manutentivi su aeromobili di terzi per €/mgl 416 (principalmente trust reverser e prese d'aria);
- o incremento della voce "modifiche aumento valore flotta di terzi" (verniciature, lavori cabina, standardizzazioni, etc) per €/mgl 11.583 (di cui €/mgl 3.982 relativi a giro conti provenienti dai lavori in corso), la parte principale di tali modifiche risulta relativa ai nuovi aeromobili A350, materiali BFE e lavori cabina di vario titolo);
- o decrementi netti complessivi pari a €/mgl 35.454 essenzialmente riferibili alla vendita dell'aeromobile A220 targa I-ADVC ad Aurora Financing 3 DAC avvenuta il 4 dicembre 2024 (€/mgl 34.914), nonché alle operazioni di scrap tecnico del materiale di rotazione e ai costi capitalizzati sugli aeromobili oggetto di phase out nel corso del 2024;
- o ammortamenti del periodo per €/mgl 21.237.

**4.2** Le **Altre attività materiali**, per un totale di €/mgl 227.978, hanno mostrato una variazione in diminuzione pari a 108.924, e sono risultate così composte:

- terreni e fabbricati, pari a €/mgl 2.738, hanno presentato una diminuzione nel corso del periodo in esame pari a €/mgl 1.124 da attribuire agli ammortamenti di periodo per euro/mgl 1.217, parzialmente controbilanciata dalle nuove capitalizzazioni pari a €/mgl 93;
- impianti generici o specifici dell'attività di volo, attrezzature, complessi ed attrezzature elettroniche e mobili e arredi per un valore totale di €/mgl 6.694. La voce ha mostrato un decremento di €/mgl 737 rispetto all'esercizio 2023 correlato ai seguenti fenomeni:
  - o ammortamenti di periodo per €/mgl 2.343;
  - o investimenti nell'esercizio pari nel complesso a euro/mgl 1.609 (inclusi gli importi derivanti dai lavori in corso per euro/mgl 2);
  - o decremento netto per euro/mgl 4 riferibile alla operazione di cessione di numero 150 dispositivi I PAD alla Croce Rossa Italiana ed alle dismissioni di apparati elettronici a vario titolo avvenuta nel corso dell'esercizio;
- anticipi e lavori in corso per la flotta, per un totale di €/mgl 217.285, riferiti principalmente agli anticipi pagati per gli investimenti futuri su acquisto flotta e motori, agli anticipi versati per interventi di standardizzazione aeromobili e lavori cabina nonché a lavori manutentivi su flotta, acquisti di materiale di rotazione e motori di proprietà, in corso di realizzazione al 31 dicembre 2024. La voce si è decrementata di €/mgl 107.494 rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente a seguito dei seguenti fenomeni:
  - o riclassifiche negative alla voce "flotta di proprietà" per quanto da riferire alle operazioni di acquisto di n.1 aeromobile Airbus A330-900 e di n.3 A220-100;
  - o decremento per vendita ad Airbus dei materiali tecnici (cosiddetti B.F.E.) da installare sugli aeromobili oggetto di operazioni di sales & lease back effettuate nel corso dell'esercizio;
  - o decremento per operazioni di vendita motori oggetto di operazioni di Sales & Lease Back effettuate nel corso dell'esercizio;
  - o decremento riferito alla cessione, alle società controllate Aurora Financing 2 DAC e Aurora Financing 3 DAC degli anticipi versati ad Airbus per acquisto degli aeromobili (incluso quanto afferente ai materiali BFE);
  - o decremento per riclassifiche effettuate nella voce "flotta di terzi" di quanto riferibile alle capitalizzazioni inerente i lavori di standardizzazione cabina (principalmente famiglia Airbus 350).Tutto quanto precede è stato parzialmente controbilanciato da quanto versato nell'esercizio a titolo di anticipo per acquisto dei nuovi aeromobili e motori di scorta, che entreranno nell'operativo nei prossimi esercizi e riferito alle flotte A330, A220, A320, nonché da quanto riferito agli acquisti effettuati in ordine al materiale di rotazione ed agli interventi sia a carattere manutentivo che di standardizzazione cabina su flotta sia di proprietà che di terzi.

- Le attività in corso per altri beni sono risultati pari a €/mgl 1.260 al 31 dicembre 2024, mostrando un incremento di €/mgl 431.

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

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
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2023</b>	<b>45.005</b>	<b>8.596</b>	<b>53.601</b>	<b>11.295</b>	<b>324.779</b>	<b>828</b>	<b>336.902</b>	<b>390.502</b>
<b>Costo al 1° gennaio 2024</b>	<b>58.734</b>	<b>12.958</b>	<b>71.692</b>	<b>16.139</b>	<b>324.779</b>	<b>828</b>	<b>341.746</b>	<b>413.438</b>
Investimenti	6.433	8.017	14.451	1.699	264.318	1.167	267.184	281.634
Decrementi	(36.886)	(1.641)	(38.528)	(18)	(161.576)	0	(161.594)	(200.122)
Riclassifiche	206.347	3.982	210.329	3	(210.236)	(735)	(210.968)	(639)
<b>Costo al 31 dicembre 2024</b>	<b>234.627</b>	<b>23.317</b>	<b>257.944</b>	<b>17.823</b>	<b>217.285</b>	<b>1.260</b>	<b>236.368</b>	<b>494.312</b>
<b>Ammortamenti accumulati al 1° gennaio 2024</b>	<b>(13.729)</b>	<b>(4.362)</b>	<b>(18.091)</b>	<b>(4.845)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(4.845)</b>	<b>(22.936)</b>
Ammortamenti dell'esercizio	(17.525)	(3.712)	(21.237)	(3.560)			(3.560)	(24.797)
Decrementi	1.477	1.597	3.074	14			14	3.088
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2024</b>	<b>(29.777)</b>	<b>(6.478)</b>	<b>(36.255)</b>	<b>(8.390)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(8.390)</b>	<b>(44.645)</b>
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2024</b>	<b>204.850</b>	<b>16.839</b>	<b>221.689</b>	<b>9.433</b>	<b>217.285</b>	<b>1.260</b>	<b>227.978</b>	<b>449.667</b>
<b>Variazione netta</b>	<b>159.846</b>	<b>8.243</b>	<b>168.089</b>	<b>(1.862)</b>	<b>(107.494)</b>	<b>431</b>	<b>(108.924)</b>	<b>59.164</b>

#### 4.3 I Diritti d'uso

I **Diritti d'uso**, pari a complessivi €/mgl 2.859.406, si confrontano con un valore di €/mgl 2.086.231 relativo all'esercizio precedente. Sono riferiti:

- per €/mgl 2.843.433 ai contratti di leasing di n.93 aeromobili di varie tipologie e n.9 motori, in quanto ricadenti nell'ambito di applicazione del principio contabile IFRS16;
- per €/mgl 15.974 ai contratti di locazione degli uffici della Sede operativa, del Cargo, di alcuni locali presso aeroporti italiani ed esteri, delle sale VIP nell'aeroporto di Fiumicino e delle auto aziendali.

DIRITTI D'USO	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
<b>Flotta:</b>			
Diritti d'uso - aeromobili	2.678.907	1.996.376	682.531
Diritti d'uso - motori di scorta	164.526	81.710	82.816
<b>Totale diritti d'uso - flotta</b>	<b>2.843.433</b>	<b>2.078.086</b>	<b>765.347</b>
<b>Altre attività materiali:</b>			
Diritti d'uso - locazione uffici	15.848	7.730	8.118
Diritti d'uso - autovetture	126	416	(290)
<b>Totale diritto d'uso - altre attività materiali</b>	<b>15.974</b>	<b>8.145</b>	<b>7.828</b>
<b>Totale</b>	<b>2.859.406</b>	<b>2.086.231</b>	<b>773.175</b>

In maggior dettaglio:

- l'incremento dei diritti d'uso per flotta in leasing pari a €/mgl 765.347 è attribuibile:

- a nuovi aeromobili in leasing per complessivi +€/mgl 945.209, per l'entrata in flotta di n. 6 velivoli A220-100/A220-300 (+€/mgl 173.643), di n.5 A320neo (+€/mgl 187.218), di n.5 A321neo (+€/mgl 228.853), di n.2 A330neo (+€/mgl 152.143), nonché di n.2 A330neo in leasing dalla controllata Aurora Financing 2 DAC (+€/mgl 203.353); tale incremento risulta parzialmente compensato dall'uscita degli aeromobili per scadenza dei contratti di leasing nel corso del 2024 (totale 13 aeromobili per un valore netto residuo di €/mgl 1.999), dalle quote di ammortamento dell'esercizio (-€/mgl 261.874);

- l'incremento dei diritti d'uso per motori in leasing pari a €/mgl 82.816 è attribuibile:
  - all'iscrizione dei contratti per n.4 nuovi motori di scorta in leasing per un importo totale di €/mgl 93.990 e alle quote di ammortamento di competenza (-€/mgl 11.174);
- l'incremento dei diritti d'uso per altre attività in locazione pari a €/mgl 7.828 è riferito ai nuovi contratti di locazione per la sede operativa gruppo
- (+€/mgl 13.833) e alle quote di ammortamento del periodo per €/mgl 6.005.

Nella seguente tabella sono evidenziate le movimentazioni della voce avvenute nel periodo:

DIRITTI D'USO	Flotta in locazione finanziaria	Altre attività in locazione finanziaria	TOTALE
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2023</b>	<b>2.078.086</b>	<b>8.145</b>	<b>2.086.231</b>
<b>Costo al 1 gennaio 2024</b>	<b>2.365.194</b>	<b>13.335</b>	<b>2.378.529</b>
Investimenti del periodo	1.039.199	13.833	1.053.032
Decrementi del periodo	(41.495)		(41.495)
<b>Costo al 31 dicembre 2024</b>	<b>3.362.898</b>	<b>27.168</b>	<b>3.390.066</b>
<b>Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2024</b>	<b>(287.108)</b>	<b>(5.189)</b>	<b>(292.297)</b>
Ammortamenti	(273.047)	(6.005)	(279.052)
Decrementi del fondo	39.370		39.370
Altre variazioni	1.319		1.319
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2024</b>	<b>(519.466)</b>	<b>(11.194)</b>	<b>(530.660)</b>
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2024</b>	<b>2.843.433</b>	<b>15.974</b>	<b>2.859.406</b>
<b>Variazione netta</b>	<b>765.347</b>	<b>7.828</b>	<b>773.175</b>

#### 4.4 Attività immateriali

Le **Attività immateriali**, pari a complessivi €/mgl 150.757, sono principalmente costituite dai marchi e licenze, dai diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno; hanno mostrato un incremento di €/mgl 3.355 rispetto al 31 dicembre 2023, come evidenziato nella seguente tabella

ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Brevetti e licenze software	37.139	45.316	(8.177)
Marchi a vita utile indefinita	90.000	90.000	0
Marchi a vita utile definita	1.573	1.834	(261)
Quote ETS	19.070	7.030	12.040
Attività in corso e acconti	2.975	3.223	(248)
<b>Totale</b>	<b>150.757</b>	<b>147.402</b>	<b>3.355</b>

In dettaglio:

I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno**, pari a €/mgl 37.139, 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.

La variazione in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2023, pari a €/mgl 8.177, è riferibile alle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio (-€/mgl 22.808) e al decremento riferito alle manutenzioni implementative eseguite negli esercizi precedenti (-€/mgl 2.571), controbilanciato dagli investimenti del periodo per €/mgl 17.202 (comprensivi degli importi provenienti dai lavori in corso + €/mgl 3.749)

I progetti ancora in corso di esecuzione alla data di riferimento sono risultati essere pari a €/mgl 2.975.

I **Marchi a vita utile indefinita** sono pari a €/mgl 90.000 riferibile all'acquisizione dei marchi e dei domini di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. (marchio Alitalia) avvenuta nel mese di ottobre 2021 hanno presentato un valore di €/mgl 90.000. 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 "Riduzione di valore delle attività (Impairment Test)" della presente nota.

La voce **Marchi a vita utile definita**, pari a €/mgl 1.573, è risultata attribuibile al valore al 31 dicembre 2024 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 7 anni). Il decremento di €/mgl 261 rispetto al valore al 31 dicembre 2023 è relativo alle quote di ammortamento dell'esercizio.

La voce **Quote ETS** (€/mgl 19.070) rappresenta il corrispettivo pagato dalla società a fronte dell'acquisto dei certificati di emissione sul mercato, sono iscritti al costo e non sono soggetti ad ammortamento. La voce ha presentato un incremento di €/mgl 39.819 a fronte dei certificati acquistati nel corso dell'esercizio, parzialmente controbilanciata dagli utilizzi dell'anno pari a €/mgl 27.779.

Di seguito si riporta la movimentazione avvenuta nel periodo:

<b>ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>Diritti di brevetto industriale</b>	<b>Marchi a vita utile definita</b>	<b>Marchi a vita utile indefinita</b>	<b>Quote ETS</b>	<b>Attività in corso</b>	<b>Totale</b>
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2023</b>	<b>45.316</b>	<b>1.834</b>	<b>90.000</b>	<b>7.030</b>	<b>3.223</b>	<b>147.402</b>
<i>Investimenti del periodo</i>	13.452			39.819	2.862	56.134
<i>Disinvestimenti</i>	(2.571)				0	(2.571)
<i>Riclassifiche</i>	3.749			(27.779)	(3.110)	(27.140)
<i>Ammortamenti del periodo</i>	(22.808)	(261)				(23.069)
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2024</b>	<b>37.139</b>	<b>1.573</b>	<b>90.000</b>	<b>19.070</b>	<b>2.975</b>	<b>150.757</b>
<b>Variazione netta</b>	<b>(8.177)</b>	<b>(261)</b>	<b>0</b>	<b>12.040</b>	<b>(248)</b>	<b>3.355</b>

## Le **Altre attività non correnti**

Al 31 dicembre 2024 le altre attività non correnti, pari a €/mgl 591.650 hanno presentato un incremento netto pari a €/mgl 145.076, sono rappresentate dalla seguente tabella:

<b>Altre attività non correnti</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Partecipazioni</b>	<b>13.043</b>	<b>3.787</b>	<b>9.256</b>
<b>Crediti finanziari non correnti</b>			
Verso imprese controllate	91.692	22.775	68.918
Depositi cauzionali	91.783	77.184	14.599
Crediti finanziari per maintenance reserve	147.947	100.601	47.345
<b>Totale crediti finanziari non correnti</b>	<b>331.421</b>	<b>200.560</b>	<b>130.862</b>
Altri crediti non correnti	22.687	18.164	4.523
Derivati non correnti con fair value attivo	4.254	11.228	(6.974)
Attività per imposte anticipate	220.245	212.835	7.410
<b>Totale altre attività non correnti</b>	<b>591.650</b>	<b>446.574</b>	<b>145.076</b>

**4.5** Le **partecipazioni** hanno registrato un valore complessivo pari a €/mgl 13.043 evidenziando un incremento netto di €/mgl 9.256 rispetto al valore al 31 dicembre 2023 determinato dall'applicazione del criterio di valutazione delle partecipazioni in società controllate secondo il metodo del patrimonio netto. Al 31 dicembre 2024 comprendono la partecipazione nelle Società (controllate al 100%) Volare Loyalty (€/mgl 8.880), Aurora financing DAC (€/mgl 1.298), Aurora financing 2 DAC (€/mgl 2.855) e Aurora financing 3 DAC (€/mgl 10).

**4.6** I **crediti finanziari non correnti**, pari a €/mgl 331.421 (di cui €/mgl 91.692 verso parti correlate) hanno presentato un incremento netto di €/mgl 130.862 rispetto ai valori al 31 dicembre 2023, riferito alla variazione in aumento delle quote non correnti dei crediti per maintenance reserve versati alle società di leasing di aeromobili (+€/mgl 47.345), alla quota non corrente dei finanziamenti erogati alle Società Controllata Aurora Financing DAC e Aurora Financing 2 DAC necessari per finalizzare l'acquisto di n.3 aeromobili di proprietà del Gruppo ITA Airways (+€/mgl 68.918), nonché alla variazione netta dei depositi cauzionali versati per i contratti di leasing di aeromobili (€/mgl +€/mgl 14.599). 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** Gli **altri crediti non correnti** pari a €/mgl 22.867 (€/mgl 18.164 al 31 dicembre 2023) si riferiscono alla quota non corrente dei crediti per i contributi riconosciuti contrattualmente dai lessors alla consegna degli aeromobili di nuova generazione acquisiti in locazione per prestazioni di manutenzione flotta.

**4.8** I **Derivati non correnti con fair value attivo** al 31 dicembre 2024 sono risultati pari a €/mgl 4.254 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 2023 il fair value era positivo per €/mgl 11.228. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente nota.

4.9 Le tabelle che seguono illustrano la composizione e la movimentazione delle **imposte differite, attive e passive**, rispetto all'esercizio 2023, con separata indicazione dei componenti non transitati a Conto Economico e registrati direttamente in Stato Patrimoniale.

valori in euro	31/12/2024			31/12/2023		
	ATTIVE	PASSIVE	NETTO	ATTIVE	PASSIVE	NETTO
Perdite fiscali	147.698		147.698	145.352		145.352
ACE	4.652		4.652	4.482		4.482
Fondi accantonamento	70.060		70.060	65.905		65.905
Componenti finanziari	0			6.221	15.864	(9.643)
Impairment test	2.528	2.111	417	3.498		3.498
Altre	1.791	4.646	(2.855)	5.721	3.140	2.581
<b>Imposte differite rilevate in conto economico</b>	<b>226.728</b>	<b>6.757</b>	<b>219.971</b>	<b>231.179</b>	<b>19.005</b>	<b>212.175</b>
Strumenti finanziari hedge accounting	273	10.316	(10.043)	660	7.080	(6.420)
<b>Imposte differite rilevate in patrimonio netto</b>	<b>273</b>	<b>10.316</b>	<b>(10.043)</b>	<b>660</b>	<b>7.080</b>	<b>(6.420)</b>
<b>Totale imposte differite</b>	<b>227.001</b>	<b>17.072</b>	<b>209.929</b>	<b>231.840</b>	<b>26.085</b>	<b>205.755</b>

## ATTIVITÀ CORRENTI

Le **Attività Correnti**, al 31 dicembre 2024 pari a €/mgl 1.254.799, hanno presentato una variazione in aumento di €/mgl. 273.289 rispetto al periodo precedente. In maggior dettaglio:

4.10 Le Rimanenze, pari a €/mgl 40.184, hanno evidenziato un incremento netto di €/mgl 18.895, rappresentato nella seguente tabella:

Rimanenze	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Materiali tecnici	33.714	17.275	16.439
Servizi e generi di bordo	5.439	3.191	2.248
Vestiaro	878	641	237
Altri materiali	153	182	(29)
<b>Totale</b>	<b>40.184</b>	<b>21.289</b>	<b>18.895</b>

Tale aumento è correlato alle scorte tecniche flotta (+€/mgl 16.439), ai materiali per servizi di bordo (+€/mgl 2.248), al vestiario (+€/mgl 237) parzialmente compensato alla riduzione del materiale di economato (-€/mgl 29);

**4.11 I Crediti commerciali**, pari a €/mgl 310.875, di cui €/mgl 103.381 verso parti correlate, hanno registrato un incremento di €/mgl 70.756, come esposto nella seguente tabella:

<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Clienti per carte di credito	137.756	161.488	(23.732)
Pubbliche Amministrazioni	13.505	7.136	6.369
Fondo svalutazione clienti	(1.775)	(1.247)	(528)
Compagnie di navigazione aerea	26.464	30.559	(4.095)
Fondo svalutazione compagnie di navigazione aerea	(266)	(115)	(151)
Agenti di viaggio	33.122	42.250	(9.128)
Fondo svalutazione agenti di viaggio	(1.225)	(2.730)	1.505
Crediti verso imprese controllate	103.293	2.776	100.517
<b>Totale</b>	<b>310.875</b>	<b>240.119</b>	<b>70.756</b>

La variazione è essenzialmente riconducibile:

- alla riduzione dei crediti verso clienti per €/mgl 23.732, principalmente collegata alla modifica dei termini di pagamento dell'acquirer Nexi con costituzione di un escrow vincolato in cui sono confluiti i pagamenti dei crediti precedentemente trattenuti come deposito, seppur in presenza di volumi di vendite in crescita rispetto all'esercizio precedente;
- alla crescita dei crediti verso Pubbliche Amministrazioni per €/mgl 6.369, a seguito dei più elevati contributi regionali ricevuti sulle linee operate in continuità territoriale;
- alla diminuzione dei crediti verso Compagnie di Navigazione Aerea per €/mgl 4.095 a seguito del minore volume di vendite interlinea alle compagnie aeree partner;
- alla riduzione dei crediti verso Agenti di Viaggio per €/mgl 9.128 principalmente collegata alla riduzione dei crediti trattenuti da ARC a fronte di garanzia bancaria equivalente fornita dalla Società;
- all'incremento dei crediti verso imprese controllate per €/mgl 100.517 correlate alla cessione di aeromobili alle Società del Gruppo.

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 2024 è risultato pari a €/mgl 3.266 (€/mgl 4.091 al 31 dicembre 2023).

**4.12 Le altre attività correnti**, pari a €/mgl 101.858, hanno registrato un decremento netto di €/mgl 3.625 rispetto al periodo a confronto e sono evidenziate nella tabella sotto riportata:

<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Altri crediti	49.247	66.022	(16.775)
Fondo svalutazione crediti verso debitori diversi	(4.550)	(4.653)	104
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(29)	(5)	(24)
Crediti verso il personale	294	267	27
Anticipi a fornitori	21.820	17.981	3.839
Ratei e Risconti attivi	35.075	25.872	9.204
<b>Totale</b>	<b>101.858</b>	<b>105.483</b>	<b>(3.625)</b>

In dettaglio:

- La voce altri crediti ha presentato una variazione in diminuzione rispetto al 31.12.2023 pari a €/mgl 16.775 essenzialmente riferibile all'incasso dei crediti verso Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S del credito emerso a seguito della formalizzazione di cui all'atto ricognitivo tra le parti e per servizi IT prestati.  
Al 31 dicembre 2024 la voce accoglie principalmente crediti per fatture emesse e da emettere riferiti a prestazioni di servizi maturati nel corso dell'esercizio non ancora fatturate (€/mgl 28.915) attinenti principalmente proventi pubblicitari, per partnerships commerciali e contributi da terzi, nonché crediti per recuperi verso INPS (€/mgl 6.197), e partite da regolare e IVA su paesi esteri per complessivi €/mgl 13.634;
- gli anticipi a fornitori, pari a €/mgl 21.820 hanno registrato un incremento di €/mgl 3.839 in massima parte riferibile a prestazioni di handling e acquisto carburante per flotta;
- i ratei e risconti attivi, pari a €/mgl 35.075, sono perlopiù correlati a canoni di locazione (€/mgl 13.640), a prestazioni professionali di software (€/mgl 2.614), a servizi automatizzati di prenotazioni (€/mgl 10.343), ad attività di manutenzione hardware e software (€/mgl 2.412), a prestazioni assicurative (€/mgl 977), nonché a costi per il personale (€/mgl 2.273).

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 2023 è risultato pari a €/mgl 4.550 (€/mgl 4.653 al 31 dicembre 2023).

**4.13 | Crediti finanziari correnti**, pari a €/mgl 308.500, di cui €/mgl 86.454 verso parti correlate, si confrontano con un valore di €/mgl 160.490 registrato al 31 dicembre 2023, come rappresentato nella tabella sotto riportata:

<b>CREDITI FINANZIARI CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Crediti verso imprese controllate	86.454	71.919	14.536
Crediti per Maintenance reserve	98.693	70.325	28.368
Depositi cauzionali correnti	14.903	10.916	3.987
Depositi finanziari a breve	108.450	7.330	101.119
<b>Totale</b>	<b>308.500</b>	<b>160.490</b>	<b>148.010</b>

La variazione in aumento di €/mgl 148.010 rispetto al 31 dicembre 2023 è da attribuirsi:

- alla maggiore quota corrente dei crediti per maintenance reserve (+ €/mgl 28.368);
- all'incremento dei depositi finanziari a breve riferiti ai depositi vincolati presso JP Morgan Chase bank (+€/mgl 37.475), Banco Santander (+€/mgl 43.039) e all'escrow account costituito presso Intesa San Paolo sottoposto a vincolo nell'interesse di Nexi (+€/mgl 27.935) principalmente collegati alla vendita di biglietti aerei e di servizi accessori effettuata tramite canali e-commerce e call center, parzialmente compensato dalla chiusura dei depositi accesi nell'esercizio precedente per operazioni derivate sul carburante (-€/mgl 7.330);
- all'incremento netto dei crediti verso le Società controllate (+€/mgl 14.536) e dei depositi cauzionali correnti (+€/mgl 3.987).

**4.14 | Crediti tributari** sono risultati pari a €/mgl 5.520 evidenziando un incremento di €/mgl 3.738, collegato alle ritenute sugli interessi attivi.

**4.15 | Derivati correnti con fair value attivo** al 31 dicembre 2024 sono risultati pari a €/mgl 38.728 e sono riferibili alla quota corrente del già citato strumento di copertura correlato al contratto di acquisto di aeromobili con controparte Airbus (€/mgl 37.074) e a contratti di copertura sul prezzo di acquisto del carburante con controparti finanziarie (€/mgl 1.654). Al 31 dicembre 2023 il fair value era positivo per €/mgl 18.273. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 6.2 Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente Nota.

**4.16** Le **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**, hanno presentato un valore complessivo pari a €/mgl 449.135. Tale valore include quanto erogato sui conti correnti della Società nel mese di dicembre 2024 a titolo di finanziamento ricevuto da un Pool composto da quattro banche (UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER) per un valore nominale pari a €/mgl 90.000, ed inizialmente vincolato al completamento dell'operazione di acquisto del 41% delle quote di ITA Airways da parte del Gruppo Lufthansa, realizzatosi nel gennaio 2025. Per la variazione dei flussi delle disponibilità rispetto ai valori iniziali (+€/mgl 15.061), si rimanda al paragrafo n 6.1 della presente nota relativo al Rendiconto Finanziario.

**4.17** Le **Attività detenute per la vendita**, hanno presentato un valore pari a zero, con una variazione in diminuzione rispetto al 31.12.2023 di €/mgl 385, a seguito della vendita del materiale di rotazione riferito alla flotta Embraer.

#### PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ:

**4.18** Il **Patrimonio Netto** ha presentato al 31 dicembre 2024 un valore pari a €/mgl 538.108 costituito dalle seguenti poste:

PATRIMONIO NETTO	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Capitale Sociale	720.000	699.191	20.809
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale	9.598	250.000	(240.402)
Riserva da utili/perdite attuariali	(11)	(285)	273
Riserva da Hedge Accounting	31.801	20.330	11.472
Utili (Perdite) portati a nuovo		(214.310)	214.310
Utile (Perdita) dell'esercizio	(223.280)	(5.283)	(217.997)
<b>Totale</b>	<b>538.108</b>	<b>749.643</b>	<b>(211.535)</b>

In maggior dettaglio:

Il **Capitale Sociale** interamente versato e pari a un valore di €/mgl 720.000, al 31 dicembre 2024 è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie e rispetto al 31 dicembre 2023 ha presentato una variazione di €/mgl 20.809 a seguito dell'utilizzo parziale del versamento soci in conto futuro aumento capitale, che come deliberato dall'Assemblea del 16 maggio 2024, ha incrementato il valore inespresso delle 720.000 azioni senza valore nominale che compongono il capitale.

I **versamenti soci in conto futuro aumento capitale** pari a €/mgl 9.598 (€/mgl 250.000 al 31 dicembre 2023), come deliberato dall'Assemblea del 16 maggio 2024, è stato quasi totalmente utilizzato, per coprire le perdite accumulate della Società per un totale di €/mgl 219.593 e per ricostituire il Capitale Sociale a €/mgl 720.000 (€/mgl 699.191 al 31 dicembre 2023).

Le **Riserve**, che registrano un valore complessivo di €/mgl 31.790 sono costituite da:

- c) riserva da utili/perdite attuariali, che pari a un valore negativo di €/mgl 11, accoglie l'actuarial gain/losses del T.F.R.;
- d) riserva di hedge accounting con un valore positivo di €/mgl 31.801 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 zero con una variazione di €/mgl 214.310 rispetto al 31 dicembre 2023, a seguito del ripianamento delle perdite accumulate, come già commentato in precedenza.

La **perdita d'esercizio**, pari a €/mgl 223.280 si confronta con un risultato analogamente negativo per €/mgl 5.283 registrato al 31 dicembre 2023.

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono di seguito sono rappresentate:

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO**

€/mgl	Capitale Sociale	Versamenti soci in conto futuro aumento capitale	Riserva da utili/perdite attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>699.191</b>		<b>298</b>	<b>38.881</b>	<b>0</b>	<b>(214.310)</b>	<b>524.060</b>
Aumenti di capitale							0
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale		250.000					250.000
Utili (Perdite) portate a nuovo					(214.310)	214.310	0
Utile (Perdita) d'esercizio						(5.283)	(5.283)
Altre componenti del conto economico complessivo			(583)	(18.551)			(19.134)
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>699.191</b>	<b>250.000</b>	<b>(285)</b>	<b>20.330</b>	<b>(214.310)</b>	<b>(5.283)</b>	<b>749.643</b>
Aumenti di capitale	20.809	(20.809)					0
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale		(219.593)			219.593		0
Utili (Perdite) portate a nuovo					(5.283)	5.283	0
Utile (Perdita) d'esercizio						(223.280)	(223.280)
Altre componenti del conto economico complessivo			273	11.472			11.745
<b>Saldo al 31 dicembre 2024</b>	<b>720.000</b>	<b>9.598</b>	<b>(11)</b>	<b>31.801</b>	<b>0</b>	<b>(223.280)</b>	<b>538.108</b>

## PASSIVITÀ

### PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le passività non correnti al 31 dicembre 2024, sono pari a €/mgl 3.303.391 (€/mgl 2.086.930 al 31.12.2023) e sono rappresentate nella tabella sotto riportata:

<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Debiti finanziari	249.552		249.552
Passività per locazioni finanziarie	2.770.270	1.888.559	881.711
TFR e altri benefici ai dipendenti	6.537	4.625	1.912
Fondo Imposte differite	10.316	7.080	3.235
Altri Fondi	266.717	186.667	80.050
<b>Totale</b>	<b>3.303.391</b>	<b>2.086.930</b>	<b>1.216.461</b>

**4.19 I debiti finanziari**, comprensivi delle quote correnti per €/mgl 9.619, hanno registrato un valore di €/mgl 259.171 (di cui €/mgl 169.407 verso parti correlate) presentando un incremento di €/mgl 258.867 come di seguito riportato.

<b>DEBITI FINANZIARI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Debiti finanziari non correnti</b>			
Verso Società controllate	160.136	0	160.136
Verso altri finanziatori	89.416	0	89.416
<b>Totale debiti finanziari non correnti</b>	<b>249.552</b>	<b>0</b>	<b>249.552</b>
<b>Debiti finanziari correnti</b>			
Verso Società controllate	9.271	0	9.271
Verso Banche	349	304	45
<b>Totale debiti finanziari correnti</b>	<b>9.619</b>	<b>304</b>	<b>9.315</b>
<b>Totale debiti finanziari</b>	<b>259.171</b>	<b>304</b>	<b>258.867</b>

La variazione in aumento di €/mgl 258.897 è risultata principalmente ascrivibile:

- ai debiti verso altri finanziatori per €/mgl 89.416 che, assenti al 31 dicembre 2023, sono riferiti al finanziamento ricevuto da un Pool composto da quattro banche (UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER) per un valore nominale pari a €/mgl 90.000, al netto degli oneri di collocamento per €/mgl 584, come evidenziato nella tabella:
- ai debiti verso le società controllate per €/mgl 169.407 (dei quali €/mgl 9.271 riferito alle quote correnti), che, assenti al 31 dicembre 2023, sono riferiti ai debiti verso le Controllate Aurora Financing DAC e Aurora Financing 2 DAC riferiti all'operazione di sale leaseback avente ad oggetto 3 aeromobili in locazione finanziaria non rientranti nell'applicazione dell'IFRS 16.

**4.20 Le passività per locazioni finanziarie**, pari complessivamente a €/mgl 3.065.295, di cui €/mgl 302.778 verso parti correlate, includono quote correnti per €/mgl 295.025 ed hanno presentato un incremento di €/mgl 960.955 (dei quali €/mgl 79.244 riferito alle quote correnti) rispetto all'esercizio precedente.

Al 31 dicembre 2024 si riferiscono:

- per €/mgl 3.048.187 al debito inerente i contratti di leasing di n.93 aeromobili di varie tipologie e n. 9 motori (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 288.793).  
Rispetto al 31 dicembre 2023, la voce ha presentato un incremento di €/mgl 952.838 per l'iscrizione del debito complessivamente pari a €/mgl 1.033.673 inerente l'entrata in flotta di n.6 velivoli A220-100/A220-300, di n. 5 A320neo, di n. 5 A321neo, di n.4 A330neo dei quali 2 in leasing dalla controllata Aurora Financing 2 Dac, di n.5 motori di scorta, per l'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (negativo per €/mgl 158.187), nonché per l'accantonamento degli oneri finanziari maturati (€/mgl 2.839). Tali incrementi risultano parzialmente compensati dai rimborsi delle quote di leasing del periodo (-€/mgl 244.694).
- per €/mgl 17.108 (inclusivi di quote correnti per €/mgl 6.232) ai contratti di locazione degli uffici e spazi aeroportuali e delle autovetture aziendali. La voce ha registrato un incremento di €/mgl 8.117, riferibile all'iscrizione del contratto di affitto della sede di Fiumicino (+€/mgl 13.833), ai rimborsi delle quote di leasing (-€/mgl 5.731) e all'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (+€/mgl 15).

In dettaglio:

<b>PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti:</b>			
Debito per Flotta	2.599.055	1.807.704	791.351
Debito per motori	160.339	74.732	85.608
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>2.759.394</b>	<b>1.882.436</b>	<b>876.958</b>
Debito per locazione spazi	10.876	6.025	4.851
Debito per locazione autovetture	0	98	(98)
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>10.876</b>	<b>6.123</b>	<b>4.753</b>
<b>Totale debito non corrente</b>	<b>2.770.270</b>	<b>1.888.559</b>	<b>881.711</b>
<b>Passività correnti:</b>			
Debito per Flotta	278.784	206.729	72.055
Debito per motori	10.009	6.184	3.825
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>288.793</b>	<b>212.913</b>	<b>75.880</b>
Debito per locazione spazi	6.133	2.552	3.582
Debito per locazione autovetture	99	317	(218)
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>6.232</b>	<b>2.868</b>	<b>3.364</b>
<b>Totale debito corrente</b>	<b>295.025</b>	<b>215.781</b>	<b>79.244</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>3.065.295</b>	<b>2.104.340</b>	<b>960.955</b>

I contratti di leasing per la flotta hanno una durata media di 10 anni ed un tasso marginale medio pari 3,32%. Le locazioni di uffici, spazi aeroportuali ed autovetture hanno una durata media pari a 2 anni, con un tasso marginale medio pari all'1,9%.

Nel corso dell'esercizio 2024, la società ha rimborsato quote capitali di debiti per locazione flotta e altre attività per un totale di €/mgl 250.424 rispetto a €/mgl 167.438 di rimborsi effettuati nel corso del 2023 e registrato oneri finanziari nel conto economico per €/mgl 102.480 (€/mgl 42.375 nell'esercizio 2023).

#### 4.21 Il Trattamento di fine rapporto e gli altri benefici ai dipendenti

Il trattamento di fine rapporto e gli altri benefici ai dipendenti, pari a €/mgl, 6.537, hanno fatto riscontrare un aumento di €/mgl 1.912 e sono così composti:

<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>Variazione</b>
Trattamento di fine rapporto	6.467	4.625	1.842
Altri benefici dipendenti	70	0	70
<b>Totale</b>	<b>6.537</b>	<b>4.625</b>	<b>1.912</b>

a) il trattamento di fine rapporto, che 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:

10. 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.
11. il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali;

Ipotesi Demografiche:

12. per valutare le principali basi tecniche demografiche si è utilizzata la "Tabelle ISTAT 2022" integrate 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.

Al 31 dicembre 2024 è risultato pari a €/mgl 6.467, e ha evidenziato incremento pari a €/mgl 1.842 rispetto al 31 dicembre 2023 come rappresentato nella tabella sotto riportata:

<b>TFR</b>	
<b>Passività al 01.01.2024</b>	<b>4.625</b>
Actuarial Losses (Gains)	(196)
Service Cost	2.302
Versamento ai fondi	(99)
Interest Cost	168
Benefit Paid	(333)
<b>Passività al 31.12.2024</b>	<b>6.467</b>
<b>Variazione al 31.12.2024</b>	<b>1.842</b>

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

<b>TFR</b>		
<b>Ipotesi finanziarie</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Tasso Annuo di Attualizzazione	3,38%	3,17%
Tasso Annuo di Inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

- b) Gli altri benefici definiti, pari a €/mgl 70, comprendono le passività relative ai benefici dei dipendenti della Branch di ITA Airways presenti in Grecia, che rappresentano una forma di indennità di fine rapporto a favore dei dipendenti.

Il fondo per benefici definiti è stato calcolato sulla base delle seguenti ipotesi attuariali:

<b>Altri benefici definiti</b>	
<b>Ipotesi finanziarie</b>	<b>31.12.2024</b>
Tasso Annuo di Attualizzazione	3,38%
Tasso Annuo di Inflazione	2,00%
Tasso annuo di incremento salariale	1,50%

**4.22** Gli **altri fondi**, inclusivi delle quote correnti €/mgl 140.101, sono risultati complessivamente pari a €/mgl 406.818 e hanno presentato una variazione in diminuzione di €/mgl 128.287 rispetto al 31.12.2023.

In maggior dettaglio:

- a) Il fondo area tecnica, che accoglie quanto contrattualmente dovuto in relazione ad alcuni interventi manutentivi che dovranno essere effettuati su aeromobili di terzi, ha presentato un valore pari a €/mgl 339.837, (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 136.490). Nel periodo ha presentato una variazione in aumento netta di €/mgl 107.013 riferibile a accantonamenti del periodo per €/mgl 189.629, contributi ricevuti per €/mgl 752 (con contropartita nei crediti per maintenance reserve), utilizzi per €/mgl 21.875 e rilasci per €/mgl 73.242 perlopiù riferiti a contratti firmati nell'anno per exchange motori, a phase out di aeromobili e ad eventi che la Società, in base a quanto previsto dai contratti, non effettuerà.
- b) Il fondo per rischi vari, pari a €/mgl 62.123, si riferisce principalmente a:
- rischi connessi a contenziosi derivanti da attività di trasporto passeggeri (€/mgl 7.344);
  - controversie legali riferibili a cause di lavoro in Italia e all'estero (€/mgl 688);
  - 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, (€/mgl 2.430);
  - potenziali oneri connessi al programma "cadet training" (€/mgl 1.078);
  - oneri connessi all'acquisto di certificati CO2 (quote ETS) da restituire nel corso del 2025 (€/mgl 50.505).
- c) Il fondo per oneri diversi, pari a €/mgl 4.857 si riferisce al contratto di wet lease con Easyjet, che a seguito della valutazione della stima delle possibili perdite generate in base all'attività di volo prevista nel periodo summer 2025/winter 2026, la Società ha considerato come contratto oneroso. Rispetto al 31.12.2023 ha presentato una riduzione di €/mgl 8.797 riferita al termine, nel mese di ottobre 2024, del contratto oneroso relativo all'utilizzo del sistema PSS Sabre dismesso nel 2023.
- d) Il fondo oneri su partecipate, al 31.12.2024 ha presentato pari a zero con una riduzione €/mgl 115 riferita alla rivalutazione della partecipazione della controllata Aurora Financing DAC secondo il metodo del patrimonio netto.

FONDI PER RISCHI E ONERI	31.12.2023	Accantonamenti	Altri Contributi	Rilasci	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2024	variazioni
Fondo area tecnica	232.825	189.629	757	(73.242)	(21.875)	18.035	(6.293)	339.837	107.013
Fondi rischi e oneri vari	36.794	57.046	0	(1.078)	(30.639)	0	0	62.123	25.329
Contenzioso trasportistico	3.656	6.828		(350)	(2.790)			7.344	3.688
Contenzioso lavoro	105	695		(43)	(70)			688	582
Diversi	33.033	49.523		(685)	(27.779)			54.092	21.059
Fondi oneri diversi	8.797	4.857			(9.347)	149	401	4.857	(3.940)
Fondo oneri su partecipate	115			(115)				0	(115)
<b>Totale</b>	<b>278.531</b>	<b>251.533</b>	<b>757</b>	<b>(74.549)</b>	<b>(61.861)</b>	<b>18.184</b>	<b>(5.891)</b>	<b>406.818</b>	<b>128.287</b>

## PASSIVITÀ CORRENTI

Le passività correnti al 31 dicembre 2024 sono pari a €/mgl 1.464.780 e hanno registrato un aumento di €/mgl 248.749 rispetto al 31.12.2023 come rappresentato nella tabella sotto riportata:

PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2024	31.12.2023
Debiti Finanziari	9.619	304
Passività per locazioni finanziarie	295.025	215.781
Derivati correnti con fair value passivo	1.138	2.752
Altri fondi correnti	140.101	91.864
Debiti commerciali	403.294	403.477
Altre passività	608.332	493.766
Passività fiscali correnti	7.270	8.087
<b>Totale</b>	<b>1.464.780</b>	<b>1.216.031</b>

**4.23 | Derivati correnti con fair value passivo**, al 31 dicembre 2024 sono risultati pari a €/mgl 1.138 e sono riferiti contratti di copertura sul prezzo di acquisto del carburante con controparti finanziarie. Al 31 dicembre 2023 il fair value era negativo per €/mgl 2.752

Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 6.2 Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente Nota.

**4.24 | debiti commerciali**, pari a €/mgl 403.294, di cui €/mgl 39.156 verso parti correlate, hanno fatto riscontrare una diminuzione netta di €/mgl 183 e risultano così composti:

<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Acconti da clienti	2.032	1.692	340
Debiti verso fornitori	363.501	364.073	(572)
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	10.424	17.315	(6.891)
Debiti verso agenti di viaggio	12.098	13.296	(1.198)
Debiti verso imprese controllate	15.238	7.101	8.137
<b>Totale</b>	<b>403.294</b>	<b>403.477</b>	<b>(183)</b>

La riduzione netta sopra rappresentata è essenzialmente relativa:

- ai minori debiti verso compagnie di navigazione aerea sul circuito IATA Clearing House derivante dal minor traffico interlinea del periodo (-mgl 6.891);
- ai minori debiti verso agenti di viaggio (-€/mgl 1.198);
- ai maggiori debiti verso le Società controllate Volare Loyalty S.p.A. (+€/mgl 6.975) per l'attività di gestione del programma di loyalty e AURORA Financing 2 DAC per canoni di locazione flotta.

**4.25** Le **Altre passività correnti**, pari a €/mgl 608.332, di cui €/mgl 335 verso parti correlate sono di seguito rappresentate:

<b>ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
Debiti verso istituti di previdenza	17.749	13.335	4.414
Biglietti prepagati	501.842	408.153	93.688
Verso compagnie di assicurazione	1.952	3.110	(1.158)
Verso il personale	32.855	34.637	(1.782)
Altri debiti	3.772	1.043	2.729
Altri debiti per accantonamenti	18.962	8.165	10.797
Ratei e risconti passivi	31.201	25.323	5.877
<b>Totale</b>	<b>608.332</b>	<b>493.766</b>	<b>114.566</b>

La crescita netta rispetto al 31 dicembre 2023 pari a €/mgl 114.566, è essenzialmente riferita:

- all'aumento della voce "biglietti prepagati" per €/mgl 93.688, 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.
- all'incremento dei ricavi anticipati (+€/mgl 5.877) riferiti ai contributi contrattuali riconosciuti dai lessor ma non ancora maturati.
- ai minori debiti verso il personale dipendente per €/mgl 1.782, riferiti alle competenze maturate ancora da liquidare

**4.26 I debiti per passività fiscali correnti**, pari a €/mgl 7.270 hanno presentato un decremento di €/mgl 817 riferito alla riduzione del debito IVA (-€/mgl 1.783) e al minore debito IRAP (-€/mgl 841), parzialmente compensato dalle ritenute da versare su retribuzioni del personale (+€/mgl 130)

## 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 2024

**5.1 I ricavi del traffico**, pari a €/mgl 2.919.767, di cui €/mgl 47.383 con segno negativo verso parti correlate e riferiti principalmente ai punti accumulati dai soci aderenti al programma “Volare” (-€/mgl 47.857), hanno presentato un incremento di €/mgl 595.308 rispetto all’esercizio precedente e sono articolati come segue:

<b>RICAVI DEL TRAFFICO</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Passeggeri	2.706.025	2.157.393	548.631
Altri ricavi Passeggeri	84.899	56.413	28.486
Cargo	97.397	82.740	14.657
Posta	1.661	3.516	(1.855)
Altri ricavi del traffico	29.787	24.398	5.389
<b>Totale Ricavi del traffico</b>	<b>2.919.767</b>	<b>2.324.459</b>	<b>595.308</b>

L’incremento rispetto ai risultati dell’esercizio 2023 è così rappresentato:

- aumento dei ricavi da traffico passeggeri per €/mgl 548.631 (+25,4%) correlato all’aumento dell’attività operativa (+26% in termini di ASK). I ricavi da traffico passeggeri generati nell’anno derivano per il 50% da voli intercontinentali, per il 28% dal settore domestico e per la restante parte da quelli sul settore internazionale; il numero dei passeggeri trasportati nel corso dell’anno è stato pari a 17,7 milioni e ha presentato un incremento del 19% rispetto all’anno precedente, perlopiù su voli intercontinentali.
- l’incremento degli altri ricavi passeggeri, per €/mgl 28.486 è principalmente da ricondurre ai proventi da tratte inutilizzate (€/mgl 11.141), a differenze attive da traffico passeggeri (€/mgl 9.849), a rimborsi con restrizioni (€/mgl 7.183), a surcharge (€/mgl 5.412), nonché da cambi prenotazione, distribution charge e altre fee (€/mgl 8.806). Parziale compensazione è intervenuta a seguito dell’incremento della rettifica negativa dei ricavi passeggeri (€/mgl 13.905), derivante dall’obbligazione contrattuale riferibile ai punti accumulati dai membri aderenti al programma loyalty “Volare” ai sensi del principio contabile IFRS15.
- aumento dei ricavi cargo per €/mgl 14.657, generato prevalentemente su destinazioni intercontinentali (92%).
- aumento degli altri ricavi del traffico per €/mgl 5.389, che hanno consuntivato maggiori proventi per charter passeggeri (+€/mgl 4.418) e cargo (€/mgl 971).

**5.2 Gli altri ricavi operativi**, pari a €/mgl 107.512, di cui €/mgl 3.652 verso parti correlate hanno evidenziato una variazione positiva di €/mgl 10.228 rispetto al 31 dicembre 2023; essi sono rappresentati nella seguente tabella:

<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Ricavi accessori del traffico	21.678	20.562	1.116
Differenze attive da traffico passeggeri	6.923	6.093	830
Prestazioni a terzi	21.818	15.041	6.777
Contributi da terzi	30.752	27.085	3.668
Altri ricavi	26.342	28.504	(2.162)
<b>Totale</b>	<b>107.512</b>	<b>97.285</b>	<b>10.228</b>

L’aumento degli altri ricavi operativi è sostanzialmente riferito:

- ai ricavi accessori del traffico quali penalità e altre fee (+ €/mgl 1.116);
- alle differenze attive da traffico passeggeri per biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili (+€/mgl 830), riferite alle tasse aeroportuali;
- alle prestazioni a terzi correlate essenzialmente all’assistenza di scalo (+ €/mgl 6.777)
- ai contributi da terzi (+ €/mgl 3.668) riferiti ai contributi riconosciuti contrattualmente dai lessor alla delivery degli aeromobili di nuova generazione acquisiti in locazione.

**5.3 I consumi di materie prime** e materiali di consumo, pari a €/mgl 784.583, di cui €/mgl 235.906 verso parti correlate, hanno presentato un incremento di €/mgl 70.950 (9,9%) rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente

<b>CONSUMI DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Carburante flotta	(756.717)	(689.103)	(67.614)
Materiali tecnici	(6.629)	(5.177)	(1.452)
Altri materiali	(21.237)	(19.353)	(1.884)
<b>Totale</b>	<b>(784.583)</b>	<b>(713.633)</b>	<b>(70.950)</b>

La variazione in aumento è da attribuirsi ai maggiori oneri per il carburante per €/mgl 67.614, (inclusivi delle coperture su prezzo e cambio poste in essere), quale effetto della maggiore attività di volo (+149,8 €/mln) compensata dalla variazione positiva dei prezzi (-€/mln 79,8), dall'evoluzione del rapporto di cambio euro/dollaro (-€/mln 2,4) e dai maggiori consumi di materiali tecnici (+€/mgl 1.452) e altri materiali (+ €/mgl 1.884) perlopiù riferiti a materiali per servizi di bordo e vestiario.

**5.4 I costi per servizi**, pari a €/mgl 1.467.962, di cui €/mgl 9.982 verso parti correlate, hanno manifestato un aumento di €/mgl 246.457 rispetto al periodo a confronto come di seguito rappresentato:

<b>SPESE PER SERVIZI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Spese di vendita	(185.707)	(158.240)	(27.467)
Spese di traffico e scalo	(675.469)	(569.011)	(106.457)
Manutenzione e revisione flotta	(357.383)	(240.064)	(117.319)
Altre prestazioni	(188.338)	(172.037)	(16.301)
Noleggi, locazioni e fitti	(61.065)	(82.153)	21.088
<b>Totale</b>	<b>(1.467.962)</b>	<b>(1.221.506)</b>	<b>(246.457)</b>

In maggior dettaglio:

- le spese di vendita pari a €/mgl 185.707 hanno registrato un incremento di €/mgl 27.467, essenzialmente riconducibile ai maggiori oneri per servizi di prenotazione (+€/mgl 11.445), per servizi web e call center (+€/mgl 6.162), per provvigioni passeggeri (+€/mgl 5.735) e per spese di pubblicità e promo vendite (+€/mgl 7.346), parzialmente controbilanciati dalle minori spese iniziative promozionali (-€/mgl 4.294);
- le spese di traffico e scalo, pari a €/mgl 675.469, hanno presentato un incremento di €/mgl 106.457 per maggiori spese di handling (+€/mgl 28.228), per assistenza e trasporto passeggeri e merci (+€/mgl 5.127) e per oneri radio meteo (+€/mgl 37.809), per maggiori costi per diritti aeroportuali (+€/mgl 15.080), vitto passeggeri a bordo (+€/mgl 15.991) e altre spese di scalo (+€/mgl 4.222);
- i costi per manutenzione e revisione flotta, pari a €/mgl 357.541, hanno consuntivato un aumento di €/mgl 117.477, riferito ai maggiori costi manutentivi per la flotta per complessivi €/mgl 107.997, inclusivo del saldo contabile tra accantonamenti registrati nel corso dell'anno (+€/mgl 32.871) e dei rilasci effettuati nel medesimo esercizio (+€/mgl 79.499), nonché agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 9.322);
- le altre prestazioni, complessivamente pari a €/mgl 188.338, hanno registrato un aumento di €/mgl 16.301. In particolare, si segnala un incremento dei costi per servizi finanziari (+€/mgl 9.340), delle spese per informazione e telecomunicazioni (+€/mgl 1.220), per gli oneri accessori per il personale, quali trasporto, hotel accommodation e addestramento (+€/mgl 7.397) e per le assicurazioni (+€/mgl 1.418) parzialmente compensati dai minori oneri per prestazioni professionali (-€/mgl 3.479).

- i noleggi, le locazioni ed i fitti, per un totale di €/mgl 61.065 hanno presentato una variazione positiva rispetto al periodo a confronto di €/mgl 21.088 e sono di seguito rappresentati:

<b>NOLEGGI E LOCAZIONI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Noleggi passivi	(3.922)	(33.866)	29.944
Locazioni operative flotta	(12.590)	(13.046)	456
Affitto locali	(2.895)	(2.098)	(796)
Canoni per concessioni e utenze	(41.659)	(33.143)	(8.516)
<b>Totale</b>	<b>(61.065)</b>	<b>(82.153)</b>	<b>21.088</b>

La variazione in diminuzione di €/mgl 21.088 è sostanzialmente correlata ai noleggi passivi per flotta (-€/mgl 29.944) a seguito della chiusura dei contratti di noleggio aeromobili con formula "wet lease", compensata da maggiori canoni per concessioni e utenze varie (+€/mgl 8.516).

**5.5** I costi del personale, pari a €/mgl 357.361, di cui €/mgl 2.984 verso parti correlate, hanno registrato un aumento di €/mgl 65.292. La forza media al 31.12.2024 era pari a 4.907 risorse (al 31 dicembre 2023 era pari a 4.347 risorse). In dettaglio:

<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variazioni</b>
Salari e stipendi	(282.385)	(233.319)	(49.066)
Oneri sociali	(54.002)	(39.449)	(14.552)
T.F.R.	(11.592)	(9.739)	(1.853)
Trattamento di quiescenza e simili	(3.186)	(1.916)	(1.270)
Altri costi	(6.196)	(7.644)	1.448
<b>Totale</b>	<b>(357.361)</b>	<b>(292.069)</b>	<b>(65.292)</b>

**5.6** Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mgl 329.380, hanno manifestato un incremento di €/mgl 184.175, come di seguito rappresentato:

<b>Attività materiali</b>			
Fabbricati	(1.217)	(813)	(404)
Flotta	(21.237)	(9.509)	(11.728)
Altri impianti ed attrezzature	(368)	(266)	(102)
Altri beni	(1.975)	(1.637)	(338)
<b>Totale</b>	<b>(24.797)</b>	<b>(12.225)</b>	<b>(12.572)</b>
<b>Diritti d'uso</b>			
Diritti d'uso flotta (IFRS 16)	(273.047)	(171.045)	(102.002)
Diritti d'uso fabbricati (IFRS 16)	(5.715)	(2.557)	(3.158)
Diritti d'uso altre attività (IFRS 16)	(290)	(293)	3
<b>Totale</b>	<b>(279.052)</b>	<b>(173.895)</b>	<b>(105.156)</b>
<b>Attività immateriali</b>			
diritti di brevetto	(22.808)	(23.361)	553
Altre attività immateriali	(261)	(241)	(20)
<b>Totale</b>	<b>(23.069)</b>	<b>(23.602)</b>	<b>533</b>
<b>Perdita di valore (rivalutazione) da impairment test</b>		<b>73.061</b>	<b>(73.061)</b>
<b>Altre svalutazioni delle immobilizzazioni</b>	(2.570)	(492)	(2.078)
<b>(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti</b>	107	(8.052)	8.159
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(329.380)</b>	<b>(145.205)</b>	<b>(184.175)</b>

La voce ha rilevato ammortamenti di competenza dell'esercizio per €/mgl 326.917 e altre svalutazioni delle attività correnti e immobilizzazioni per €/mgl 2.463. L'esercizio a raffronto includeva il reversal da impairment test per €/mgl 73.061.

**5.7** Gli **altri costi operativi**, pari a €/mgl 99.325, di cui €/mgl 917 verso parti correlate hanno presentato un decremento di €/mgl 29.448 e sono risultati articolati come segue:

<b>ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
(Accantonamenti)/Assorbimenti fondi rischi	(12.065)	(12.663)	598
Altre imposte e tasse	(4.806)	(4.166)	(640)
Spese di amministrazione	(1.482)	(1.165)	(317)
Perdite su crediti	(25.806)	(77.501)	51.694
Oneri da Partnerships	(5.013)	(2.465)	(2.548)
Altri oneri	(50.152)	(30.814)	(19.338)
<b>Totale</b>	<b>(99.325)</b>	<b>(128.773)</b>	<b>29.448</b>

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

- gli accantonamenti a fondi rischi vari effettuati nel corso dell'anno per €/mgl 12.065 e maggiormente dettagliati nella presente nota esplicativa al paragrafo 4.21 relativo ai Fondi Rischi;
- le perdite su crediti per €/mgl 25.806, riferite essenzialmente a crediti per maintenance reserve non recuperabili su manutenzioni che non saranno effettuate (€/mgl 24.991); a fronte di tale valore, sono state rilasciate quote del fondo area tecnica per €/mgl 42.129;
- le altre imposte e tasse del periodo per €/mgl 4.806 principalmente riferite all'imposta regionale IRESA (€/mgl 3.522);
- altri oneri per €/mgl 50.212 essenzialmente relativi alle quote non gratuite CO2 connesse all'ETS - Emissions Trading Scheme (€/mgl 49.431);

In base ai risultati sopra evidenziati, il Risultato operativo dell'esercizio è risultato negativo per €/mgl 11.333.

**5.8** I **proventi (oneri) da partecipazioni valutate secondo il metodo del Patrimonio netto**, hanno presentato un valore di €/mgl 9.351, e sono riferiti alla valutazione delle Società Controllate Volare Loyalty S.p.A. (€/mgl 5.093) Aurora Financing DAC (€/mgl 1.413) e Aurora Financing DAC 2 (€/mgl 2.845).

**5.9** Gli **oneri e proventi finanziari netti** hanno registrato un valore netto negativo di €/mgl 229.248 (di cui -€/mgl 21.509 verso parti correlate), e si confronta con un valore netto positivo di €/mgl 14.514 dell'esercizio a confronto. In dettaglio:

<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
<b>Proventi finanziari:</b>			
Proventi finanziari da attualizzazione	6.293	3.282	3.011
Proventi finanziari da Società Controllate	13.983	3.431	10.552
Interessi su c/c bancari	11.257	10.781	475
Altri proventi finanziari	6.062	5.097	965
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>37.595</b>	<b>22.591</b>	<b>15.004</b>
<b>Oneri finanziari</b>			
Oneri finanziari da attualizzazione	(9.868)	(4.143)	(5.725)
Oneri finanziari su locazioni finanziarie	(102.480)	(42.375)	(60.105)
Oneri finanziari verso Società Controllate	(2.394)		(2.394)
Altri oneri finanziari	(615)	(118)	(498)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(115.357)</b>	<b>(46.636)</b>	<b>(68.721)</b>
<b>Proventi (oneri) di cambio</b>	<b>(151.486)</b>	<b>38.559</b>	<b>(190.044)</b>
<b>Totale proventi ed (oneri) finanziari</b>	<b>(229.248)</b>	<b>14.514</b>	<b>(243.762)</b>

La variazione negativa pari a €/mgl 243.762 è primariamente da riferirsi:

- agli oneri netti di cambio (- €/mgl 190.044) riferiti all'adeguamento valutario dei debiti e crediti in valuta ai cambi al 31 dicembre 2024;
- all'incremento netto dei proventi finanziari verso società controllate (+ €/mgl 8.158);
- all'aumento netto degli oneri finanziari da attualizzazione (-€/mgl 2.714);
- ai maggiori oneri su locazione finanziarie (- €/mgl 60.105).

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **Risultato ante imposte** negativo per €/mgl 231.230.

### 5.10 Imposte correnti e differite

Le imposte correnti e differite, risultate positive per €/mgl 7.950, e si confrontano con un valore anch'esso positivo di €/mgl 56.628 registrato al 31 dicembre 2023.

Esse rappresentano il carico fiscale di competenza del periodo e il saldo della fiscalità differita, come evidenziato nella seguente tabella:

<b>IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variazioni</b>
<b>Imposte correnti dell'esercizio</b>			
IRES			
IRAP	(6.281)	(2.456)	(3.825)
IRAP rettifiche anno precedente	(528)		(528)
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>(6.809)</b>	<b>(2.456)</b>	<b>(4.353)</b>
Provento da consolidato fiscale	6.963	5.351	1.611
Imposte differite attive	(4.451)	63.533	(67.985)
Imposte differite passive	12.248	(9.800)	22.048
<b>Totale Imposte</b>	<b>7.950</b>	<b>56.628</b>	<b>(48.678)</b>

Il Risultato d'esercizio ha presentato una perdita netta di €/mgl 223.280.

## 6. Altre informazioni finanziarie

### 6.1 Informazioni sul Rendiconto Finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2024	31.12.2023
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>(223.279.780)</b>	<b>(5.282.720)</b>
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	326.917.174	209.722.247
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	177.213.428	47.319.067
Altre variazioni dei fondi	(61.104.535)	(73.536.085)
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	155.337.849	(59.377.866)
Svalutazione impairment test	0	(73.061.436)
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	18.209.951	73.707.911
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	2.822.666	755.167
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(4.174.397)	(59.591.312)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.912.242	2.235.173
Variazione del capitale circolante	24.187.199	206.424.364
<b>Totale rettifiche</b>	<b>641.321.578</b>	<b>274.597.230</b>
<b>Flusso monetario da attività operativa (A)</b>	<b>418.041.799</b>	<b>269.314.511</b>
(Investimenti in attività materiali)	(281.634.331)	(172.753.526)
(Investimenti in attività immateriali)	(56.133.868)	(24.912.786)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(186.057.662)	(89.063.727)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività non correnti	259.811.867	(66.683.499)
<b>Flusso monetario da attività di investimento (B)</b>	<b>(264.013.993)</b>	<b>(353.413.538)</b>
Accensione finanziamenti non correnti	90.000.000	
Accensione finanziamenti non correnti Società controllate	165.497.294	
Variazioni Patrimonio Netto	11.744.875	(19.133.885)
Strumenti finanziari derivati	(15.094.295)	24.409.706
Rimborso quote debito leasing	(250.424.278)	(167.438.062)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	(138.694.536)	12.046.378
Versamento soci		250.000.000
Rimborso debiti finanziari verso società controllate	(1.996.327)	
<b>Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)</b>	<b>(138.967.267)</b>	<b>99.884.137</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)</b>	<b>15.060.539</b>	<b>15.785.110</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	<b>434.074.209</b>	<b>418.289.099</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio</b>	<b>449.134.748</b>	<b>434.074.209</b>

Nel corso dell'esercizio 2024, la posizione finanziaria netta, ha evidenziato un incremento delle disponibilità liquide pari a €/mgl 15.061 passate da €/mgl 434.074 al 31 dicembre 2023 a €/mgl 449.135 al 31 dicembre 2024.

In maggior dettaglio:

- Il **flusso monetario da attività operativa**, è risultato favorevole per €/mgl 418.042, principalmente a seguito della variazione positiva del capitale circolante (€/mgl 24.187), degli ammortamenti (€/mgl 326.917), della componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta (€/mgl 155.338), dal saldo positivo netto dei fondi diversi (€/mgl 118.021), e della svalutazione di attività non correnti (€/mgl 18.210) parzialmente compensato dalla perdita netta conseguita nell'esercizio (€/mgl 223.280), dalla variazione netta delle imposte anticipate e differite (€/mgl 4.174).
- Il **flusso monetario da attività di investimento**, negativo per €/mgl 264.014, è risultato composto da investimenti per €/mgl 523.826 e da realizzi per €/mgl 259.812 come di seguito rappresentato:
  - investimenti in attività materiali per complessivi €/mgl 281.634, riferiti principalmente per €/mgl 265.485 agli anticipi versati per l'acquisizione in flotta di nuovi aeromobili e motori, agli acquisti di materiali di rotazione e lavori in corso flotta per €/mgl 16.149 alle capitalizzazioni effettuate nel corso dell'esercizio;

- investimenti in attività immateriali per €/mgl 56.134, riferiti a riferiti in massima parte ai certificati delle quote ETS acquistati e a progetti e licenze software sia conclusi che in corso di lavorazione al 31 dicembre 2024;
  - investimenti in crediti finanziari non correnti per €/mgl 186.058, riferiti alle uscite di cassa per maintenance reserve (€/mgl 93.868), a finanziamenti erogati alle Società Controllata Aurora Financing DAC e Aurora Financing 2 DAC necessari per finalizzare l'acquisto di n.3 aeromobili di proprietà del Gruppo (€/mgl 74.748) e ai depositi cauzionali (€/mgl 17.421);
  - i realizzi hanno presentato un valore di €/mgl 259.812 e sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per maintenance reserve inerenti agli interventi manutentivi effettuati (€/mgl 28.965) e dei depositi cauzionali (€/mgl 1.107), alle quote ETS restituite perché non utilizzate (€/mgl 27.779), alla cessione alle società controllate degli anticipi versati ad Airbus per l'acquisto di aeromobili, all'operazione di vendita motori, nonché ai decrementi per vendita ad Airbus dei materiali tecnici (cosiddetti B.F.E.) da installare sugli aeromobili oggetto di operazioni di sales & lease back effettuate nel corso dell'esercizio;
- Il **flusso finanziario derivante da attività di finanziamento** ha presentato un valore negativo di €/mgl 138.967 correlato alla variazione del fair value netto di strumenti derivati (€/mgl 15.094), alla variazione netta dei crediti finanziari correnti (€/mgl 138.695) e al rimborso delle quote del debito per leasing per (€/mgl 250.424), parzialmente controbilanciato dal finanziamento ricevuto da un Pool composto da quattro banche, UniCredit, Credit Agricole Italia, Banco BPM e BPER (€/mgl 90.000) e dai finanziamenti da Società controllate.

## 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 "miscellaneo", 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 Airways svolge attività considerate "no core" sono generalmente fidejussioni 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 31.12.2024
valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia	
<b>CREDITI</b>					
verso Clienti ordinari	146.137	(1.773)	144.364	61%	
verso Compagnie di navigazione aerea	21.736	(266)	21.470	9%	
verso Agenti	32.910	(1.225)	31.686	13%	
altri crediti	42.320	(4.552)	37.769	16%	
<b>Totale Crediti</b>	<b>243.103</b>	<b>(7.815)</b>	<b>235.288</b>	<b>100%</b>	

CREDITI					al 31.12.2023
valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia	
<b>CREDITI</b>					
verso Clienti ordinari	165.396	(1.247)	164.149	60%	
verso Compagnie di navigazione aerea	26.678	(115)	26.563	10%	
verso Agenti	42.808	(2.730)	40.078	15%	
altri crediti	49.547	(4.653)	44.894	16%	
<b>Totale Crediti</b>	<b>284.428</b>	<b>(8.744)</b>	<b>275.684</b>	<b>100%</b>	

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 31.12.2024 e al 31.12.2023. Si segnala che l'importo dello scaduto al 31 dicembre 2024 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 31.12.2024			
valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni			
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361
<b>CREDITI</b>								
verso Clienti ordinari	146.137	96.756	49.380	(1.773)	18.398	(200)	25.465	5.717
verso Compagnie di navigazione aerea	21.736	16.973	4.763	(266)	4.260	355	18	131
verso Agenti	32.910	29.264	3.647	(1.225)	2.693	(16)	663	307
<b>Totale Crediti</b>	<b>200.783</b>	<b>142.992</b>	<b>57.790</b>	<b>(3.264)</b>	<b>25.350</b>	<b>138</b>	<b>26.146</b>	<b>6.156</b>
<b>Altre attività correnti</b>								
altri crediti	42.320	35.522	6.798	(4.552)	1.247	455	1.469	3.626
<b>Totale Altre Attività</b>	<b>42.320</b>	<b>35.522</b>	<b>6.798</b>	<b>(4.552)</b>	<b>1.247</b>	<b>455</b>	<b>1.469</b>	<b>3.626</b>
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>243.103</b>	<b>178.515</b>	<b>64.588</b>	<b>(7.815)</b>	<b>26.598</b>	<b>593</b>	<b>27.616</b>	<b>9.782</b>

CREDITI					al 31.12.2023			
valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni			
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361
<b>CREDITI</b>								
verso Clienti ordinari	165.396	108.161	57.235	(1.247)	30.021	6.896	12.398	7.921
verso Compagnie di navigazione aerea	26.678	21.867	4.811	(115)	4.477	234	30	70
verso Agenti	42.808	31.710	11.098	(2.730)	2.815	1.115	5.467	1.702
<b>Totale Crediti</b>	<b>234.882</b>	<b>161.737</b>	<b>73.145</b>	<b>(4.091)</b>	<b>37.313</b>	<b>8.244</b>	<b>17.894</b>	<b>9.693</b>
<b>Altre attività correnti</b>								
altri crediti	49.547	28.960	20.587	(4.653)	19.259	868	172	288
<b>Totale Altre Attività</b>	<b>49.547</b>	<b>28.960</b>	<b>20.587</b>	<b>(4.653)</b>	<b>19.259</b>	<b>868</b>	<b>172</b>	<b>288</b>
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>284.428</b>	<b>190.696</b>	<b>93.732</b>	<b>(8.744)</b>	<b>56.572</b>	<b>9.112</b>	<b>18.067</b>	<b>9.981</b>

## 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 31.12.2024 la Società dispone di una riserva di liquidità immediatamente esigibile pari a 449 milioni di euro, costituita principalmente da disponibilità liquide depositate sui propri conti correnti.

### *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 2024 e al 31 dicembre 2023.

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 31.12.2024

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2024	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>					
Debiti verso fornitori	363.501	110.954	252.547		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	10.424	529	9.895		
Debiti verso agenti di viaggio	12.098	185	11.914		
Debiti verso società controllate	15.238		15.238		
Acconti	2.032		2.032		
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>403.294</b>	<b>111.669</b>	<b>291.625</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' VARIE</b>					
Biglietti prepagati (1)	501.842		501.842		
Debiti vs Istituti previdenziali	17.749		17.749		
Debiti verso il personale	32.855		32.855		
Altre passività	55.887		55.887		
<b>Totale Altre Passività</b>	<b>608.332</b>	<b>0</b>	<b>608.332</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>1.011.626</b>	<b>111.669</b>	<b>899.957</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>					
Passività per leasing finanziario	3.065.295		295.025	1.061.681	1.708.589
Debiti finanziari	259.171		9.619	163.325	86.226
Strumenti derivati con fair value passivo	1.138		1.138		
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>3.325.604</b>	<b>0</b>	<b>305.783</b>	<b>1.225.006</b>	<b>1.794.815</b>

## DEBITI

al 31.12.2023

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2023	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>					
Debiti verso fornitori	364.073	97.793	266.280		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	17.315	69	17.246		
Debiti verso agenti di viaggio	13.296		13.296		
Debiti verso società controllate	7.101		7.101		
Acconti	1.692		1.692		
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>403.477</b>	<b>97.862</b>	<b>305.614</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' VARIE</b>					
Biglietti prepagati (1)	408.153		408.153		
Debiti vs Istituti previdenziali	13.335		13.335		
Debiti verso il personale	34.637		34.637		
Altre passività	37.641		37.641		
<b>Totale Altre Passività</b>	<b>493.766</b>	<b>0</b>	<b>493.766</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>897.243</b>	<b>97.862</b>	<b>799.380</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>					
Passività per leasing finanziario	2.104.340		215.781	1.224.182	664.377
Strumenti derivati con fair value passivo	2.752		2.752		
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>2.107.092</b>	<b>0</b>	<b>218.533</b>	<b>1.224.182</b>	<b>664.377</b>

**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 2023.

### 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 31.12.2024	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
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>				
Crediti finanziari non correnti	331.421		13.727	4.254
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>331.421</b>	<b>0</b>	<b>13.727</b>	<b>4.254</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>				
Crediti finanziari correnti	308.500			38.728
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	449.135			
<b>Totale attività correnti</b>	<b>757.635</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38.728</b>

euro migliaia

Valore di bilancio al 31.12.2023	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
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>				
Crediti finanziari non correnti	200.560		3.787	11.228
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>200.560</b>	<b>0</b>	<b>3.787</b>	<b>11.228</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>				
Crediti finanziari correnti	160.490			18.273
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	434.074			
<b>Totale attività correnti</b>	<b>594.564</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.273</b>

### 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

Valore di bilancio al 31.12.2024	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a FV T P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>			
Passività per locazioni finanziarie	2.770.270		
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>2.770.270</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>			
Debiti Finanziari	259.171		
Passività per locazioni finanziarie	295.025		
Strumenti derivati con fair value passivo			1.138
<b>Totale passività correnti</b>	<b>554.196</b>	<b>0</b>	<b>1.138</b>

euro migliaia

Valore di bilancio al 31.12.2023	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a FV T P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>			
Passività per locazioni finanziarie	1.888.559		
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>1.888.559</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>			
Debiti Finanziari	304		
Passività per locazioni finanziarie	215.781		
<b>Totale passività correnti</b>	<b>216.086</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Rischi di mercato

ITA Airways è attualmente esposta ai rischi finanziari generati principalmente dalle variazioni dei prezzi del carburante e dei tassi di cambio (EUR/USD). Tali rischi vengono coperti attraverso accordi (i) di hedging con controparti finanziarie e (ii) accordi commerciali di fissazione dei prezzi a termine del carburante o di conversione in valuta euro per pagamenti di forniture denominate normalmente in dollari.

La principale fonte di rischio finanziario per la Società è legata agli approvvigionamenti di Jet Fuel (rischio prezzo commodity).

#### I - Rischio di prezzo – commodity

##### Informazioni Qualitative

Il rischio prezzo è definito come il rischio che eventuali rialzi nei prezzi del petrolio e di conseguenza del Jet Fuel in generale comportino aumenti significativi nei costi per acquisto del carburante aeronautico, non compensati dagli adeguamenti tariffari derivanti dalla politica di "Fuel surcharge".

Nel corso dell'esercizio 2024 sono stati finalizzati contratti di hedging con controparti finanziarie che, a differenza dell'esercizio 2023, non hanno comportato alcun esborso di depositi per cassa a garanzia. Nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno sono stati finalizzati degli accordi di fissazione a termine di prezzi e volumi su scali italiani e statunitensi con due dei principali fornitori di carburante

#### Informazioni Quantitative

Al 31.12.2024 si rilevano strumenti finanziari a copertura di tale rischio con un valore netto positivo pari a €/mgl 516, di cui €/mgl 1.654 ricompresi nelle Attività correnti e €/mgl 1.138 inclusi nelle Passività correnti, come evidenziato nella seguente tabella:

<b>Strumenti derivati con fair value attivo</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività correnti</b>			
Operazioni derivate su carburante	1.654		1.654
<b>Totale Derivati correnti</b>	<b>1.654</b>	<b>0</b>	<b>1.654</b>
<b>Strumenti derivati con fair value passivo</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti</b>			
Operazioni derivate su carburante	1.138	2.752	(1.614)
<b>Totale Derivati non correnti</b>	<b>1.138</b>	<b>2.752</b>	<b>(1.614)</b>

La perdita massima potenziale di tali derivati, con orizzonte di copertura nei trimestri del 2025, è limitata ad un valore predefinito grazie all'utilizzo di opzioni put.

#### 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 e la principale esposizione è relativa ai pagamenti per acquisti di Jet Fuel denominati/indicizzati alla valuta usd.

L'esposizione al rischio di cambio è anche originata dai pagamenti in valuta relativi ai canoni dei contratti di leasing e agli investimenti nella nuova flotta di aeromobili di proprietà già contrattualizzati con il fornitore Airbus.

##### Informazioni Quantitative

Al 31.12.2024 si rilevano strumenti finanziari derivati, valutati al fair value, a copertura di tale rischio e con valore positivo pari a €/mgl 41.328 (di cui quota corrente pari a €/mgl 37.074); la seguente tabella mostra il fair value dei contratti stessi:

<b>Strumenti derivati con fair value attivo</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività non correnti</b>			
Operazioni derivate su valute	4.254	11.228	(6.974)
<b>Totale derivati non correnti</b>	<b>4.254</b>	<b>11.228</b>	<b>(6.974)</b>
<b>Attività correnti</b>			
Operazioni derivate su valute	37.074	18.273	18.801
<b>Totale derivati correnti</b>	<b>37.074</b>	<b>18.273</b>	<b>18.801</b>
<b>Totale derivati con fair value attivo</b>	<b>41.328</b>	<b>29.501</b>	<b>11.827</b>

Lo strumento di copertura in parola, correlato al contratto di acquisto di dieci aeromobili A330-900 consiste nella conversione in valuta euro dei flussi di pagamento, originariamente previsti in dollari, nel periodo 2022-2025 e ad un cambio eur/usd fissato a 1,1731. 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 31.12.2024 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 31.12.2024 rispettivamente del +/- 1% +/- 5%.

€/k			
Scenario	Fair Value 31/12/2024	Fair Value Scenario	Delta
Curve change			
5%	41.328	22.441	-18.887
1%	41.328	37.979	-3.350
-1%	41.328	46.218	4.890
-5%	41.238	63.739	22.410

### 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 a tasso variabile.

#### Informazioni Quantitative

Al 31.12.2024 risulta un debito finanziario relativo ad un finanziamento per €/mgl 90.000 erogato da un Pool di banche. Il tasso di interesse di tale finanziamento risulta essere indicizzato al tasso EURIBOR 3 mesi. In relazione a tale finanziamento non risultano in essere operazioni di copertura da rischio tasso di interesse.

## 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 2024 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.

Le seguenti tabelle forniscono una sintesi dei rapporti economici e patrimoniali con le società correlate e controllate, rispettivamente al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

• Rapporti commerciali con società correlate:

RAPPORTI COMMERCIALI <i>euro migliaia</i>	al 31/12/2024		2024	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Poste Air Cargo Srl	12,7		3,3	
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.		0,0		10,0
Poste italiane spa	75,5	0,1	473,1	0,0
DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE D.P.I. S.R.L.		0,0		0,3
Postel SpA		3,5		24,5
EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR (EDESUR)		0,2		1,6
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO		0,0		1,8
Mefop - Società per lo sviluppo del mercato dei fondi pensione spa		0,0		2,5
Rai Cinema S.p.A.		37,8		189,9
Eni Plenitude S.p.A. Società Benefit		17,6		214,0
Nexi S.p.A.	0,0	10,4	0,0	0,0
AEGON CAPPITAL ABP Fund		0,0		26,3
Eni Deutschland GmbH		56,9		1.091,0
TH RESORTS SPA		0,0		2,3
Eni Sustainable Mobility S.p.A.		23.456,5		234.815,7
ALLEATA PREVIDENZA		0,8		19,3
TaxBenefit New Mediolanum		30,2		218,1
PREVIRAS		2,2		11,2
PREVAER		299,2		1.916,3
POSTAPREVIDENZA VALORE		0,7		6,7
PREVIGEST FUND MEDIOLANUM		0,5		4,0
PREVINDAI (Dirigenti)		1,5		782,5
<b>Totale</b>	<b>88,2</b>	<b>23.918,0</b>	<b>476,4</b>	<b>239.338,0</b>

RAPPORTI COMMERCIALI <i>euro migliaia</i>	al 31/12/2023		2023	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Poste Air Cargo Srl	0,0		3,3	
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.		0,0		12,0
Eni S.p.A.		0,0		3.708,6
Poste italiane spa	180,5	0,2	1.725,4	14,3
DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE D.P.I. S.R.L.		0,0		0,4
Postel SpA		3,5		16,5
EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR (EDESUR)		0,1		0,9
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO		0,0		1,8
Mefop - Società per lo sviluppo del mercato dei fondi pensione spa		0,0		2,5
Rai Cinema S.p.A.		39,9		193,9
Eni Plenitude S.p.A. Società Benefit		40,4		265,0
Nexi S.p.A.	48,5	10,0	39,7	0,0
AEGON CAPPITAL ABP Fund		0,0		24,1
Eni Deutschland GmbH		16,5		0,0
TH RESORTS SPA		0,0		9,5
Eni Sustainable Mobility S.p.A.		924,3		233.007,0
ALLEATA PREVIDENZA		4,4		16,5
TaxBenefit New Mediolanum		39,4		183,5
PREVIRAS		2,2		14,5
PREVAER		282,4		1.536,6
POSTAPREVIDENZA VALORE		0,7		4,8
PREVIGEST MEDIOLANUM		0,3		2,5
<b>Totale</b>	<b>228,9</b>	<b>1.364,1</b>	<b>1.768,4</b>	<b>239.014,9</b>

• Rapporti commerciali con società controllate:

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2024		2024	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
VOLARE Loyalty S.p.A.		14.075	3.649	48.976
AURORA Financing DAC	68.978			989
AURORA Financing 2 DAC		1.163		7.745
AURORA Financing 3 DAC	34.315			599
<b>Totale</b>	<b>103.293</b>	<b>15.238</b>	<b>3.649</b>	<b>58.309</b>

euro migliaia

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2023		2023	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
VOLARE Loyalty S.p.A.		7.101	3.501	34.280
AURORA Financing DAC	2.776			232
<b>Totale</b>	<b>2.776</b>	<b>7.101</b>	<b>3.501</b>	<b>34.513</b>

• Rapporti finanziari con società controllate:

euro migliaia

RAPPORTI FINANZIARI	al 31/12/2024		2024	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
<b>Finanziario non corrente:</b>				
AURORA Financing DAC	22.617	158.331	3.868	12.903
AURORA Financing 2 DAC	69.075	276.049	5.661	20.466
AURORA Financing 3 DAC			2.331	
<b>Finanziario corrente:</b>				
AURORA Financing DAC	2.453	9.520		
AURORA Financing 2 DAC	7.070	28.286		
AURORA Financing 3 DAC	76.932			
<b>Totale</b>	<b>178.147</b>	<b>472.185</b>	<b>11.859</b>	<b>33.369</b>

euro migliaia

RAPPORTI FINANZIARI	al 31/12/2023		2023	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
AURORA Financing DAC	94.693	97.187	5.722	
<b>Totale</b>	<b>94.693</b>	<b>97.187</b>	<b>5.722</b>	<b>0</b>

## 7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali

Nella seguente tabella sono riepilogati i compensi corrisposti nel 2024 e nel 2023 al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale:

<i>euro/migliaia</i>		
<b>Compensi ad Amministratori e Sindaci</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Amministratori	970	1.542
Sindaci (*)	100	100
<b>Totale</b>	<b>1.070</b>	<b>1.642</b>

(\*) Non include la Cassa di previdenza pari al 4%

## 7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

I corrispettivi di competenza dell'esercizio 2024 e 2023, riconosciuti da ITA Airways alla Società di revisione a fronte di prestazioni di servizi, sono riepilogati nella seguente tabella:

<i>euro migliaia</i>			
<b>Tipologia dei servizi</b>	<b>Società che ha erogato il servizio</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	360	235
<b>Totale</b>		<b>360</b>	<b>235</b>

## 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 2024 e al 31 dicembre 2023:

*importi in euro migliaia*

	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	MEDIO/ESTREMO ORIENTE	ALTRE	Totale al 31.12.2024
<b>Ricavi del traffico</b>						
Ricavi di linea passeggeri	1.178.426	466.314	877.608	146.494	37.184	2.706.025
<b>Totale ricavi passeggeri</b>	<b>1.178.426</b>	<b>466.314</b>	<b>877.608</b>	<b>146.494</b>	<b>37.184</b>	<b>2.706.025</b>

*importi in euro migliaia*

	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	MEDIO/ESTREMO ORIENTE	ALTRE	Totale al 31.12.2023
<b>Ricavi del traffico</b>						
Ricavi di linea passeggeri	969.533	369.705	694.384	94.305	29.458	2.157.385
<b>Totale ricavi passeggeri</b>	<b>969.533</b>	<b>369.705</b>	<b>694.384</b>	<b>94.305</b>	<b>29.458</b>	<b>2.157.385</b>

## 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>	31.12.2024	Possibilità di utilizzare riserve	Quota disponibile
<b>CAPITALE</b>	720.000	<b>B</b>	
<b>Versamenti soci in conto futuro aumento capitale</b>	9.598	<b>A B C</b>	
<b>Riserve:</b>			
Riserva da utili/perdite attuariali	(11)		
Riserva da hedge accounting	31.801		
<b>Utili (Perdite) portate a nuovo</b>	0		
<b>Perdita d'esercizio</b>	(223.280)		
<b>TOTALE</b>	<b>538.108</b>		

*Legenda:*

A. per aumento del capitale sociale;

B. per copertura perdite;

C. per distribuzione ai soci

## 8. Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2024

Il 17 gennaio 2025 si è riunito il nuovo Consiglio di amministrazione di ITA Airways, nominato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti tenutasi il 15 gennaio, in conformità agli accordi stipulati a giugno 2023 e alla nuova governance aziendale. Il Consiglio di amministrazione, confermando le direttive dell'Assemblea, ha designato Sandro Pappalardo come Presidente e Joerg Eberhart come Amministratore Delegato. Con l'acquisizione del 41% del capitale di ITA Airways da parte di Deutsche Lufthansa AG, la Compagnia italiana è entrata ufficialmente a far parte del Gruppo Lufthansa, leader nel settore dell'aviazione europea.

Da inizio febbraio 2025, ITA Airways ha ripristinato i voli tra Roma Fiumicino e Tel Aviv Ben Gurion.

Il 3 febbraio 2025 si è tenuta la prima conferenza stampa di ITA Airways del 2025 alla presenza dei vertici della Compagnia italiana, il Presidente Sandro Pappalardo e l'Amministratore Delegato Joerg Eberhart, con la partecipazione di Carsten Spohr, CEO di Deutsche Lufthansa AG.

Durante l'incontro è stata presentata la nuova partnership tra il programma fedeltà di ITA Airways Volare e Miles and More del Gruppo Lufthansa, che garantirà ai 2,7 milioni di soci Volare la possibilità di accumulare e utilizzare punti sui voli Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines e Brussels Airlines e, allo stesso tempo, ai 36 milioni di membri di Miles and More, la possibilità di accumulare e utilizzare i punti sui voli ITA Airways.

Sono state inoltre presentate alcune importanti novità e benefici per i passeggeri a partire dall'anno corrente, tra cui:

- l'accesso per i passeggeri ITA alle circa 130 lounge del Gruppo Lufthansa e, per i passeggeri dei vettori del Gruppo Lufthansa, alle lounges di ITA Airways.
- lo spostamento delle operazioni ITA Airways nei terminal del Gruppo Lufthansa in due hub tedeschi, al fine di facilitare e velocizzare i trasferimenti dei passeggeri (negli altri hub del Gruppo Lufthansa, ITA Airways opera già nei terminal in cui sono posizionati gli altri vettori del Gruppo).
- la sigla di accordi di codeshare tra ITA Airways e i vettori del Gruppo Lufthansa; tale sinergia consente ai passeggeri di combinare voli operati da più vettori del Gruppo. Gli accordi sono attivi dal 25 febbraio 2025 per viaggiare a partire dal prossimo 30 marzo;
- l'armonizzazione dei voli tra gli hub del Gruppo Lufthansa (Francoforte, Monaco, Zurigo, Vienna e Bruxelles) e i due principali aeroporti su cui opera ITA Airways (Roma Fiumicino e Milano Linate), al fine di offrire ai passeggeri una scelta più ampia e connessioni più brevi tra i voli.

ITA Airways ha formalizzato la sua uscita dall'alleanza SkyTeam. Durante la fase di uscita, che terminerà il 30 aprile 2025, ITA Airways e SkyTeam si sono impegnate a garantire un processo strutturato ed efficiente, assicurando la continuità dei servizi per i clienti. ITA Airways continuerà a collaborare con alcune compagnie aeree dell'Alleanza SkyTeam, tramite gli accordi bilaterali vigenti, mantenendo i benefici disponibili per i clienti. ITA Airways avvierà, infine, il procedimento per l'ingresso nella Star Alliance, la più grande alleanza globale nel settore dell'aviazione, il cui completamento è previsto per l'inizio del 2026.

A partire dal 15 febbraio ITA Airways ha applicato lo sticker "Inspired by Alitalia" su tre degli aeromobili di nuova generazione presenti nella propria flotta. Dopo esser stato annunciato il 27 settembre 2024 e progressivamente introdotto su alcuni touchpoint strategici, quali app e sito web, ITA Airways sceglie così di accostare al proprio marchio una dichiarazione di un sentimento di profonda riconoscenza verso una storia di cui la Compagnia è orgogliosa.

## 9. Posizione fiscale di ITA Airways 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 (di seguito, anche, "TUIR") congiuntamente con la società Volare Loyalty S.p.A. (società consolidata). Tale opzione ha validità per il triennio 2022 - 2024.

A decorrere dall'esercizio in corso al 31 dicembre 2024, la Società ha optato, in qualità di consolidante, per il regime del Consolidato Fiscale nazionale, di cui ai menzionati articoli 117 - 129 del TUIR, congiuntamente anche con le società Aurora Financing DAC e Aurora Financing 2 DAC (entrambe società consolidate). Tale opzione ha validità per il triennio 2024 - 2026.

I rapporti di Consolidato Fiscale nazionale sono disciplinati, oltre che dagli articoli del TUIR precedentemente citati, da appositi Regolamenti sottoscritti dalla Società e dalle società consolidate.

### La Posizione Fiscale

La Società ha iscritto imposte correnti pari ad €/mgl 6.809 relative sia all'IRAP (€/mgl 6.281) di periodo sia alle rettifiche da dichiarativi fiscali per imposte relative a periodi precedenti (€/mgl 528), il provento da consolidamento in virtù dei redditi imponibili trasferiti dalle società consolidate (Volare Loyalty S.p.a., Aurora Financing DAC e Aurora Financing DAC 2) pari ad €/mgl 6.963, nonché proventi per imposte differite (attive e passive) pari ad €/mgl 7.797. Di conseguenza, la perdita civilistica netta risulta di €/mgl 223.280.

Nel seguente prospetto viene riepilogato il risultato civilistico dopo l'iscrizione delle imposte correnti, del provento da consolidamento e del provento per imposte differite.

<b>Imposte sul reddito</b>	<b>al 31/12/2024</b>
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>(231.230)</b>
IRES corrente	0
IRAP corrente	6.281
IRAP rettifiche anno precedente	528
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>6.809</b>
<b>Provento da consolidamento</b>	<b>(6.963)</b>
IMPOSTE differite passive	(12.248)
IMPOSTE differite attive	4.451
<b>Totale imposte differite (attive e passive)</b>	<b>(7.797)</b>
<b>Risultato netto di bilancio</b>	<b>(223.280)</b>

### Global Minimum Tax

Nel dare attuazione ai principi previsti dalla legge 9 agosto 2023 n. 111, gli artt. 8-60 del D.Lgs. 27 dicembre 2023 n. 209 hanno recepito nell'ordinamento italiano la Direttiva (UE) 2022/2523 del Consiglio del 15 dicembre 2022, intesa a garantire un livello di imposizione fiscale minimo globale per i grandi gruppi multinazionali di imprese e i gruppi nazionali su larga scala nell'Unione, seguendo l'approccio comune condiviso a livello internazionale.

La Direttiva recepisce nel mercato unico il nucleo principale dell'accordo globale sul c.d. Secondo Pilastro (Pillar 2) raggiunto in sede OCSE/G20, che mira ad introdurre una tassazione minima effettiva delle imprese multinazionali a livello globale ("global minimum tax", anche GMT), prevedendo un sistema coordinato di regole (c.d. Model Rules o Regole GloBE) in grado di assicurare che i grandi gruppi di imprese siano soggetti ad un livello impositivo minimo almeno pari al 15 per cento in relazione a ciascuno dei Paesi in cui tali gruppi operano e producono reddito, ciò allo scopo di raggiungere un livello di parità concorrenziale tra imprese a livello globale, ponendo un freno alla concorrenza fiscale attuata tramite la corsa al ribasso delle aliquote e, quindi, promuovendo efficienti decisioni di investimento e localizzazione delle attività d'impresa.

Le disposizioni sulla GMT hanno efficacia nell'ordinamento italiano a partire dal 1° gennaio 2024.

La normativa si applica ai gruppi con ricavi consolidati annui almeno pari a 750 milioni di euro (soglia che deve essere superata in almeno due dei quattro esercizi immediatamente precedenti a quello considerato), con efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Il Gruppo ITA Airways configura un Gruppo nazionale su larga scala (con Italia Trasporto Aereo S.p.A. nella veste di controllante capogruppo, o UPE "Ultimate Parent Entity") e supera, unitamente alle entità facenti parte del Gruppo medesimo, la soglia di volume di ricavi in almeno due degli esercizi precedenti al 2024 e, pertanto, rientra nell'ambito soggettivo di applicazione dell'imposizione minima integrativa.

Il Gruppo ITA Airways, in quanto gruppo nazionale su larga scala è, in particolare, soggetto all'imposta minima nazionale introdotta dall'art. 18 del d.lgs. 209/2023 e le cui disposizioni attuative sono contenute nel DM 1° luglio 2024. Tuttavia, a mente dell'art. 4 (5) del DM 1° luglio 2024, «in caso di opzione di cui all'articolo 2, comma 1, del Decreto sui Regimi Transitori Semplificati (D.M. 20.05.2024, ndr), esercitata in relazione a un esercizio per le imprese e per le entità a controllo congiunto localizzate in Italia» l'imposta minima nazionale potrebbe non essere dovuta qualora sia soddisfatto almeno uno dei tre requisiti previsti dal Decreto sui Regimi Transitori Semplificati.

A tal fine, si ricorda che l'articolo 2, comma 1, del Decreto sui Regimi Transitori Semplificati recita come segue: «Su

opzione dell'entità dichiarante, l'imposizione integrativa, [...], dovuta in un esercizio [...] da un gruppo nazionale in relazione allo Stato italiano, è assunta pari a zero se in relazione a tale esercizio e a tale Paese il gruppo soddisfa, alternativamente, il requisito de minimis transitorio di cui all'articolo 3, il requisito dell'Aliquota di Imposizione Effettiva Semplificata di cui all'articolo 4 o il requisito del profitto ordinario di cui all'articolo 5. [...]».

Il Gruppo ITA Airways ha effettuato un'analisi al fine di identificare il potenziale impatto di questa nuova normativa nella sua giurisdizione (i.e., Italia), anche avvalendosi dei cosiddetti CbCR Transitional Safe Harbours applicabili nel triennio 2024-2026 (c.d. periodo transitorio), come previsto dall'art. 39 del D.lgs. n. 209/2023 e dal Decreto del 20 maggio 2024 del Ministro dell'Economia e delle Finanze, relativo all'attuazione della disciplina sui regimi semplificati.

Tali regole prevedono che nessuna imposta integrativa sia dovuta qualora, inter alia, il routine profit test, fondato su dati ricavabili dal Qualified Country by Country Report ("CbCR") e dai rendiconti finanziari qualificati delle singole entità, risulti superato. Nel dettaglio, il Routine profit test risulta positivamente riscontrato ove il valore aggregato dell'"esclusione del reddito in base alla sostanza" ("Substance-Based Income Exclusion" o "SBIE") previsto dalle regole Pillar 2 sia superiore all'ammontare aggregato dell'utile/perdita ante imposte. Come previsto dal decreto attuativo sui regimi transitori semplificati, nel caso in cui per una giurisdizione sia presente una perdita ante imposte, il test è considerato come positivamente riscontrato.

Sulla base dei calcoli dei CbCR TSH effettuati sulla base dei dati contabili delle entità facenti parte del Gruppo ITA Airways rilevante ai fini GMT alla data del 31 dicembre 2024, si ritiene superato il c.d. routine test l'art. 5 del DM 20 maggio 2024 in quanto il risultato ante imposte aggregato delle entità del gruppo GMT di ITA Airways risulta essere negativo.

Sulla base di quanto sopra, l'imposta minima integrativa è assunta pari a zero per l'esercizio 2024.

#### Interpello Agenzia delle Entrate

Nel corso dell'esercizio, la Società ha ricevuto dall'Agenzia delle Entrate la risposta ad uno specifico interpello avente ad oggetto il trattamento fiscale da riservare agli asset rientranti nel c.d. Perimetro "Aviation" acquisiti in data 14/10/2021 da Alitalia AS e contabilizzati nel bilancio della Società al "relative fair value" in applicazione dei principi contabili internazionali di riferimento (IFRS 3).

Sulla base della risposta pervenuta alla Società il valore fiscale da attribuire agli asset rientranti nel Perimetro "Aviation" corrisponde al relativo valore contabile di prima iscrizione.

La suddetta impostazione comporta il riconoscimento fiscale del valore contabile degli asset rientranti nel Perimetro "Aviation" e, di conseguenza, il riconoscimento fiscale delle componenti economiche di tali asset.

#### IRES ed IRAP

Ai fini IRES, il risultato della Società al 31/12/2024 evidenzia una perdita fiscale di €/mgl 49.287.

In merito alla recuperabilità delle imposte anticipate, si segnala che in funzione del piano aziendale 2025-2029 approvato dagli Amministratori, che recepisce anche gli effetti connessi al closing dell'operazione di acquisizione della Società da parte di Deutsche Lufthansa AG, è stata iscritta la fiscalità differita indicata in conto economico in considerazione della valutazione circa la distribuzione temporale della recuperabilità delle attività per imposte differite; la Società ha ritenuto di non iscrivere differenze temporanee deducibili per circa 185 milioni di euro ai fini IRES e per 42 milioni di euro ai fini IRAP, cui corrispondono imposte anticipate per complessivi 46 milioni di euro circa.

La Società evidenzia un valore della produzione netta positivo pari a €/mgl 133.264 cui corrisponde un'IRAP corrente pari a €/mgl 6.281. In funzione di quanto sopra, la Società ha iscritto:

- imposte differite passive per €/mgl (12.248);
- imposte differite attive per €/mgl (4.451).

#### IVA

Al 31 dicembre 2024, la Società presenta una posizione a credito pari ad €/mgl 711, corrispondente al debito IVA emergente dalla liquidazione dell'imposta effettuata per il mese di dicembre, pari a €/mgl 3.561, al netto dell'acconto versato nel mese di dicembre 2024 per €/mgl 4.272.

## RICONCILIAZIONE IMPONIBILE FISCALE

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

Italia Trasporto Aereo S.p.A.		31/12/2024		
<b>Riconciliazione dell'aliquota d'imposta effettiva</b>				
<b>Determinazione dell'aliquota d'imposta effettiva</b>		<b>%</b>		
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>(231.230.135)</b>	100,00%	
Provento da consolidamento fiscale		(6.962.514)	3,01%	
IRAP dovuta		6.281.014	-2,72%	
Imposte correnti		(681.500)	-0,29%	
Imposte differite		(7.796.637)	-3,37%	
Imposte anni precedenti		527.782	0,23%	
<b>Totale imposte</b>		<b>(7.950.355)</b>	<b>-3,44%</b>	
<b>Risultato netto di bilancio</b>		<b>(223.279.780)</b>	96,56%	
<b>Effective tax rate</b>		-3,44%		
<b>Riconciliazione dell'aliquota effettiva</b>				
	base	%	imposta	
			%	
Provento da consolidamento fiscale	-29.010.476	24,00%	(6.962.514)	-3,01%
<b>Totale imposte da consolidamento fiscale</b>			<b>(6.962.514)</b>	<b>-3,01%</b>
IRES all'aliquota nominale	-	231.230.135	(55.495.232)	-24,00%
Variazioni IRES in aumento permanenti	-	8.012.497	1.922.999	0,83%
Variazioni IRES in diminuzione permanenti	-	13.614.894	(3.267.575)	-1,41%
Variazioni IRES in aumento temporanee	-	365.982.960	87.835.910	37,99%
Variazioni IRES in diminuzione temporanee	-	178.436.987	(42.824.877)	-18,52%
	-	<b>49.286.559</b>	<b>(11.828.774)</b>	<b>-5,12%</b>
IRAP all'aliquota ordinaria su utile ante imposte	(231.230.135)	4,71%	(10.898.359)	-4,71%
Rettifiche base imponibile	593.698.944	4,71%	27.982.271	12,10%
Variazioni IRAP in aumento permanenti	32.561.814	4,71%	1.534.706	0,66%
Variazioni IRAP in diminuzione permanenti	(360.129.138)	4,71%	(16.973.638)	-7,34%
Variazioni IRAP in aumento temporanee	250.269.133	4,71%	11.795.707	5,10%
Variazioni IRAP in diminuzione temporanee	(151.906.541)	4,71%	(7.159.672)	-3,10%
	<b>133.264.077</b>		<b>6.281.014</b>	<b>2,72%</b>
<b>Totale imposte correnti</b>			<b>6.281.014</b>	<b>2,72%</b>
Imposte differite IRAP			2.742.794	1,19%
Reversal imposte differite IRAP			(437.134)	-0,19%
Imposte differite IRES			1.310.831	0,57%
Reversal imposte differite IRES			(15.864.246)	-6,86%
<b>Totale imposte differite</b>			<b>(12.247.754)</b>	<b>-5,30%</b>
Imposte anticipate IRAP			(13.913.160)	-6,02%
Reversal imposte anticipate IRAP			7.657.381	3,31%
Imposte anticipate IRES su variazioni correnti			(71.937.007)	-31,11%
Imposte anticipate IRES su perdita fiscale			(11.828.774)	-5,12%
Reversal imposte anticipate su perdita			6.962.514	3,01%
Reversal imposte anticipate IRES			87.510.163	37,85%
<b>Totale imposte anticipate</b>			<b>4.451.118</b>	<b>1,92%</b>
<b>Rettifica da dichiarazione su IRAP</b>			<b>527.782</b>	<b>0,23%</b>
<b>Totale imposte</b>			<b>(7.950.355)</b>	<b>-3,44%</b>

## 10. Proposte all'Assemblea

Il Consiglio di Amministrazione sottopone all'approvazione degli Azionisti il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 (composto dalla Relazione sulla Gestione, dai prospetti contabili e dalla nota integrativa) che chiude con una perdita netta di esercizio pari a euro 223.279.779,51, a fronte di un Patrimonio Netto di euro 538.108.412,97, comprensivo del risultato dell'esercizio.

Per quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione sottopone agli Azionisti la seguente proposta di delibera:

"L'Assemblea degli Azionisti della Società quindi,

- vista la Relazione del Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2024;
- esaminato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a euro 223.279.779,51, a fronte di un Patrimonio Netto di euro 538.108.412,97, comprensivo del risultato dell'esercizio;
- vista la Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio al 31 dicembre 2024;
- preso atto delle Relazione della Società di Revisione KPMG S.p.A. sul Bilancio al 31 dicembre 2024,

delibera

all'unanimità,

- di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2024;
- di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 223.279.779,51, che si riporta a nuovo, tenuto anche conto dello sfavorevole tasso di cambio Euro - Dollaro registrato alla data del 31 dicembre 2024, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 538.108.412,97, comprensivo del risultato dell'esercizio;
- 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."

## 11. Delibere dell'Assemblea

L'Assemblea degli Azionisti della Società, tenutasi in data 20 maggio 2025, in relazione al punto all'ordine del giorno "*Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 di Italia Trasporto Aereo S.p.A. - Relazione degli Amministratori e del Collegio Sindacale. Deliberazioni inerenti e conseguenti.*", ha deliberato quanto segue:

- 1) di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul bilancio al 31 dicembre 2024;
- 2) di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 223.279.779,51, che si riporta a nuovo, tenuto anche conto dello sfavorevole tasso di cambio Euro - Dollaro registrato alla data del 31 dicembre 2024; a seguito di detta perdita il patrimonio netto al 31 dicembre 2024 si attesta a Euro 538.108.412,97;
- 3) 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;
- 4) di prendere atto del Bilancio consolidato dell'esercizio 2024.

## 12. Attestazione sul Bilancio d'esercizio

I sottoscritti Joerg Michael Eberhart, in qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale, e Claudio Faggianni, 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 nel corso del periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2024.

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.

Si attesa infine che 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.



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

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

*Agli Azionisti della  
Italia Trasporto Aereo S.p.A.*

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea.

#### Elementi alla base del giudizio

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

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

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



**Italia Trasporto Aereo S.p.A.**

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

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

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

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

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

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;



**Italia Trasporto Aereo S.p.A.**  
*Relazione della società di revisione*  
31 dicembre 2024

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

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

## **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

### ***Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10***

Gli Amministratori della Italia Trasporto Aereo S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2024, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Roma, 30 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**  
**ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI, AI SENSI DELL'ART. 2429 DEL CODICE CIVILE,**  
**SUL BILANCIO RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2024**  
**DI**  
**ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A.**

Signori Azionisti,

il Collegio Sindacale di ITALIA TRASPORTO AEREO S.p.A. (di seguito "ITA" o "la Società") è tenuto a riferire all'Assemblea degli Azionisti convocata per l'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2024, in ossequio all'articolo 2429, comma 2, del codice civile, sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta in adempimento dei propri doveri.

Inoltre, spetta al Collegio Sindacale formulare osservazioni e proposte in ordine al bilancio ed alla sua approvazione.

Il Collegio Sindacale è stato nominato in data 15 gennaio 2025, con efficacia dal 17 gennaio 2025, e risulta composto dalla dott.ssa Angela Florio, in qualità di Presidente, dal dott. Paolo Maria Ciabattoni e dal Prof. dott. Federico Testa, quali Sindaci effettivi.

Il Collegio ha operato conformemente alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, anche acquisendo informazioni rivenienti dai verbali redatti a compendio dall'attività svolta dal precedente organo di controllo collegiale.

Il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2024 è stato redatto secondo i Principi Contabili Internazionali, IAS/IFRS, "*International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standard -IFRS*", che ne disciplinano la redazione, evidenziando una perdita netta d'esercizio pari ad 223.279.779,51 euro, a fronte di un Patrimonio Netto positivo di euro 538.108.412,97 comprensivo del predetto risultato d'esercizio. Il bilancio, così come approvato dal Consiglio di Amministrazione del 27 marzo 2025, è stato prontamente reso disponibile al Collegio Sindacale nei termini di legge.

Il Collegio Sindacale, non avendo ricevuto l'incarico per la revisione legale, ha espletato le attività di vigilanza prescritte dalla Norma 3.8. delle "*Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate*" che includono un controllo sintetico complessivo mirato a garantire la correttezza della redazione del bilancio. Si precisa, infatti, che la verifica della coerenza con i dati contabili spetta all'incaricato della revisione legale.

La società KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ha trasmesso al Collegio Sindacale la sua relazione datata 30 aprile 2025 contenente un giudizio senza modifiche, indicando che il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa dell'esercizio chiuso a tale data, e che è stato redatto in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea che ne disciplinano la redazione.

Con delibera del Consiglio di Amministrazione datata 17 gennaio 2025, il Collegio Sindacale è stato investito delle funzioni dell'Organismo di Vigilanza, conformemente all'art. 6, comma 4-bis, del D.Lgs. 231/2001, fino alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

### **1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. del codice civile**

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

Il Collegio Sindacale ha preso parte alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e, a seguito dell'analisi delle informazioni a disposizione, non ha rilievi da segnalare.

Il Collegio Sindacale ha ottenuto dall'Organo di Amministrazione informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo per le loro dimensioni o caratteristiche effettuate dalla società e dalle sue controllate; in base alle informazioni acquisite, non ha osservazioni da riferire. Per ulteriori dettagli su tali argomenti e per l'illustrazione delle principali iniziative intraprese nel corso dell'esercizio, si rinvia alla "Relazione Finanziaria Annuale 2024" redatta dall'Organo amministrativo.

Il Collegio Sindacale ha scambiato con la società incaricata della revisione legale KPMG SpA i dati e le informazioni rilevanti necessari all'attività di vigilanza, senza che siano stati evidenziati rilievi da dover comunicare.

Il Collegio Sindacale ha auditato, nel corso delle proprie riunioni la responsabile della Funzione *Internal Audit* per acquisire informazioni sull'adeguatezza del sistema di controllo interno, esaminando la relazione annuale e prendendo atto che, all'esito dei controlli effettuati, "*il sistema di controllo interno risulta migliorabile*". In particolare, il Collegio Sindacale ha acquisito informazioni sull'avanzamento dei lavori del Piano di *Audit*, sull'esito delle verifiche condotte e sulla pianificazione e lo stato di esecuzione dei relativi *follow up*, ed all'esito riferisce che non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione, ferma l'opportunità di un costante monitoraggio sul rispetto delle tempistiche previste per l'implementazione delle azioni correttive individuate all'esito delle verifiche.

Il Collegio ha altresì ottenuto *assurance* da parte del Responsabile della funzione di *Internal Audit* in merito all'adeguatezza della propria struttura sia in termini di risorse che in termini di *budget* di spesa, che consente alla funzione nei casi in cui siano necessarie competenze tecnico specialistiche di avvalersi di consulenti esterni qualificati.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza ed ha vigilato, assumendo informazioni dai Responsabili delle varie funzioni aziendali, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile, sul suo concreto funzionamento, nonché sull'affidabilità del sistema amministrativo-contabile a rappresentare correttamente i fatti gestori, e, a tale riguardo, non ha osservazioni da riferire.

In particolare, il Collegio sulla base della documentazione esaminata e delle informazioni ricevute nell'espletamento delle attività di vigilanza, in presenza di un Organigramma che dettaglia ruoli e

responsabilità delle strutture organizzative, valuta sostanzialmente adeguato l'assetto organizzativo della Società.

Inoltre, il Collegio Sindacale nello svolgimento della propria attività ha periodicamente incontrato il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e Responsabile della Funzione Amministrazione, Finanza e Controllo della Società, acquisendo conoscenza e vigilando, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile di ITA, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai Responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, i quali non hanno evidenziato criticità, e a tale riguardo il Collegio non ha osservazioni particolari da riferire nella presente Relazione.

È stato inoltre acquisito il modello di controllo amministrativo contabile ai sensi della L. 262/2005 e si è preso atto dei processi di verifica programmati, svolti in collaborazione con la struttura di *Internal Auditing*.

Il Collegio ha verificato che, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 2427, lettera 16-*bis*, del codice civile, nelle Note Illustrative al bilancio sia stata data pubblicità dei corrispettivi di revisione legale dei conti e dei corrispettivi per i servizi diversi dalla revisione prestati nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 a ITA dalla società di revisione, che ammontano a complessivi 360.000 euro (al netto di IVA e spese sostenute).

Non risultano essere pervenute denunce dai soci ex art. 2408 del codice civile o ex art. 2409 del codice civile.

Il Collegio Sindacale ha avuto notizia della denuncia presentata dal Collegio uscente alla Procura Generale della Regione Lazio della Corte dei Conti, ai sensi dell'art. 52 del Codice di Giustizia Contabile, in data 29 maggio 2024, a seguito di segnalazione inoltrata dal Magistrato della Corte dei Conti, dott.ssa Acheropita Rosaria Mondera, in conseguenza delle sentenze emesse dal Tribunale di Roma, Sezione Lavoro, aventi ad oggetto la nullità dei licenziamenti per giusta causa di due dirigenti, disposti nel novembre 2022, che hanno comportato un esborso economico a carico della Società.

Il Collegio, ai sensi di quanto previsto dal D.lgs. n. 14/2019 e s.m.i. in materia di segnalazioni e comunicazioni connesse alla crisi d'impresa, non ha effettuato segnalazioni dall'organo di amministrazione e non ha ricevuto comunicazioni da creditori pubblici qualificati e da istituti di credito.

Successivamente alla propria nomina, il Collegio Sindacale ha emesso i seguenti pareri sui:

- compensi degli organi delegati ai sensi dell'art. 2389, comma 3, codice civile, il 17 gennaio 2025;
- compensi dell'Amministratore Delegato, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, codice civile, il 13 febbraio 2025.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

## **2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio**

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale, *“il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea”*.

Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 5, codice civile.

## **3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio**

Signori Azionisti,

considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, così come redatto dagli Amministratori, e alla proposta di destinazione della perdita d'esercizio formulata dal Consiglio di Amministrazione.

Roma lì, 30 aprile 2025

Il Collegio Sindacale

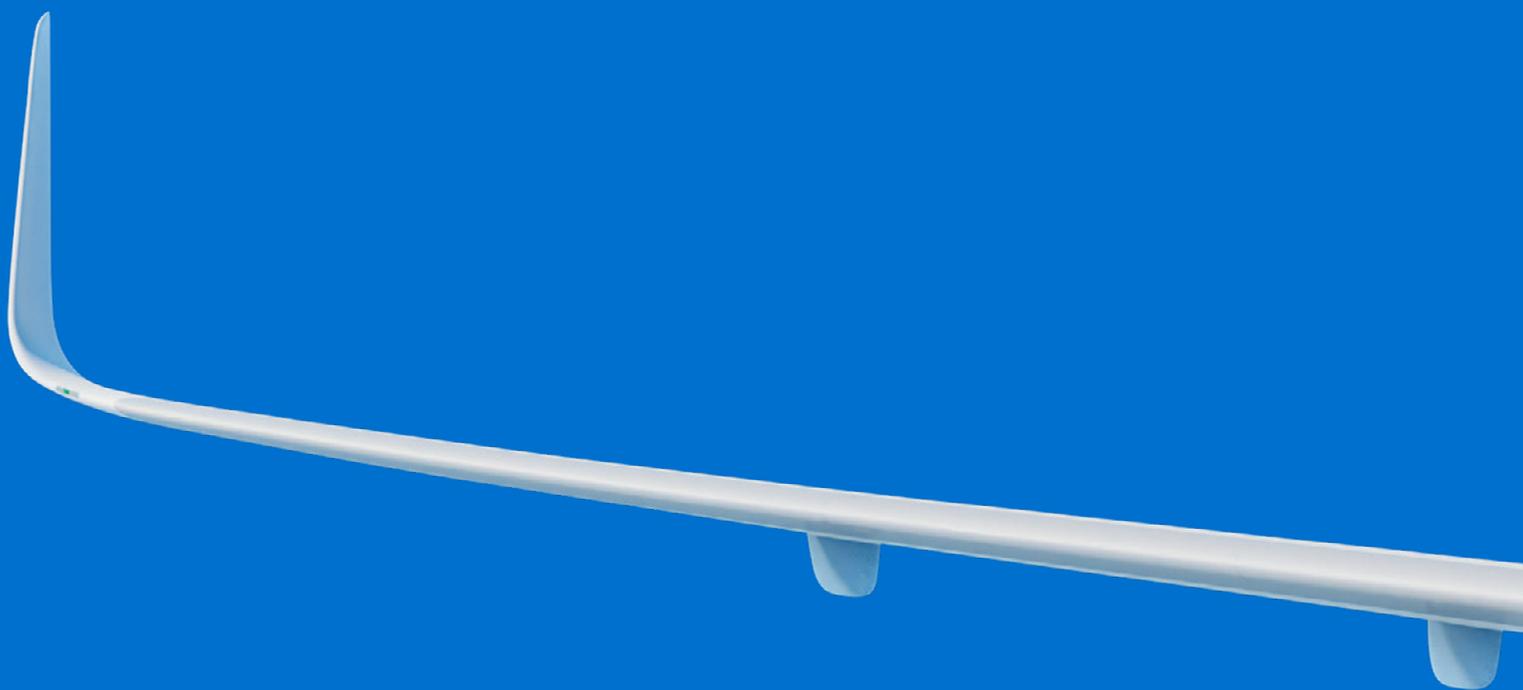
Dott.ssa Angela Florio (Presidente)

Dott. Paolo Maria Ciabattoni (Sindaco effettivo)

Prof. Dott. Federico Testa (Sindaco effettivo)







**ITA**  
AIRWAYS

MAGGIO 2025