



# Italia Trasporto Aereo S.p.A.

**Bilancio consolidato e bilancio d'esercizio  
al 31 dicembre 2023**

(con relative relazioni della società di revisione)

KPMG S.p.A.

12 aprile 2024



***Relazione finanziaria annuale  
consolidata  
e bilancio d'esercizio di  
Italia Trasporto Aereo S.p.A.  
2023***

*(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)*

## Indice

<b>Indice</b> .....	<b>3</b>
<b>Scenario Macroeconomico</b> .....	<b>5</b>
<b>Organi Sociali di Italia Trasporto Aereo</b> .....	<b>7</b>
<b>Sintesi andamento del Gruppo</b> .....	<b>8</b>
<b>I risultati di ITA Airways S.p.A.</b> .....	<b>13</b>
<b>I risultati di VOLARE Loyalty S.p.A.</b> .....	<b>16</b>
<b>I risultati di AURORA Financing DAC</b> .....	<b>18</b>
<b>Il Business del Gruppo</b> .....	<b>20</b>
<b>Contesto di riferimento</b> .....	<b>20</b>
<b>Network</b> .....	<b>21</b>
<b>Flotta</b> .....	<b>22</b>
<b>Safety</b> .....	<b>23</b>
<b>Business Passeggeri</b> .....	<b>25</b>
<b>Business Charter Passeggeri</b> .....	<b>29</b>
<b>Business Cargo</b> .....	<b>29</b>
<b>Regolarità e Puntualità</b> .....	<b>31</b>
<b>Bagagli</b> .....	<b>32</b>
<b>Marketing e Customer Experience</b> .....	<b>32</b>
<b>Business di Volare</b> .....	<b>37</b>
<b>Alleanze e Accordi</b> .....	<b>39</b>
<b>Le persone</b> .....	<b>40</b>
<b>Governance</b> .....	<b>45</b>
<b>Informazioni di carattere societario</b> .....	<b>45</b>
<b>Partecipazioni</b> .....	<b>48</b>
<b>Organi sociali</b> .....	<b>49</b>
<b>Governance aziendale e deleghe</b> .....	<b>50</b>
<b>Operazioni con Parti correlate</b> .....	<b>51</b>
<b>Attività di direzione e coordinamento</b> .....	<b>51</b>
<b>Analisi e gestione dei rischi</b> .....	<b>51</b>
<b>Modello di Organizzazione Gestione e Controllo e Codice Etico</b> .....	<b>52</b>
<b>Attività di Ricerca e Sviluppo</b> .....	<b>53</b>
<b>Altre Informazioni</b> .....	<b>54</b>
<b>Scenario normativo interno, comunitario, internazionale</b> .....	<b>54</b>
<b>Contenziosi in essere</b> .....	<b>62</b>
<b>Politiche di gestione della sicurezza</b> .....	<b>64</b>
<b>Environment, Social and Governance</b> .....	<b>66</b>
<b>Sistemi informativi</b> .....	<b>74</b>
<b>Innovazione tecnologica</b> .....	<b>75</b>
<b>Prospettive future</b> .....	<b>76</b>

Prevedibile Evoluzione della Gestione.....	76
Continuità Aziendale .....	78
Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2023 .....	81
Proposte all'Assemblea .....	83
<b>BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2023.....</b>	<b>84</b>
Prospetti contabili consolidati.....	84
Note Esplicative al Bilancio consolidato.....	91
1. Parte generale.....	91
2. Criteri e procedure di consolidamento.....	92
3. Principi contabili significativi .....	94
4. Continuità aziendale .....	110
5. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata .....	113
6. Informazioni sulle voci del Conto Economico Consolidato .....	131
7. Altre informazioni finanziarie.....	137
7.1 Informazioni sul Rendiconto Finanziario Consolidato.....	137
8. Altre Informazioni.....	148
8.1 Rapporti con Parti Correlate.....	148
8.2 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione .....	150
8.3 Informazioni per area geografica.....	150
8.4 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2023.....	151
9. Posizione fiscale del Gruppo.....	152
<b>BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITA Airways S.p.A. al 31 dicembre 2023.....</b>	<b>154</b>
Prospetti contabili ITA Airways S.p.A. ....	154
Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio .....	161
1. Parte generale.....	161
2. Principi contabili significativi .....	162
3. Continuità aziendale .....	178
4. Informazioni sulle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria.....	181
5. Informazioni sulle voci del Conto Economico .....	199
6. Altre informazioni finanziarie .....	205
6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario.....	206
6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari.....	207
7. Altre Informazioni.....	216
7.1 Rapporti con Parti Correlate.....	216
7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali.....	218
7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione .....	219
7.4 Informazioni per area geografica.....	219
7.5 Analisi delle voci del Patrimonio Netto.....	220
7.6 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2023.....	220
8. Posizione fiscale di ITA S.p.A. ....	222
9. Attestazione sul bilancio d'esercizio .....	225

## Il Gruppo

### Scenario Macroeconomico

Anche l'anno 2023 è stato caratterizzato da uno scenario macroeconomico internazionale di elevata incertezza. Il perdurare della guerra tra Russia e Ucraina nonché lo scoppio del conflitto Israelo-Palestinese nello scorso mese di ottobre, denotano una preoccupante tendenza all'aumento della volatilità geopolitica. L'incertezza rimane, dunque, elevata e le prospettive economiche dipenderanno anche da potenziali escalation dei conflitti sopra menzionati che potrebbero comportare un aumento dei prezzi dell'energia, un aumento dell'incertezza ed una possibile conseguente riduzione della domanda.

L'economia dell'area dell'euro si è indebolita nella seconda metà del 2023, trascinata al ribasso dall'inasprimento delle condizioni di finanziamento, dalla fiducia contenuta e da perdite di competitività. La crescita dovrebbe rafforzarsi a partire dal 2024, sostenuta dall'aumento del reddito reale e dalla domanda estera.

L'inflazione ha iniziato a diminuire nel corso del 2023 soprattutto come effetto del calo dell'inflazione dei beni energetici e dell'impatto dell'inasprimento della politica monetaria. I rialzi dei tassi ufficiali in area euro hanno continuato a trasmettersi al costo dei finanziamenti a famiglie e imprese; l'impatto dell'inasprimento della politica monetaria della BCE e delle condizioni avverse dell'offerta di credito ha sensibilmente inciso sulle prospettive di crescita dell'economia a breve termine. Tali effetti frenanti dovrebbero però attenuarsi nel prossimo futuro, sostenendo il processo di crescita atteso. Nelle riunioni di ottobre e dicembre 2023, il Consiglio direttivo della BCE ha lasciato invariati i tassi di interesse di riferimento, ritenendo che, se mantenuti sui livelli attuali per un periodo sufficientemente lungo, potranno fornire un contributo sostanziale al ritorno dell'inflazione all'obiettivo del 2 per cento. In autunno, anche l'inflazione di fondo negli Stati Uniti, in Europa e nel Regno Unito si è ridotta e le banche centrali hanno conseguentemente mantenuto invariati i tassi di riferimento, comunicando il protrarsi dell'orientamento restrittivo della politica monetaria finché l'inflazione non tornerà in linea con i rispettivi obiettivi.

Il mercato petrolifero ha attraversato 4 fasi dal 2022 alla fine 2023. La prima fase è stata caratterizzata da una carenza di offerta e da una forte domanda; i prezzi del greggio/Brent sono aumentati di 37 \$/bbl per raggiungere 115 \$/bbl a fine giugno 2022. La seconda fase è stata caratterizzata da un'offerta limitata e da una domanda debole, a seguito delle preoccupazioni per una recessione in Europa, dall'aumento dei tassi di interesse in tutto il mondo e dalle restrizioni Covid in Cina, che hanno portato a revisioni al ribasso delle previsioni di crescita globale; di conseguenza, i prezzi del Brent sono scesi a 86 \$/bbl alla fine del 2022. La terza fase caratterizzata da una ripresa della domanda e abbondanza di offerta, ha fatto registrare risultati migliori del previsto e la fine della politica "Covid zero" in Cina; allo stesso tempo, i paesi oggetto di sanzioni internazionali come Iran, Russia e Venezuela hanno continuato ad estrarre greggio. Come conseguenza di queste azioni dall'effetto opposto, il Brent ha raggiunto un minimo di 75 \$/bbl a fine giugno 2023. Nella quarta fase, iniziata a luglio 2023, si sono osservati tagli all'offerta da parte di Arabia Saudita e Russia, il prezzo del petrolio è conseguentemente cresciuto a circa 85 \$/bbl mentre le attese sui mercati internazionali prevedevano un aumento persistente. Il prezzo del Brent è conseguentemente cresciuto, toccando il massimo degli ultimi dieci mesi (97\$/bbl a

settembre), mentre l'OPEC+ ha tagliato l'offerta e le scorte sono crollate, con una domanda mondiale rimasta resiliente. Anche le prospettive più brillanti nelle due maggiori economie, Stati Uniti e Cina, hanno sostenuto il progresso. In particolare, con riferimento alle quotazioni del Jet Fuel CIF NWE nel corso del 2023, l'anno ha aperto con una quotazione di 937\$/ton raggiungendo un picco di 1.101\$/ton nel corso del mese di gennaio e ha chiuso le quotazioni con un prezzo di 825\$/ton (media annua pari a circa 879\$/ton).

Sul mercato dei cambi si è, infine, registrato un apprezzamento dell'euro rispetto al dollaro. Il tasso di cambio euro/dollaro è così sceso ad un valore di 1.1039 al 29 dicembre 2023, rispetto ad un valore al 30 dicembre 2022 di 1.0705, con un valore massimo di 1.1236 registrato nel mese di luglio 2023 ed un valore minimo di 1.0467 registrato nel mese di ottobre 2023.

## 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 tre membri:

### Consiglio di Amministrazione<sup>1</sup>

Presidente	Antonino Turicchi
Consigliere	Barbara Luisi
Consigliere	Francesco Spada
Segretario	Olga Cuccurullo

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

### Collegio Sindacale<sup>2</sup>

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

### Organismo di vigilanza<sup>3</sup>

Componente	Marina Scandurra
Componente	Paolo Maria Ciabattoni
Componente	Giovanni Naccarato

### Magistrato Corte dei conti<sup>4</sup>

Delegato al controllo ai sensi dell'art.12, L.n.259/1958	Acheropita Rosaria Mondera
--	----------------------------

### Data Protection Officer<sup>5</sup>

Ada Fiaschi

### Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Claudio Faggiani

### Magistrato Corte dei conti

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

### Società di revisione legale dei conti

KPMG S.p.A.

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

<sup>2</sup> Il Collegio Sindacale, fino alla data dell'Assemblea del 20 luglio 2023, era così composto: Paolo Maria Ciabattoni (Presidente), Marina Scandurra (Sindaco effettivo) e Giovanni Naccarato (Sindaco effettivo).

<sup>3</sup> L'Organismo di Vigilanza, fino alla data del 20 luglio 2023, era composto in forma monocratica da Raffaele Squitieri.

<sup>4</sup> Le funzioni di Delegato al controllo sono state esercitate dal dott. Francesco Paolo Romanelli fino alla data del 20 agosto 2023. Da tale data e fino al 31 dicembre 2023 le funzioni di sostituto delegato al controllo sono state esercitate da Carlo Alberto Martini.

<sup>5</sup> Stefano Aterno è stato Data Protection Officer fino alla data del 31 dicembre 2023.

## Sintesi andamento del Gruppo

Il Gruppo è rappresentato, al 31 dicembre 2023, dalla controllante Italia Trasporto Aereo S.p.A., che ha per oggetto l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci ed interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dalle controllate Volare Loyalty S.p.A. (gestione programma loyalty) ed Aurora Financing DAC (financing aeromobile di proprietà).

Nel corso del 2023, 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.

Nel corso del 2023 ITA ha dovuto fronteggiare la decisione, da parte dei principali partner dell'alleanza Skyteam, di ridurre sensibilmente il supporto ai voli ITA a partire dall'estate, determinando un crescente rischio di generare perdite significative sul settore di rete più prezioso per la compagnia, ovvero le rotte di lungo raggio verso il Nord Atlantico. L'azienda ha prontamente reagito alla contingente difficoltà, mettendo in atto una serie di azioni commerciali, attraverso i propri canali diretti e indiretti nel tentativo di sopperire alla mancanza dei contributi attesi da parte dei partner dell'alleanza.

La domanda di trasporto aereo, caratterizzata da un andamento positivo nel corso dell'anno, seppur influenzata negativamente dai conflitti israelo-palestinese e russo-ucraino ancora in corso, ha sostenuto l'azienda nel perseguimento dei propri obiettivi commerciali.

Nell'anno 2023, il Gruppo ha operato circa 124 mila voli di linea e trasportato circa 14,8 milioni di passeggeri (+47% in più rispetto all'anno 2022), riuscendo così a determinare una consistente crescita del volume dei ricavi passeggeri (2,1 miliardi di euro contro 1,3 miliardi di euro registrati nel 2022), trainati sia dall'espansione del network delle destinazioni servite, garantito dall'incremento della flotta, sia dalla ripresa del traffico a livello mondiale, grazie anche ad efficaci politiche commerciali.

Anche nel settore Cargo, si sono registrati 91 milioni di euro di ricavi, principalmente sulle destinazioni intercontinentali (90% dei ricavi totali), con una movimentazione di merci pari a 73.374 tonnellate.

Al 31 dicembre 2023 il programma di fedeltà, gestito dalla società controllata Volare Loyalty S.p.A., ha raggiunto un portafoglio di oltre 1.667.000 iscritti, e l'attivazione di nuovi accordi con vettori aerei e partner commerciali, unitamente allo sviluppo del programma, hanno consentito la crescita della società di loyalty, che ha evidenziato ricavi complessivi per 34,9 milioni di euro.

Nel corso del 2023 è proseguito il processo di rinnovamento della flotta, con l'introduzione di 28 aeromobili di ultima generazione, tutti acquisiti in leasing finanziario ad eccezione di un A330-900 di proprietà del Gruppo.

Nell'ambito della sua strategia di innovazione tecnologica, il Gruppo ha attuato nel febbraio 2023 la modifica del suo PSS (Passenger Service System), cuore dell'infrastruttura tecnologica della Società, passando da Sabre ad Amadeus.

Al 31 dicembre 2023, primo esercizio nel quale ITA Airways ha redatto il bilancio consolidato, il Gruppo ha consuntivato un margine operativo lordo (EBITDA) positivo di 70 milioni di euro.

I ricavi totali sono risultati pari a 2.432,8 milioni di euro, rappresentati principalmente dai ricavi passeggeri (2.157 milioni di euro), trainati dall'aumento dell'attività operativa e dall'aumento dei passeggeri trasportati (+47% rispetto al 2022); di contro, i costi operativi totali, pari a 2.361,4 milioni di euro, sono risultati attribuibili ai costi per acquisto di carburante e materiali tecnici (713,8 milioni di euro), ai costi per servizi, quali assistenza di scalo, manutenzione e assistenza di linea, prestazioni professionali e tecniche, spese generali, costi commerciali e assicurazioni (1.223,7 milioni di euro), al costo del lavoro (293,6 milioni di euro) e ad altri costi operativi, quali accantonamenti ai fondi, altre imposte e tasse e oneri vari (131,4 milioni di euro).

Il risultato operativo (EBIT) è risultato negativo per 75 milioni di euro dopo aver registrato ammortamenti per 218 milioni di euro e un provento per il reversal a seguito di impairment test delle perdite registrate nell'esercizio precedente dalla Capogruppo (reversal da impairment pari a 73 milioni di euro rispetto a una perdita registrata nell'esercizio 2022 pari a 85,6 milioni di euro).

Sotto il profilo patrimoniale e finanziario, il **capitale investito netto** è risultato pari a 2.203 milioni di euro e le disponibilità di cassa pari a 450 milioni di euro.

Tra le attività non correnti, per un totale di 3.050 milioni di euro, sono stati consuntivati principalmente i diritti d'uso per flotta e per altre attività per 1.989 milioni di euro, attività immateriali, quali marchi, licenze d'uso software e diritti di brevetto per 147,4 milioni di euro, flotta di proprietà, modifiche/revisioni su flotta in leasing, altri impianti, attrezzature e anticipi per acquisto flotta per 488 milioni di euro, depositi cauzionali per 77 milioni di euro, crediti per maintenance reserve per 100,6 milioni di euro e attività per imposte anticipate per 219 milioni di euro.

Il capitale d'esercizio, incluse le passività non finanziarie non correnti, ha presentato un valore negativo pari a 847 milioni di euro ed è maggiormente riferito al fondo area tecnica, fondi per rischi vari e T.F.R. per complessivi 290 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 923 milioni di euro, parzialmente controbilanciati dai crediti commerciali, rimanenze di materiali tecnici e non, dalle altre attività e dai crediti tributari per 366 milioni di euro.

Il capitale investito netto per complessivi 2.203 milioni di euro è stato coperto per 1.453 milioni di euro dall'indebitamento finanziario netto e per 750 milioni dal patrimonio netto.

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2023 ha presentato, come detto, un indebitamento finanziario netto pari a 1.453 milioni di euro, originato dai debiti finanziari iscritti per i leasing, secondo i dettami dell'IFRS16, per un valore di 2.007 milioni di euro, dal fair value passivo di uno strumento derivato di copertura per 2,7 milioni di euro, ai quali si sono contrapposti le disponibilità liquide del Gruppo presso istituti di credito per 450 milioni di euro, i crediti finanziari correnti, riferiti alle quote dei crediti per maintenance reserve in

scadenza entro i 12 mesi per 70 milioni di euro, ai depositi cauzionali correnti per 18 milioni di euro e il fair value positivo di uno strumento derivato di copertura per 18,3 milioni di euro

Il patrimonio netto consolidato si è attestato a 750 milioni di euro e include il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato e rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie, di proprietà del socio unico, che in data 31 luglio 2023 ha versato la terza tranche di aumento di capitale, prevista nel Piano industriale della Capogruppo, a titolo di versamento in conto futuro aumento di capitale, che non maturerà interessi e che non sarà oggetto di una richiesta di restituzione.

I dati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo relativi al 2022, vengono qui rappresentati ai soli fini comparativi, non avendo la Capogruppo redatto il bilancio consolidato nell'esercizio 2022.

## Risultato Economico consolidato

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<b>Attività in Funzionamento</b>		
Ricavi del traffico	2.338.774	1.489.885
Altri ricavi operativi	94.001	50.355
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>2.432.775</b>	<b>1.540.240</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(713.847)	(644.375)
Costi per servizi	(1.223.745)	(949.490)
Costi per il personale	(293.598)	(199.477)
Altri costi operativi	(131.435)	(83.738)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(2.362.624)</b>	<b>(1.877.080)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>70.151</b>	<b>(336.840)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(145.029)	(251.664)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>(74.878)</b>	<b>(588.504)</b>

## Analisi patrimoniale e finanziaria consolidata

### Struttura patrimoniale

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Attività non correnti	3.050.366	1.586.066
Capitale d' Esercizio	(648.725)	(511.480)
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>	<b>2.401.641</b>	<b>1.074.586</b>
Passività non finanziarie non correnti	(198.297)	(156.232)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>2.203.343</b>	<b>918.354</b>
Patrimonio Netto	749.819	524.060
Indebitamento finanziario netto non corrente	1.799.254	871.541
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(345.730)	(477.248)
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>	<b>1.453.524</b>	<b>394.294</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>2.203.343</b>	<b>918.354</b>

### Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(449.841)	(423.633)
<b>A Liquidità</b>	<b>(449.841)</b>	<b>(423.633)</b>
Crediti finanziari correnti	(88.571)	(172.668)
Derivati con fair value attivo	(18.273)	(18.925)
<b>B. Crediti finanziari correnti</b>	<b>(106.844)</b>	<b>(191.592)</b>
<b>Disponibilità liquide e attività finanziarie correnti (A+B)</b>	<b>(556.685)</b>	<b>(615.226)</b>
Debiti bancari correnti	304	435
Passività per locazioni finanziarie correnti	207.899	137.543
Derivati con fair value passivo	2.752	
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>210.955</b>	<b>137.978</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A+B-C)</b>	<b>(345.730)</b>	<b>(477.247)</b>
Passività per locazioni finanziarie non correnti	1.799.254	871.541
<b>E Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>1.799.254</b>	<b>871.541</b>
<b>F. Indebitamento/(Disponibilità) netto (D - E)</b>	<b>1.453.524</b>	<b>394.294</b>

PRINCIPALI DATI		2023	2022	a) Variazioni
<b>DATI ECONOMICI CONSOLIDATI</b> 				
Totale ricavi	€/mln	2.433	1.540	893
<i>di cui: Ricavi passeggeri</i>	€/mln	2.157	1.272	885
Costi operativi	€/mln	-2.508	-2.129	-379
EBITDA	€/mln	70	-337	407
EBIT	€/mln	-75	-589	514
Risultato Netto	€/mln	-5	-486	481
<b>DATI PATRIMONIALI E FINANZIARI CONSOLIDATI (a)</b>				
Totale attivo	€/mln	3.973	2.543	1.430
Disponibilità liquide	€/mln	450	424	26
Indebitamento finanziario	€/mln	2.010	1.010	1.000
<b>DATI OPERATIVI</b> 				
		<b>2023</b>	<b>2022</b>	
Flotta totale	N.	85 <i>b)</i>	71	14
<i>di cui: Narrow body</i>	N.	65	57	8
<i>Wide body</i>	N.	19	14	5
N. Voli	K	124	100	25
Ore volo	K	246	182	
Puntualità:				
<i>in partenza entro 15'</i>		72,6%	80,4%	
<i>in arrivo entro 15'</i>		72,9%	81,3%	
Regolarità		99,6%	99,8%	
Load factor		78,6%	73,3%	
Passeggeri trasportati	K	14.834	10.096	4.738
Available seat kilometres (ASK)	K	30.224	18.741	11.483
Revenue seat kilometres (RASK)		7,1	6,9	0,2
<b>RISORSE UMANE</b> 				
Forza puntuale	N.	4.656	3.908 <i>(c)</i>	748
Forza media	N.	4.347	3.260 <i>(c)</i>	1.087

(a) I dati economici, patrimoniali e finanziari del 2022, vengono rappresentati ai soli fini comparativi, non avendo la Capogruppo redatto il bilancio consolidato nell'esercizio 2022.

(b) Include un aeromobile in "wet lease"

(c) I dati della forza puntuale e della forza media dell'anno 2022 sono stati aggiornati a seguito del reintegro di n.71 assistenti di volo (assunti a luglio 2023 con decorrenza 15 ottobre 2021) e di n. 1 pilota (decorrenza maggio 2022)

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

### Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<b>Attività in Funzionamento</b>		
Ricavi del traffico	2.324.459	1.487.464
Altri ricavi operativi	97.285	51.074
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>2.421.744</b>	<b>1.538.538</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(713.633)	(644.375)
Costi per servizi	(1.221.506)	(949.198)
Costi per il personale	(292.069)	(199.180)
Altri costi operativi	(128.773)	(83.378)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(2.355.981)</b>	<b>(1.876.131)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>65.763</b>	<b>(337.593)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(145.205)	(251.664)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>(79.442)</b>	<b>(589.257)</b>

La Capogruppo ITA Airways S.p.A. ha registrato un **marginale operativo lordo (EBITDA)** positivo per 65,7 milioni di euro e un **risultato operativo (EBIT)** negativo pari a 79,4 milioni di euro, dopo aver rilevato gli ammortamenti (218 milioni di euro) e l'effetto positivo del reversal a seguito di impairment test (+73 milioni di euro).

I ricavi totali sono risultati per 2.421,7 milioni di euro, (1.538,5 al 31 dicembre 2022) rappresentati principalmente dai ricavi passeggeri (2.157 milioni di euro) maggiori del 66% rispetto a quelli del 2022, trainati dall'aumento dell'attività operativa e dall'aumento dei passeggeri trasportati (+47% rispetto al 2022); i restanti ricavi sono riferiti ai ricavi per attività cargo (82,7 milioni di euro), altri ricavi passeggeri, quali proventi da fee, da tratte inutilizzate, da rimborsi con restrizioni (totale 56,4 milioni di euro al netto della rettifica negativa derivante dall'obbligazione contrattuale per i punti accumulati dai soci aderenti al programma "Volare" per 33,9 milioni di euro), al trasporto di posta (3,5 milioni di euro), nonché da charter passeggeri e merci (24,4 milioni di euro).

I costi operativi totali pari a 2.356 milioni di euro (+20% rispetto al 2022), sono riferiti ai costi per acquisto di carburante e materiali tecnici (713,6 milioni di euro), ai costi per servizi, quali assistenza di scalo, manutenzione e assistenza di linea, prestazioni professionali e tecniche, spese generali, assicurazioni (1.221,5 milioni di euro), al costo del lavoro (292 milioni di euro) e ad altri costi operativi, quali accantonamenti ai fondi, altre imposte e tasse e oneri vari (128,7 milioni di euro).

## Analisi patrimoniale e finanziaria

### Struttura patrimoniale

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Attività non correnti	3.070.710	1.585.758
Capitale d' Esercizio	(628.136)	(505.848)
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>	<b>2.442.574</b>	<b>1.079.911</b>
Passività non finanziarie non correnti	(198.372)	(156.213)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>2.244.202</b>	<b>923.698</b>
Patrimonio Netto	749.643	524.060
Indebitamento finanziario netto non corrente	1.888.559	871.541
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	(394.000)	(471.903)
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>	<b>1.494.558</b>	<b>399.638</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>2.244.202</b>	<b>923.698</b>

### Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(434.074)	(418.289)
<b>A Liquidità</b>	<b>(434.074)</b>	<b>(418.289)</b>
Crediti finanziari correnti	(160.490)	(172.668)
Derivati correnti con fair value attivo	(18.273)	(18.925)
<b>B. Crediti finanziari correnti</b>	<b>(178.763)</b>	<b>(191.592)</b>
Debiti bancari correnti	304	435
Passività per locazioni finanziarie	215.781	137.543
Derivati correnti con fair value passivo	2.752	
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>218.837</b>	<b>137.978</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A-B-C)</b>	<b>(394.000)</b>	<b>(471.903)</b>
Passività per locazioni finanziarie	1.888.559	871.541
<b>E Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>1.888.559</b>	<b>871.541</b>
<b>F. Indebitamento/(Disponibilità) netto (D - E)</b>	<b>1.494.558</b>	<b>399.638</b>

Al 31 dicembre 2023, il **Capitale investito netto** di ITA Airways S.p.A. pari a 2.244,2 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 3.071 milioni di euro, sono stati consuntivati principalmente i Diritti d'Uso per Flotta e per altre attività per 2.086 milioni di euro, attività immateriali, quali marchi, licenze d'uso

software e diritti di brevetto per 147,4 milioni di euro, flotta di proprietà, modifiche/revisioni su flotta in leasing, altri impianti, attrezzature e anticipi per acquisto flotta per 390,5 milioni di euro, depositi cauzionali per 77 milioni di euro, crediti per maintenance reserve per 100,6 milioni di euro, crediti verso controllate per 22,8 milioni di euro e attività per imposte anticipate per 213 milioni di euro.

Il capitale d'esercizio, incluso le passività non correnti, ha presentato un valore negativo pari a 826,5 milioni ed è maggiormente riferito al fondo area tecnica, fondi per rischi vari e T.F.R. per complessivi 290 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 905 milioni di euro, parzialmente controbilanciati dai crediti commerciali, rimanenze di materiali tecnici e non, dalle altre attività e dai crediti tributari per 368,7 milioni di euro.

Il capitale investito netto per complessivi 2.244,2 milioni di euro è risultato coperto per 1.494,6 milioni di euro dall'indebitamento finanziario netto e per 749,6 milioni dal patrimonio netto.

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2023 ha presentato, come detto, un indebitamento finanziario netto pari a 1.494,6 milioni di euro, originato dai debiti finanziari iscritti per i leasing, secondo i dettami dell'IFRS16, per 2.104 milioni di euro, dal fair value passivo di un derivato per 2,7 milioni di euro, ai quali si sono contrapposti le disponibilità liquide della Società presso istituti di credito per 434 milioni di euro, i crediti finanziari correnti, per lo più riferiti a crediti per maintenance reserve e finanziamenti alle società del Gruppo per complessivi 160 milioni di euro e il fair value positivo di uno strumento derivato di copertura per 18,3 milioni di euro

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

### Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	<i>(*)</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<b>Attività in Funzionamento</b>			
Ricavi operativi		34.626	7.765
Altri ricavi operativi		275	0
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>34.901</b>	<b>7.765</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo		(214)	0
Costi per servizi		(13.507)	(1.727)
Costi per il personale		(1.548)	(301)
Altri costi operativi		(2.832)	(360)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(18.101)</b>	<b>(2.388)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>		<b>16.799</b>	<b>5.377</b>
Accantonamento fondi		(12.499)	(4.452)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>4.301</b>	<b>925</b>

*(\*) dati consuntivati secondo principi contabili italiani*

La società Volare Loyalty S.p.A. ha registrato un **marginе operativo lordo (EBITDA)** positivo per 16,8 milioni di euro, risultante dal totale dei ricavi per 34,9, per la quasi totalità, generati con la gestione del programma di fedeltà del Gruppo (34,6 milioni di euro), che grazie a un portafoglio di oltre 1.667.000 iscritti al 31 dicembre 2023 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 18,1 milioni di euro, tra i quali si segnalano i servizi per 13,5 milioni di euro rappresentati principalmente dai costi per redemption punti del concorso a operazioni a premi (7,4 milioni di euro), i costi per marketing e promozioni (1,6 milioni di euro), nonché i costi per i servizi di supporto forniti dalla Capogruppo (3,4 milioni di euro).

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato positivo per 4,3 milioni di euro, come conseguenza dell'accantonamento di 12,5 milioni di euro al fondo concorsi ed operazioni a premi che rappresenta l'obbligazione della Società verso i soci per la stima dei premi che si ipotizza di dover ancora erogare al 31 dicembre 2023.

## Analisi patrimoniale e finanziaria

### Struttura patrimoniale

<i>valori in euro migliaia</i>	<i>(*)</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Attività non correnti			
Capitale d' Esercizio		11.241	5.291
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>		<b>11.241</b>	<b>5.291</b>
Fondo operazioni a premi		(22.293)	(9.795)
Fondo T.F.R.		(45)	(25)
<b>Capitale investito netto</b>		<b>(11.097)</b>	<b>(4.529)</b>
Patrimonio Netto		4.104	815,4
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente		(15.201)	(5.344)
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>		<b>(15.201)</b>	<b>(5.344)</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>		<b>(11.097)</b>	<b>(4.529)</b>

*(\*) dati consuntivati secondo principi contabili italiani*

### Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15.201)	(5.344)
<b>A Liquidità</b>	<b>(15.201)</b>	<b>(5.344)</b>

Al 31 dicembre 2023, il **Capitale investito netto** della società Volare Loyalty S.p.A. pari a 11,1 milioni di euro è stato originato dal fondo per operazioni a premi per 22,3 milioni di euro al quale si sono contrapposti il saldo positivo dei crediti e dei debiti commerciali per un importo di 11,2 milioni di euro, principalmente riferiti ai crediti intercompany verso la Capogruppo. Il capitale investito netto è risultato coperto dalle disponibilità liquide pari a 15,2 milioni di euro e dal patrimonio netto per 4,1 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta pari a 15,2 milioni di euro è interamente rappresentata dalla liquidità presso gli Istituti di credito e si è incrementata rispetto al saldo registrato al 31 dicembre 2022 esclusivamente dalla gestione operativa del programma "Volare".

## I risultati di AURORA Financing DAC

### Risultato Economico

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>
	(Unaudited)
<b>Attività in Funzionamento</b>	
Ricavi operativi	232
Altri ricavi operativi	0
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>232</b>
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(0)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>232</b>
Ammortamenti e svalutazioni	0
<b>Risultato operativo (EBIT)</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.

Il **risultato operativo**, positivo per 0,2 milioni di euro, è rappresentato dai ricavi per locazione flotta.

### Analisi patrimoniale e finanziaria

#### Struttura patrimoniale

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>
Attività non correnti	89.383
Capitale d' Esercizio	(3.252)
<b>Capitale d'Esercizio, dedotte le passività d'esercizio</b>	<b>86.131</b>
Passività non finanziarie non correnti	
<b>Capitale investito netto</b>	<b>86.131</b>
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>(115)</b>
Indebitamento finanziario netto non corrente	22.775
Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto corrente	63.471
<b>Indebitamento/(Disponibilità) finanziario netto</b>	<b>86.245</b>
<b>Copertura del Capitale Investito netto</b>	<b>86.131</b>

## Indebitamento finanziario netto

<i>valori in euro migliaia</i>	<b>31.12.2023</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(565)
<b>A Liquidità</b>	<b>(565)</b>
Crediti finanziari correnti verso controllante	(7.893)
<b>B. Crediti finanziari correnti</b>	<b>(7.893)</b>
Debiti finanziari verso controllante: Q.C.	22.775
<b>C. Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>22.775</b>
<b>D. Indebitamento/(Disponibilità) finanziario corrente netto (A+B+C)</b>	<b>14.317</b>
Debiti finanziari non correnti verso controllante	71.929
<b>E. Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>71.929</b>
<b>F. Indebitamento/(Disponibilità) netto (D+E)</b>	<b>86.245</b>

Al 31 dicembre 2023, il **Capitale investito netto** della società Aurora Financing DAC pari a 86,1 milioni di euro è il risultato tra l'investimento netto valutato ai fini del principio contabile IAS/IFS16, relativo all'aeromobile acquistato da Airbus e dato in locazione finanziaria alla Capogruppo, per un valore netto di 89,4 milioni di euro al netto del capitale d'esercizio pari a 3,2 milioni di euro. Il capitale investito netto è risultato coperto dall'indebitamento finanziario netto per 86,2 milioni di euro, e dal patrimonio netto negativo per 0,1 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta pari a 86,2 milioni di euro è sostanzialmente rappresentata dall'indebitamento verso la Capogruppo per 94,7 milioni di euro, prestito ricevuto per finalizzare l'acquisto dell'aeromobile, in attesa dell'erogazione finale del finanziamento dall'istituto finanziario incaricato, al netto della quota corrente del credito finanziario iscritto per il leasing dell'aeromobile per 7,8 milioni di euro e dalle disponibilità liquide per 0,5 milioni di euro.

## Il Business del Gruppo

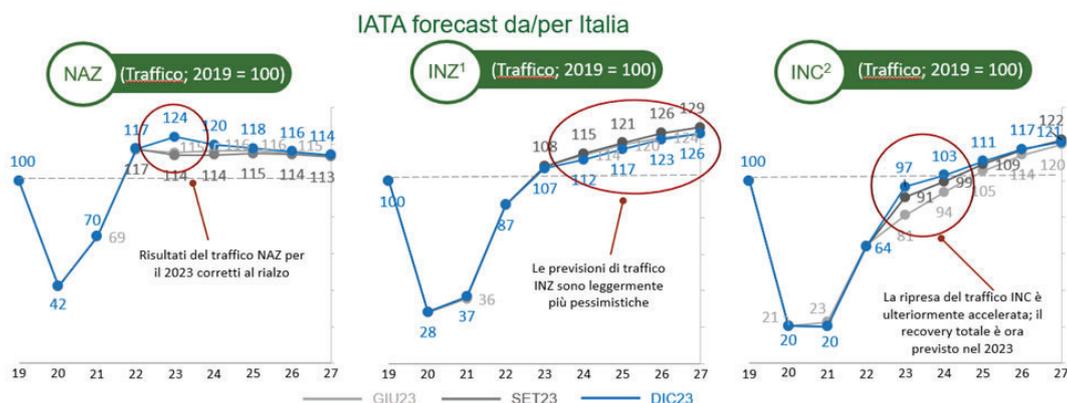
### Contesto di riferimento

Nel primo semestre del 2023, la domanda di trasporto aereo ha evidenziato deboli livelli di crescita, soprattutto a causa di uno scenario macroeconomico incerto e caratterizzato da forti pressioni inflazionistiche e dal perdurare del conflitto tra Russia e Ucraina.

Nel secondo semestre del 2023, invece, si è assistito ad una ripresa dei viaggi molto più forte del previsto, nonostante le spinte inflazionistiche sui prezzi.

La IATA, nel suo ultimo aggiornamento rilasciato a dicembre 2023, ha rivisto al rialzo la performance di domanda del 2023 rispetto alle previsioni di metà anno. 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 stima per l'anno 2023 livelli di domanda pari al 124% di quella del 2019 (la precedente stima di giugno 2023 era 115%). A livello internazionale, per i flussi da/per l'Italia, si è stimato il pieno recupero e il superamento dei volumi di traffico pre-pandemia proprio nel 2023 (107%).

Sul settore intercontinentale, nonostante la generale crescita del traffico nel 2023, la IATA stima il pieno recupero dei volumi di traffico solo nel 2024.



## Network

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

La graduale ripresa della domanda su tutti i mercati ha portato ad una progressiva crescita del network, seppur in misura diversa sul breve/medio raggio rispetto al lungo raggio. Sui settori domestico ed internazionale, settori su cui si era incentrato inizialmente il network di ITA Airways nel periodo pandemico, la crescita è stata più contenuta e legata prevalentemente al consolidamento in termini di capacità e frequenze dei prodotti già avviati.

Sui voli di lungo raggio, invece, la crescita nel 2023 è stata più sostenuta attraverso il consolidamento in termini di frequenze dei prodotti esistenti e con l'avvio di nuovi collegamenti sia sul Nord America che sul Sud America (apertura delle rotte Roma-Washington da giugno 2023, Roma-San Francisco da luglio 2023 e Roma Rio de Janeiro da ottobre 2023). Questo ha portato a un ribilanciamento del mix dei settori con il peso del lungo raggio che è arrivato, a totale anno, al 59% della capacità complessiva offerta in termini di ASK (Available Seat Kilometers).

Nel 2023 ITA Airways ha servito fino a 68 destinazioni ed operato fino a 1.375 frequenze settimanali.

Nello specifico:

- Sulla **rete domestica** sono state operate fino a 21 destinazioni e a 832 frequenze settimanali nella stagione estiva, incluse le destinazioni stagionali verso le isole di Pantelleria e Lampedusa e la rotta da Trieste per Olbia. A seguito della crescita della domanda e della riapertura delle rotte intercontinentali ed internazionali, durante la stagione estiva sono stati incrementati i collegamenti a carattere prevalentemente di feederaggio da Roma per Bologna, Firenze e Napoli e le frequenze offerte sui prodotti da Roma per Catania, Milano Linate, Palermo, Trieste e Venezia e da Milano per Palermo. A partire dal 1° settembre 2023, a seguito dell'assegnazione del bando Friuli-Venezia Giulia in Onere di Servizio Pubblico, è stata attivata la rotta Milano Linate - Trieste.
- sulla **rete internazionale** sono state operate fino a 35 destinazioni e 453 frequenze settimanali nella stagione estiva, incluse le destinazioni stagionali di picco estivo verso le isole della Grecia Spagna e Croazia. Nel corso dell'anno, nel percorso di ampliamento del network, è stata avviata la nuova rotta Fiumicino-Francoforte con un volo giornaliero da aprile e sono state progressivamente incrementate le frequenze sulle rotte esistenti a partire da giugno, con il raddoppio dei voli sulle rotte Roma - Algeri e Roma - Cairo (da uno a due voli giornalieri), l'inserimento di un terzo volo giornaliero sulle rotte Roma – Madrid, Roma – Barcellona, Roma – Nizza, nonché l'inserimento di un quarto volo giornaliero sulla rotta Roma - Parigi. Al contempo, il collegamento Roma – Atene ha visto aumentare il numero di frequenze passando da tre a quattro voli giornalieri da agosto ad ottobre. Sulla rotta Roma - Tel Aviv è stato inserito un terzo volo giornaliero a partire dal mese di giugno; a seguito poi dello scoppio

del conflitto israelo-palestinese, tutti i voli sulla direttrice sono stati cancellati a partire da ottobre fino alla fine dell'anno e la prima parte del 2024.

- sul **settore intercontinentale** sono state operate nell'anno fino a 12 destinazioni con un massimo di 90 frequenze settimanali. L'operativo è stato in costante evoluzione sia con l'avvio di nuove rotte che con la crescita di frequenze settimanali sulle rotte esistenti, grazie all'ingresso in flotta dei nuovi Airbus 330 neo (A339). E' proseguita l'espansione di ITA Airways sul Nord America, con l'inserimento delle rotte Roma-Washington da giugno 2023 e Roma-San Francisco da luglio 2023. Sono, inoltre, cresciuti i voli settimanali sulla rotta Roma- New York JFK, da 14 a 21, da giugno 2023 a fine stagione estiva. In crescita anche le frequenze offerte sui voli del Far East e del Sud America: la tratta Roma – Tokyo HND è passata da 3 a 5 voli settimanali da aprile e 6 da agosto ad ottobre, la Roma – Delhi è cresciuta da 4 a 5 voli settimanali ad agosto per arrivare ad operarne 7 da novembre, la Roma - Sao Paulo è passata da 7 a 11 voli settimanali da agosto. All'inizio stagione invernale è stato poi avviato il nuovo collegamento giornaliero tra Roma a Rio de Janeiro.

## Flotta

Durante l'anno 2023 il numero totale di aeromobili in flotta (compresi i wet lease) è salito da 71 a 85 unità al 31 dicembre 2023, di cui:

- 19 aeromobili di lungo raggio e 65 aeromobili di breve/medio raggio tutti in leasing operativo, ad eccezione di un A330-900 di proprietà (oggetto di contratto di leasing infragruppo tra ITA Airways e la società di diritto irlandese Aurora Financing DAC), e costruiti da Airbus. In particolare:
  - Breve/medio raggio: n. 14 A319ceo, n. 25 A320ceo, n. 8 A220-300, n. 14 A320neo, n. 2 A321neo, n. 2 A220-100;
  - Lungo raggio: n. 6 A330-900, n. 6 A350-900 e n. 7 A330-200.
- 1 aeromobile Bombardier CRJ-1000 in wet lease con la società Hibernian Airlines (scadenza contrattuale 31 dicembre 2023).

Nel periodo in esame sono stati introdotti n.28 aeromobili di ultima generazione: n.14 Airbus A320neo (lessor Avolon, ALC, AerCap e BOC), n.6 Airbus A330-900 (lessor ALC, AerCap e Aurora Financing DAC), n.2 Airbus A321neo (lessor ALC), n.4 Airbus A220-300 (lessor ALC) e n.2 A220-100 (lessor ALC). In attesa dell'ingresso in flotta di nuovi aeromobili, sono stati inoltre locati un AirbusA319 (FTAI) ed un Embraer E190 (wet lease con Eastern Airways), quest'ultimo restituito prima di fine anno.

Nel 2023 è proseguito il processo di rinnovamento della flotta con l'uscita dei seguenti aeromobili:

- n.10 Airbus in leasing operativo: 1 A330-200, 5 A320ceo e 4 A319ceo
- n.6 regional jet in wet lease con le società Eastern Airways (n.1 Embraer E190), German Airways (n.2 E190), Hibernian Airlines (n.2 Bombardier CRJ-1000) e Air Nostrum (n.1 CRJ-1000)

Le azioni sopra descritte hanno determinato un sensibile abbattimento dell'età media della flotta a fine 2023, scesa a 8,9 anni ed inferiore di 4,1 anni rispetto al medesimo parametro registrato a fine 2022.

L'utilizzazione media giornaliera della flotta è aumentata rispetto all'anno precedente. Il valore medio consuntivato durante il periodo in esame e relativo all'utilizzo giornaliero della flotta in linea è pari a 10,7 ore block, di cui 16,3 ore block per i wide body e 9,3 ore block per narrow body e regional. Rispetto alla flotta totale, l'utilizzazione media giornaliera ha raggiunto 8,9 ore block, di cui 13,5 ore block per i wide body e 7,7 per narrow body e regional.

Il Gruppo ha proseguito le interlocuzioni coi fornitori per garantire nel nuovo anno l'incremento della flotta con la seguente tipologia di aeromobili, attraverso l'acquisizione con contratti di leasing o in proprietà (consegne 2024):

- Breve/medio raggio: 5 Airbus A320neo in leasing da AerCap, 5 Airbus A321neo in leasing da ALC, 5 Airbus A220-300 in leasing da ALC e 8 Airbus A220-100 di cui 5 in proprietà e 3 in leasing da ALC;
- Lungo raggio: 5 Airbus A330-900, di cui 3 in proprietà e 2 in leasing da AerCap e ALC.

## 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) implementato e costantemente migliorato al fine di tenere sotto controllo i rischi connessi alle operazioni è conforme alle prescrizioni normative, agli standard IATA e alle *best practice* dell'industria, come confermato dagli audit condotti da ENAC nel 2023 per il rinnovo delle certificazioni COA/ CAMO / FSTD e da IATA per il rinnovo della certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit).

Nel corso del 2023, di concerto con la Direzione Security, sono state costantemente monitorate le informazioni disponibili relativamente all'evoluzione della situazione nelle sempre più numerose aree di crisi (Conflict Zones) al fine di valutarne i rischi e adottare tempestivamente eventuali misure precauzionali per garantire la sicurezza dei voli.

Particolare attenzione è stata dedicata al controllo dei rischi derivanti dal forte incremento di attività operativa e dai cambiamenti nel tipo di operazioni condotte (nuovi tipi macchina inseriti in flotta, nuove destinazioni, reclutamento e formazione di consistenti aliquote di personale navigante e tecnico), nonché a fenomeni atmosferici inusuali connessi al cambiamento climatico.

### Andamento degli indicatori di Safety performance.

Nel corso del 2023 è stata aperta dalle agenzie governative preposte una sola inchiesta per incidente / inconveniente grave che abbia coinvolto nostri aeromobili. L'agenzia investigativa statunitense NTSB ha aperto un'inchiesta, ancora in corso, per accertare le cause della collisione al suolo avvenuta il 2 gennaio 2023 sull'aeroporto di New York JFK tra l'aeromobile ITA A330 marche EI-EJM ed un aeromobile CRJ900 appartenente alla compagnia statunitense Endeavor Air (gruppo Delta). L'urto, avvenuto in fase di rullaggio ed a bassa velocità, non ha comportato danni alle persone e limitati danni agli aeromobili coinvolti.

Tutte le aree operative hanno raggiunto i Target di Safety Performance prefissati ad eccezione del KPI SAFA Ratio<sup>6</sup> per le aree Volo e Manutenzione; è stato avviato un piano di azioni migliorative per riportare anche questo parametro in linea con l'obiettivo prefissato.

La percentuale di voli complessivamente monitorati dal programma di analisi dei dati di volo ha raggiunto il 96%, valore ottimo considerato l'avvenuto inserimento in flotta di nuove tipologie di aeromobili.

### **Normative di gestione della sicurezza**

Nel corso del 2023 non sono intervenute variazioni significative della normativa aeronautica.

La IATA ha introdotto una novità molto rilevante per quanto riguarda il programma IOSA, che per ITA avrà effetto in occasione del prossimo audit per il rinnovo di tale certificazione, previsto nel novembre del 2025. Si tratta dell'applicazione del concetto di Risk-Based IOSA, che ha l'obiettivo di concentrare l'attività di audit sui rischi peculiari della singola compagnia aerea, piuttosto che l'applicazione di un identico protocollo di audit ("one-size-fits-all") per tutte le compagnie, come avvenuto finora. La Società ha avviato le azioni necessarie per soddisfare il nuovo requisito (addestramento del personale coinvolto, verifica della manualistica e delle procedure interne).

---

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

## Business Passeggeri

### Scenario

Come già descritto, la domanda di trasporto aereo per l'anno 2023 è stata caratterizzata da un andamento positivo. In particolare, rispetto ai livelli del 2019 (pre-pandemia) intra/da/per l'Italia, il traffico Domestico ha registrato una crescita del 24%, quello da/verso destinazioni Internazionali una crescita del 7% mentre quello da/verso destinazioni Intercontinentali risulta ancora inferiore del 3% (*Fonte IATA Air Passenger Forecast 2023 DB Country Italy*).

A partire dal mese di ottobre, la domanda è stata influenzata negativamente dal conflitto israelo-palestinese. Per adattarsi a tale scenario, nel quarto trimestre la Società ha apportato una riduzione media della capacità offerta (Available Seat-Kilometer - ASK) del 8,9% rispetto a quanto inizialmente previsto (con una riduzione di capacità offerta sulla rotta FCOTLV pari al 92,4%, corrispondente al 22% della riduzione totale di offerto nel trimestre).

Nel 2023 il segmento di business passeggeri ha registrato una crescita dei ricavi pari al 66,5% a fronte di un incremento della capacità offerta (in termini di Available Seat Kilometer) del 61,3%, avendo non solo interamente onorato i maggiori volumi in vendita ma anche migliorato la performance commerciale (RASK +3,2%). Nello specifico:

- Passeggeri trasportati: 14,8 milioni (+46,9% rispetto al 2022)
- Ricavo medio: 145 euro (+13,3% rispetto al 2022)
- Ricavi passeggeri: 2.157 milioni di euro (+66,5% rispetto al 2022).
- Revenue per Available Seat Kilometer (RASK): 7,1 euro/cent (+3,2% rispetto al 2022)

Il primo trimestre si è chiuso con un risultato positivo, sia in termini di ricavi passeggeri (+345,8% rispetto al 2022) sia in termini di RASK (+46,5% rispetto al 2022), con ASK sostanzialmente in linea con le attese di inizio periodo.

Il secondo trimestre, nonostante l'assenza dell'apporto dei principali partner Sky Team sulle rotte Nord Atlantiche, si è concluso con risultati ampiamente positivi, registrando una crescita in termini di ricavi passeggeri (+93,5% rispetto al 2022) e di RASK (+16,0% rispetto al 2022).

Il terzo trimestre ha registrato un risultato positivo sia in termini di ricavi passeggeri (+37,4% rispetto al 2022), di RASK (+0,1% rispetto al 2022) e di Yield (-1,7% rispetto al 2022 - per effetto della forte espansione del network intercontinentale).

Anche il quarto trimestre, nonostante gli effetti negativi del conflitto in Medio Oriente sia sui voli di medio raggio che su quelli di lungo raggio, con la contrazione dei flussi di traffico dalle Americhe, ha comunque registrato risultati positivi in termini di ricavi rispetto al 2022 (+32,1%).

Inoltre, nel corso del 2023:

- i ricavi ancillari core (eccesso bagaglio, preassegnazione posto a bordo e upgrade), inclusi nei ricavi passeggeri, sono stati pari a 97,4 milioni di euro (+110,8% rispetto al 2022);

- la quota di mercato delle vendite su canali indiretti (vettori Full Service) su destinazioni servite ITA Airways:
  - worldwide, si è attestata al 7,9% (+2,6 punti percentuali rispetto all' anno precedente);
  - mercato Italia, si è attestata al 48,0% (+6,5 punti percentuali rispetto all' anno precedente - su prodotto Intercontinentale è cresciuta di 9,9 punti percentuali rispetto all' anno precedente);
- i vettori partner della Società hanno generato ricavi passeggeri pari a 133 milioni di euro (6,1% del totale), con un apporto pari a 0,88 milioni di passeggeri (5,9% del totale).

Nel periodo sono stati implementati:

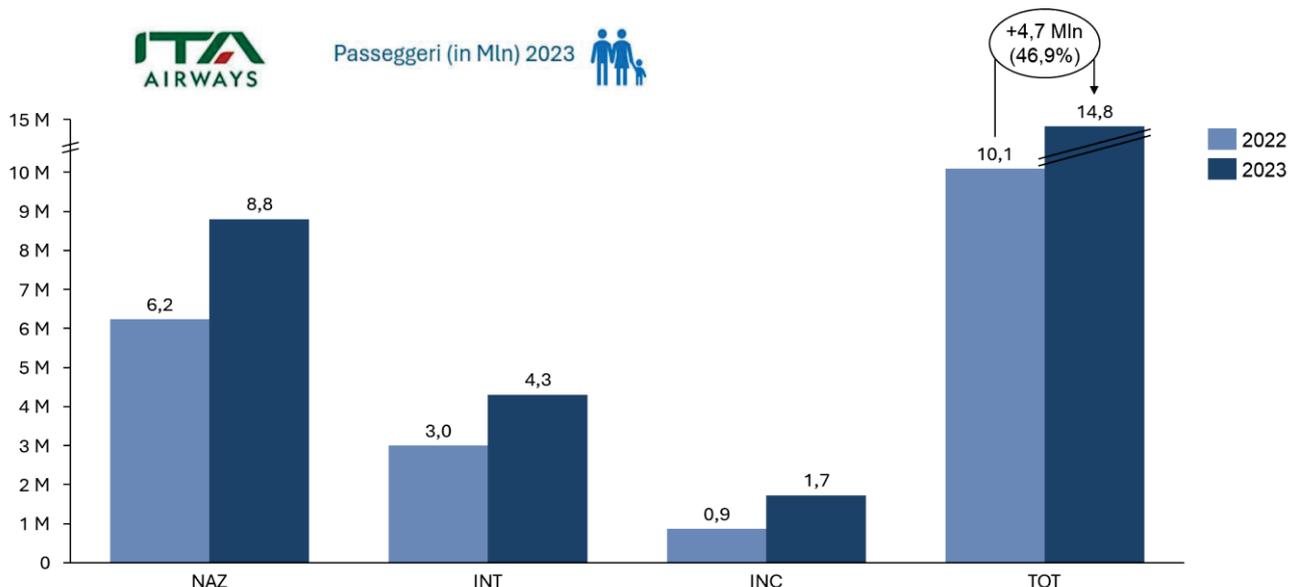
- 247 accordi di incentivazione strutturale Gruppi Agenziali italiani, internazionali e global per un totale di 12.358 punti vendita ed una coverage del mercato indiretto del 74%.
- 22 campagne di incentivazione tattica Gruppi Agenziali italiani, internazionali e global.
- 648 accordi con Aziende e Gruppi industriali italiani, internazionali e global.
- 137 iscrizioni di Aziende al sub-program Corporate Volare con 26.898 dipendenti associati.
- 1.049 iscrizioni al programma per PMI Volare Business Club.

Inoltre, ITA Airways ha:

- effettuato più di 35.000 tra visite e call commerciali con clienti Corporate e partner della Distribuzione.
- partecipato a più di 60 primari eventi di presentazione della propria offerta e prodotto 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, incontrando più di 7.000 business partner.

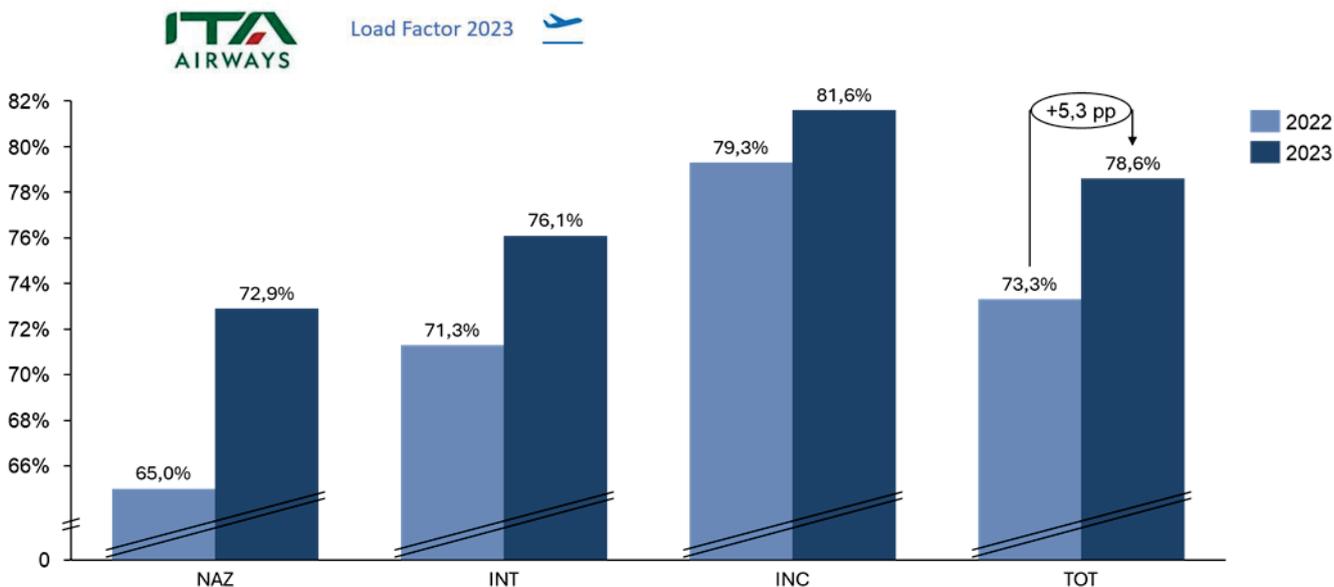
### **Andamento nel periodo**

I passeggeri complessivamente trasportati da ITA Airways nel corso del 2023 sono stati 14,8 milioni (+46,9% rispetto al 2022).



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 78,6% (+5,3 punti percentuali rispetto al 2022).

Di particolare rilevanza la performance di Load Factor del Lungo Raggio, che ha registrato un valore pari all' 81,6% medio annuo (+2,3 punti percentuali rispetto al 2022).

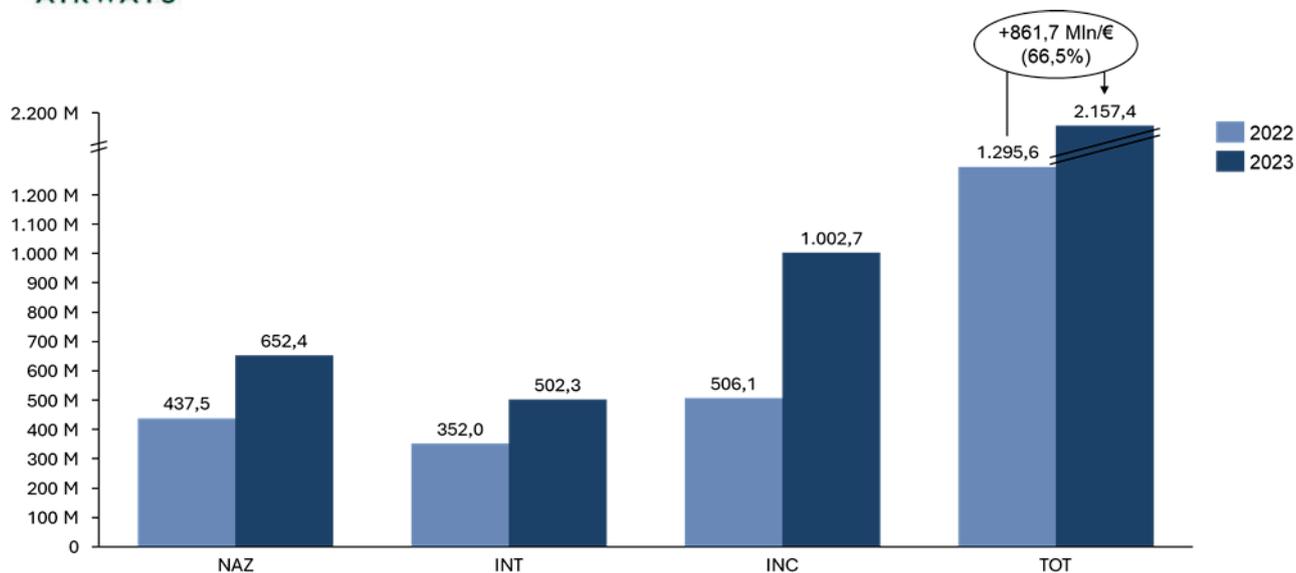


I ricavi totali hanno raggiunto il valore di 2.157 milioni di euro (+66,5% rispetto al 2022), con un ricavo medio pari a 145 euro (+13,3% rispetto al 2022).

Di particolare rilevanza la performance di ricavo medio del Lungo Raggio, che ha registrato un valore pari a 581 euro.



Ricavi Totali (in Mln/€) 2023



## Andamento per settori

### Domestico

Nel corso dell'anno, sul settore Domestico sono stati trasportati 8,8 milioni di passeggeri (+41,4% rispetto al 2022), con un Load Factor complessivo pari al 72,9% (+7,9 p.p. rispetto al 2022).

In particolare, sulle rotte da Roma verso il Sud Italia il coefficiente di riempimento è risultato pari al 78,6%, mentre sui collegamenti Roma-Nord Italia si è attestato al 69,3%.

La tratta Roma-Milano ha registrato un load factor del 63,2%, mentre le altre rotte domestiche su Milano Linate hanno registrato un indice di riempimento pari al 74,1%.

Il ricavo medio del cluster Roma-Milano ed il ricavo medio delle rotte da e per Linate sono risultati essere superiori rispetto ai ricavi medi di tutti gli altri clusters di rotte domestiche.

L'operativo di corto raggio si è rafforzato, nel corso dell'anno, con l'apertura delle tratte Olbia – Trieste (luglio) e Milano – Trieste (settembre).

### Medio raggio

Sulla rete Internazionale, ITA Airways ha trasportato 4,3 milioni di passeggeri (+43,5% rispetto al 2022), in prevalenza da/verso l'Europa.

Il Load Factor si è attestato al 76,1% (Paesi CEE 76,8%, Paesi ECE 69,1%, Medio Oriente 75,3%, Nord Africa 73,4%). Tali risultati sono stati fortemente condizionati dal conflitto in Medio Oriente nell'ultimo trimestre dell'anno.

I ricavi del settore internazionale, pari a 502 milioni di euro (+42,7%), sono stati essenzialmente generati dall'area CEE, sulla quale si concentra il maggior traffico, con revenue pari a circa 407 milioni di euro.

### Lungo raggio

Sulla rete Intercontinentale, ITA Airways ha trasportato 1,7 milioni di passeggeri (+98,7% rispetto al 2022) a conferma della forte strategia di crescita della Compagnia su tale comparto.

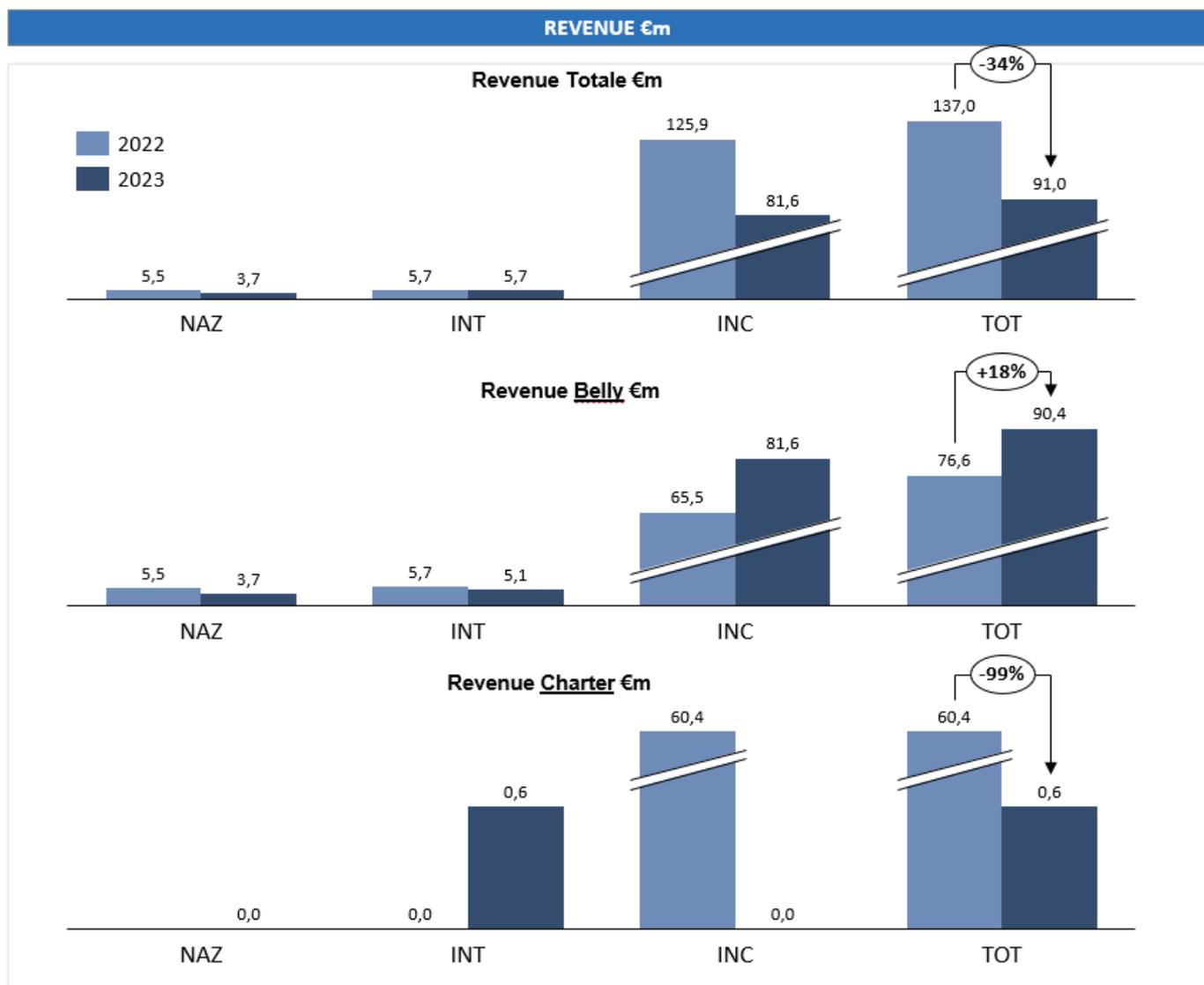
## Business Charter Passeggeri

Nel corso del 2023 ITA Airways ha operato charter passeggeri (Sport - Football, F1, MotoGP -, Crociere, Congressi e Incentive), generando ricavi per circa 23,7 milioni di euro (+44% rispetto al 2022). L'offerta di servizi charter è basata su capacità residuale di aeromobili, garantendo così alla Società di ottimizzare ulteriormente l'utilizzo degli stessi - soprattutto nella stagione invernale – e massimizzare i benefici economici derivanti da questa tipologia di voli.

## Business Cargo

I ricavi totali Cargo nel periodo gennaio-dicembre 2023 sono stati pari a 91 milioni di euro (inclusivi di 4,5 milioni di euro di penalità contrattuali), di cui la quasi totalità per trasporto belly (90,4 milioni di euro). L'attività charter, a differenza del 2022, non avendo avuto a disposizione aeromobili dedicati esclusivamente all'attività cargo, si è consolidata in 4 spedizioni e 13 ricezioni per conto della Banca d'Italia e di altre Banche centrali Europee, con un fatturato pari a 0,6 milione di euro.

Il fatturato belly, in crescita del 18% rispetto all'anno precedente, è stato di 81,6 milioni (89,7%) su destinazioni intercontinentali, di 5,7 milioni (6,3%) su destinazioni internazionali (medio raggio) e di 3,7 milioni (4,0%) su destinazioni nazionali.

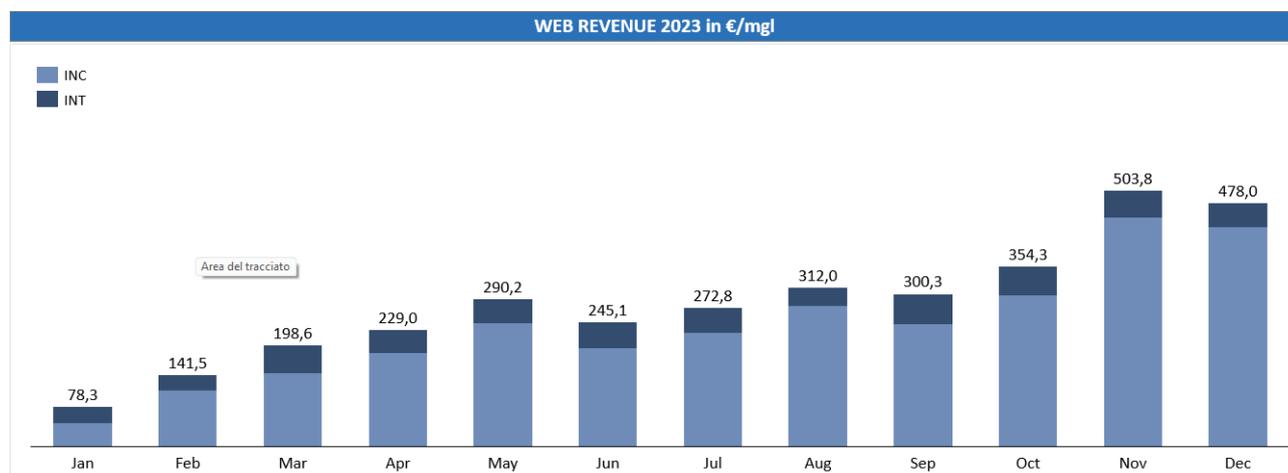


Il 2023 è stato caratterizzato da una sostanziale diminuzione degli yield a livello globale, oltre che da una leggera flessione della domanda rispetto all'anno precedente (-2,2% source IATA).

La movimentazione di merci, comprensiva dei servizi di feeder e de-feeder e delle operazioni di road feeder service, è stata, nel corso dell'anno, pari a 73.374 tonnellate ed il coefficiente di riempimento (cabin factor) è stato prossimo al 70% sui voli intercontinentali in uscita dall'Italia.

In questo scenario, relativamente alle destinazioni intercontinentali servite, ITA Airways ha visto incrementare progressivamente la propria penetrazione, passando da una quota di mercato in Italia dell'8,9% nel primo trimestre ad una quota del 12,2% nell'ultimo trimestre dell'anno, con una media annua dell'11,1% (fonte IATA CASS Italia). La crescita di quota di mercato è stata trainata anche dalle spedizioni ad alto valore verso gli Stati Uniti, il Brasile, l'Argentina, l'India e il Giappone, soprattutto grazie alla vendita dei prodotti speciali (in particolare prodotti del segmento farmaceutico). Nella fattispecie, sono state trasportate oltre 640 tonnellate di prodotti farmaceutici, in virtù della certificazione IATA CEIV Pharma (Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Logistics), riconfermata a novembre dalla IATA e con validità fino al 2025.

Inoltre, grande attenzione è stata dedicata allo sviluppo delle vendite sui canali digitali che, attraverso l'utilizzo di API e l'attivazione di piattaforme dedicate, hanno progressivamente generato ricavi per circa € 3,5 Milioni



Nella seconda metà dell'anno, inoltre, sono stati sviluppati accordi interlinea con altri vettori, che hanno garantito ricavi aggiuntivi per circa 2 milioni di euro.

Durante il 2023, infine, è stato firmato, insieme alla società Schenker Italia, il primo accordo per l'acquisto di carburante SAF (Sustainable Aviation Fuel). Sulla base di questo accordo, Schenker Italia ha conferito ad ITA Airways un contributo da destinare all'acquisto di carburante SAF, attraverso cui ridurre le emissioni di CO2 delle spedizioni effettuate con i propri voli.

## Regolarità e Puntualità

Il 2023 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, l'incendio occorso nell'aeroporto di Catania nel periodo estivo ha sensibilmente impattato l'operatività della compagnia nei mesi di luglio ed agosto, a causa delle limitazioni imposte in termini di riduzione dei movimenti (arrivi e partenze) in una delle destinazioni più importanti del network di ITA Airways, generando peraltro conseguenze indirette anche sul resto della rete.

In tale contesto, ITA Airways ha operato 124.428 voli di linea, trasportando 14,87 milioni di passeggeri e registrando complessivamente una regolarità operativa del 99,6% dei voli programmati, assicurando così una stabilità del programma superiore agli obiettivi stabiliti.

La puntualità in partenza entro i 15' ha subito una contrazione per effetto degli eventi sopra descritti attestandosi, a fine anno, al 72,6% dei voli operati. Di riflesso, anche la puntualità in arrivo entro i 15' è risultata pari al 72,9% dei voli effettuati.

Le performance operative ottenute nel corso del 2023 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 2023, ha determinato un volume maggiore dei bagagli trasportati dalla Compagnia, pari a + 58% rispetto ai volumi del 2022.

I bagagli disguidati nel corso dell'anno sono risultati pari a 13,5 ogni 1.000 bagagli accettati in fase di check-in.

Tra le criticità riscontrate durante l'anno, si segnala il mancato transito dei bagagli sui maggiori HUB europei/nord-sud americani, dovuto principalmente ai disservizi legati alla difficoltà di reperire forza lavoro, da parte delle società di handling, soprattutto nei picchi stagionali.

Anche l'HUB di Fiumicino è stato penalizzato nelle operazioni di carico/scarico, transito/riconsegna dei bagagli, a causa sia del numero insufficiente delle risorse destinate alle attività di assistenza aeromobili in pista sia del numero inadeguato di mezzi aeroportuali (GSE Ground Service Equipment),

Nel pieno della stagione estiva, l'incendio occorso nell' aeroporto di Catania e la relativa chiusura della stazione, ha comportato il dirottamento del traffico verso gli altri scali siciliani, principalmente Palermo, dove si è conseguentemente creato un sovraccarico di attività e criticità dovute al notevole aumento dei volumi.

## Marketing e Customer Experience

In linea con i piani strategici del Gruppo, nel corso del 2023 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.

### Brand e comunicazione

Nel 2023 sono state distribuite le nuove uniformi disegnate con la consulenza stilistica di Brunello Cucinelli ed è stata inaugurata l'Hangar lounge - la prima lounge aeroportuale firmata ITA Airways – ed è stato consegnato il primo A320neo con gli interni disegnati da Walter de Silva. Queste importanti novità sono state celebrate il 19 aprile attraverso un evento di grande impatto presso l'aeroporto di Roma Fiumicino alla presenza delle istituzioni, della stampa e di figure di rilievo, tra le quali Carolina Kostner a cui – in continuità con la strategia di associazione con le eccellenze dello sport azzurro - è stato dedicato il primo aeromobile A320neo.

È stata sviluppata la nuova piattaforma strategica di comunicazione “A Sky Full of Italy” – che diventa il nuovo payoff della Compagnia - e la nuova campagna pubblicitaria “Search Bar” declinata per il mercato Italia e per tutti i mercati internazionali. La nuova piattaforma strategica di comunicazione è stata lanciata in Italia il 4 settembre con un evento di grande visibilità ed impatto nella prestigiosa cornice del Portrait di Milano e una collaborazione con l'infiorata di Via della Spiga. La campagna è stata on air per circa sei settimane con una

forte pressione media in TV, affissioni digitali in aree chiave e posizioni iconiche a Roma e Milano, canali web e social con pianificazione su tutti i principali siti e portali italiani.

La campagna è stata altresì sviluppata per tutti i principali mercati internazionali:

- a fine agosto la campagna è stata lanciata in anteprima sui mercati Brasile e Argentina con un on air di circa un mese e un'importante presenza media su Connected TV, web e video affissioni digitali;
- negli USA la campagna è stata lanciata il 25 settembre con un evento presso il Consolato Generale d'Italia di New York ed è stata on air in semi-contemporanea nelle nostre 6 catchment area (San Francisco, Los Angeles; Washington, Boston, New York e Miami).;
- in Europa la campagna è stata lanciata in Spagna con un focus sulle catchment aree di Madrid e Barcellona a partire dall'11 settembre e in Francia con focus sulle catchment area di Parigi e Nizza a partire dal 14 settembre;
- dopo il lancio in Sudamerica, Italia, USA ed Europa, la nuova campagna è stata lanciata nel mese di novembre anche nei mercati orientali in particolare in India dove è stata on air nella catchment area di Delhi per circa un mese su web, radio e video affissioni digitali nelle aree chiave della città e nei principali mall e in Giappone dove la campagna è stata on air dal 9 novembre con una importante visibilità nella catchment area di Tokyo su web, maxi video affissioni digitali e Connected TV.

Altri momenti rilevanti nell'ottica di creare visibilità e preferenza per il brand e occasione di relazione con i clienti attuali e potenziali sono stati:

- La partnership con l'Aeronautica Militare che, in occasione delle celebrazioni per il centenario, ha permesso al Gruppo di essere presente all'Air Show di Pratica di Mare (giugno). Il pubblico presente durante la manifestazione (oltre 50.000 persone in totale nella giornata principale) ha avuto la possibilità di salire a bordo di uno dei nostri aeromobili di nuova generazione ed è stata coinvolta in attività di engagement. Sono state inoltre gestite attività di hospitality per una clientela selezionata.
- Le celebrazioni per il secondo compleanno di ITA Airways il 15 ottobre 2023 ha visto numerose iniziative di marketing e comunicazione: l'on air della seconda wave di comunicazione della campagna "Search Bar", affissioni digitali e pagine stampa sui principali quotidiani italiani per celebrare la nuova flotta; un contest sui social media per creare awareness sulle caratteristiche della nuova flotta e supportare la diffusione di codici promozionali per l'acquisto di gift card ITA Airways e l'allestimento presso l'aeroporto di Roma Fiumicino di una parete illustrata da Emiliano Ponzi e dedicata alla sostenibilità.
- La presentazione presso la diciottesima edizione della Festa del Cinema di Roma del film "Volare" diretto da Margherita Buy e girato con la partecipazione di ITA Airways. Il 24 ottobre si è svolta una conferenza stampa presso la Festa del Cinema di Roma e un red carpet con la presenza di personale ITA Airways insieme al cast del film.

- L'evento di inaugurazione (dicembre) della nuova lounge dedicata ai minori non accompagnati presso l'aeroporto di Roma Fiumicino. La Lounge, denominata Lounge Fantasia, è dominata da una grande mongolfiera ed è stata progettata per immergere i piccoli viaggiatori in un mondo fantastico in cui volare anche con la fantasia.
- La celebrazione del Natale attraverso un video emozionale che ha raccontato il ruolo della compagnia aerea nell'unire e creare relazioni. Il video è stato supportato da una campagna web e social on air dal 20 al 27 dicembre.

### 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 per il 2023 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.
- È proseguita l'attività di intitolazione degli aerei azzurri ai più noti atleti italiani non più in attività. A fine 2023 abbiamo dedicato un totale di circa 70 aerei in flotta ad altrettanti sportivi.
- Il legame con lo sport azzurro è stato veicolato anche grazie ad ulteriore attività di comunicazioni quali: il podcast "Benvenuti a bordo, viaggi sportivi con Federico Buffa" lanciato a giugno su tutte le principali piattaforme audio e la campagna di comunicazione "Quiz si Vola" che ha avuto un duplice obiettivo: massimizzazione le visualizzazioni del Safety Video realizzato con la partecipazione degli atleti azzurri e supportare le vendite grazie alla distribuzione di codici sconto.

### Social media

L'attività sui canali social media aziendali ha prodotto 456 milioni di impressions (+323% rispetto all'anno precedente) grazie ad una pubblicazione di oltre 2.600 contenuti (di brand, di prodotto, promozionali, corporate, di engagement). Abbiamo registrato una crescita di followers del 240% che ha portato la nostra fan base a oltre 240mila unità che hanno originato oltre 995.000 interazioni con i nostri canali (+75% rispetto all'anno precedente). Il sentiment positivo medio sui nostri canali è del 45.65% e registra un incremento del 13% vs anno precedente.

### Il servizio al cliente – in volo

Nel rispetto del posizionamento di ITA Airways mirato a trasmettere ai passeggeri il meglio dell'ospitalità, del servizio catering e del talento creativo italiani, le principali novità introdotte nel corso dell'anno sono state:

- un nuovo progetto per la Business class Intercontinentale di menù a bordo ispirati alle diverse stagioni dell'anno, sempre disegnati da grandi chef stellati italiani: da Gian Piero Vivalda agli chef Alfonso ed Ernesto Iaccarino;
- il lancio della connettività sugli aerei di nuova generazione (A320neo, A330-900, A321NX, A220);
- un numero sempre crescente di contenuti di intrattenimento di bordo, sostenuti da nuovi accordi con case di distribuzione italiane;

- l'avvio di accordi di partnership con marchi che hanno rappresentato un asset importante, anche nella realizzazione della strategia di servizio a terra (Lavazza, Campari).

#### La flotta

Nel corso del 2023 è stato avviato il processo di ringiovanimento flotta, con l'ingresso in operativo dei primi aeromobili di nuova generazione ordinati ad Airbus: hanno così iniziato a volare l'A320N, l'A330-900, l'A220-100/300 ed anche l'A321NX, tutti con configurazione ed interni disegnati dalla Capogruppo ITA Airways (design Walter de Silva).

Allo stesso tempo, è stato avviato il processo di progettazione del retrofit dell'A350, per inserimento della classe Premium Economy e di un galley aggiuntivo, che vedrà realizzazione nel corso del 2024.

#### Il servizio al cliente a terra

Anche a terra, novità strategiche e di rilievo sono state introdotte nel corso dell'anno 2023:

- l'apertura della nuova "Hangar Lounge" di proprietà, al Terminal 1 di Fiumicino, dedicata al traffico high-value Domestico e Schengen, con ampi spazi realizzati in collaborazione ai brand partner (Lavazza e Campari);
- la riapertura del molo B a Fiumicino, con dedizione quasi totale dei gate ai voli ITA;
- l'apertura della nuova lounge ITA Airways "Vincenzo Bellini" presso l'aeroporto di Catania;
- l'inaugurazione della nuova lounge "Fantasia" a Fiumicino, dedicata ai passeggeri minori non accompagnati in partenza o transito.

#### Net Promoter Score

Il 2023 ha fatto registrare un net promoter score annuale pari a 15 (differenza tra percentuale di passeggeri molto propensi a consigliare la Compagnia e percentuale di coloro che mostrano scarsa disponibilità a consigliarla), nonostante le numerose criticità affrontate nel corso dell'anno relativamente ai ritardi di consegna dei nuovi aeromobili (che hanno richiesto l'attivazione di contratti con fornitori di servizi in wet lease), al perdurare delle criticità di staff shortage sugli scali europei, oltre a diversi eventi esogeni/non prevedibili (i.e. incendio nell'aeroporto di Catania, conflitto in Israele, etc.) che hanno impattato in maniera significativa su indicatori (puntualità, regolarità, imbarco) fortemente correlati alla soddisfazione del cliente. La performance del personale (NPS staff) è risultata, ad ogni modo, molto elevata, attestandosi a 29.4

#### Supporto alle performance commerciali

In aggiunta agli obiettivi di brand awareness e reputation, le attività di marketing del 2023 sono state orientate a supportare costantemente gli obiettivi commerciali della Compagnia in Italia e nel resto del mondo. Per questa finalità si segnalano in particolare:

- 25 campagne in 7 Paesi che hanno veicolato le offerte commerciali per volare in Italia;
- quattro campagne tattiche sull'Italia nei mesi di gennaio, di febbraio - wave caratterizzata dalla pianificazione TV con circa 100 spot da 15" posizionati in fasce top e all'interno del Festival della Canzone Italiana di Sanremo - maggio e settembre per veicolare le offerte del Back to School;

- una campagna tra novembre e dicembre nella *catchment area* di Milano con target la business community per rilanciare il volo Linate-London City sottolineandone i principali vantaggi per i clienti: la comodità del collegamento operato tra i due aeroporti cittadini, le frequenze giornaliere a partire da 3 voli al giorno, i nuovi aeromobili Airbus A220-100;
- lo sviluppo di attività promozionali con la distribuzione di codici sconto e di attività di engagement sui canali social e gli owned media della Compagnia per mantenere attiva la conversazione online. Durante tutti i momenti più rilevanti dell'anno sono state fatte specifiche attivazioni: San Valentino, Festa del Papà, notte di San Lorenzo, solstizio d'estate, Halloween, Black Friday, Calendario dell'Avvento. Sono stati realizzati contenuti per 35 campagne pricing, declinate su sito, DEM, display advertising, social media;
- il supporto alle nuove rotte di Washington, Rio de Janeiro e San Francisco attraverso contenuti di comunicazione e di engagement veicolati attraverso i canali social e web della compagnia e l'organizzazione delle cerimonie di taglio del nastro in aeroporto.
- la presenza di ITA Airways nelle principali fiere di settore; in particolare ITA Airways è stata presente alla BIT di Milano (febbraio) e al TTG di Rimini (ottobre) con l'allestimento di due stand dal grande impatto visivo e l'organizzazione di due eventi serali per il coinvolgimento degli operatori del settore. Si è inoltre organizzato un roadshow in 7 tappe (Napoli, Venezia, Milano, Roma, Cagliari, Catania, Palermo) dedicato agli agenti di viaggio.

### Marketing Intelligence

Le strategie di marketing attuate nel corso del 2023, ed in particolare la campagna avviata a settembre "A sky full of Italy", hanno avuto un impatto rilevante sulla brand awareness, determinando una crescita sostanziale di tutti gli indicatori correlati.

A dicembre 2023, in Italia:

- ITA Airways si attesta al terzo posto come top of mind ("Qual è la prima compagnia aerea che ti viene in mente?") dopo Ryanair e Easyjet e prima delle altre maggiori compagnie aeree full cost in Europa;
- l'awareness spontanea ("Quali compagnie aeree conosci?") passa dal 39% al 44% con punte fino al 48% durante la campagna "A Sky full of Italy";
- l'awareness sollecitata ("Conosci la compagnia aerea ITA Airways?") arriva al 90%, con una crescita sull'anno di 16 punti percentuali. In sostanza, la conoscenza del brand ITA Airways si avvicina alla quasi totalità dei rispondenti.

Anche nei mercati esteri l'awareness risulta in crescita con valori, su mercati fortemente presidiati come quello USA, che si avvicinano al 50%.

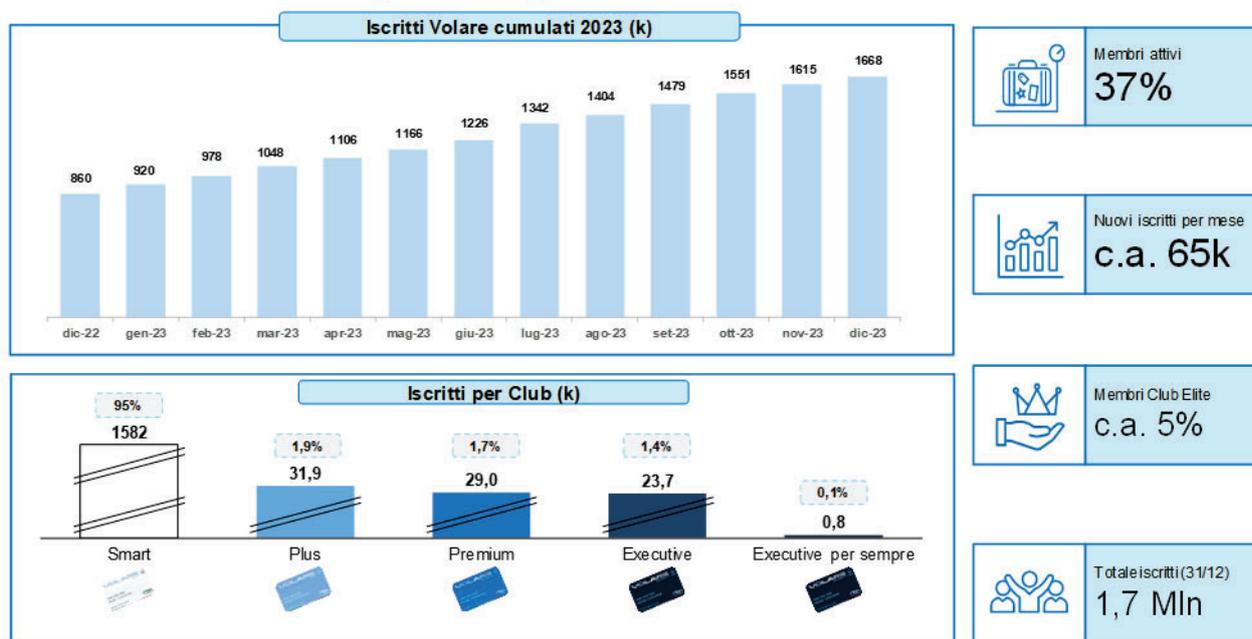
## Business di Volare

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 2023 la *Customer Base* Volare ha raggiunto un portafoglio di oltre 1.667.000 iscritti (+93,9% rispetto al 2022), di cui 85.000 (5%) Soci appartenenti ai Club di più alto valore (Club Plus, Premium, Executive ed Executive per sempre).

### Volare 2023 – Numero iscritti per mese e per Club



La strategia di *acquisition* portata avanti da Volare attraverso campagne Above The Line (ATL) e attività di Status Match, 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 +30%, ACV INT +16%, ACV NAZ + 11%).

Nel corso del 2023 è proseguito il piano di sviluppo per la contrattualizzazione dei partner Volare sia con airlines sia con altri partner commerciali:

- Airline: Aerolineas Argentinas, Air Europa, Air France/KLM, Middle East Airlines, Virgin Atlantic (tutti vettori appartenenti all'alleanza SkyTeam), che consentono ai clienti Volare di accumulare ed utilizzare i punti sui voli operati dalle compagnie partner.
- Partnership commerciali in diversi settori considerati di particolare rilievo per l'esperienza di viaggio dei Frequent Travellers, tra cui quello alberghiero (Rocco Forte Hotels, Booking.com, Starhotels, Forte Village, Palazzo Fiuggi, Palazzo Doglio) e altri (AppTaxi, Costa, Limolane);
- Partnership di particolare rilievo per il profilo dei Frequent Traveller, nell'ambito delle donazioni in beneficenza (Save the children, Action Aid);
- lancio iniziativa "Executive Reserved" (Giugno 2023): Volare ha selezionato esclusivi partner del mondo dello sport, del lifestyle, del travel e dello shopping (Lavazza, Ippolita, Rinascente, Lunelli, Marinella) per offrire vantaggi e benefici esclusivi ai soci executive.
- Partnership con American Express
  - Aprile 2023: lancio programma Membership Reward Transfer point, che permette ai clienti Amex di convertire i propri punti MR in punti Volare
  - Luglio 2023: lancio di 3 carte co-branded, che permetteranno ai clienti di accumulare punti su tutte le categorie di spesa
  - Dicembre 2023: lancio del canale Outbound su CB Volare per la vendita di carte cobranded

## LA PARTNERSHIP CON AMERICAN EXPRESS



L'allargamento della base clienti, unitamente allo sviluppo del programma, del marketplace e delle attività di attivazione dei clienti hanno consentito la crescita economica della loyalty. Il Conto Economico della Società Volare Loyalty SpA (redatto secondo i principi contabili italiani, come richiesto dalla normativa) evidenzia, nell'esercizio 2023, ricavi per 34,9 milioni di euro ed un EBITDA pari a 16,8 milioni di euro.

## Alleanze e Accordi

ITA Airways è membro dell'Alleanza Globale SkyTeam. Ha completato il processo di affiliazione in tempi record per l'industria e partecipa attivamente alle iniziative dell'Alleanza: nel corso del 2023 ha vinto uno dei premi del "challenge" SkyTeam sulla sostenibilità. L'appartenenza a SkyTeam garantisce ai clienti ITA 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 e prevenzione anti-Covid (SkyCare & Protect).

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 2023, sono attivi:

- 157 accordi interlinea;
- Accordi di Prorata Speciale con 96 vettori (7 in più rispetto al 2022), che consentono una copertura globale sia come vendita della rete ITA da parte dei vettori Partner sia come ampliamento della rete ITA che viene potenzialmente decuplicata. Alcuni importanti accordi di Prorata Speciale sono stati profondamente rinnovati, quali quelli con TAP Portugal, LATAM, Air Malta;
- 34 accordi di Codeshare in vendita (4 in più rispetto al 2022) sia con vettori maggiori, quali Delta, Air France, KLM, Etihad, sia con vettori che consentono la copertura tattica di aree specifiche (es. TAP Portugal, Ethiopian Airways, Kenya Airways, Air India, Air Serbia, Air Malta, Luxair, etc.). Da segnalare che nel corso del 2023 si sono attivati codeshare con vettori di primaria importanza quali All Nippon Airways, Korean Air e Turkish Airlines e sono stati ampliati, tra gli altri, i codeshare con Saudia, Etihad ed Air Europa.
- 136 accordi di staff travel con altri vettori (74 in più rispetto al 2022), dei quali 103 di tipo "leisure" e 33 di servizio.
- Per l'intermodalità aereo-treno, sono attivi due accordi con operatori specializzati (AccessRail e World Ticket) che consentono l'accesso ad oltre 10 vettori ferroviari, tra i quali Trenitalia e Deutsche Bahn.

L'annuncio dell'accordo di maggio 2023 tra il ministero dell'Economia e delle Finanze italiano e Lufthansa, attualmente al vaglio delle Autorità Europee, ha avuto ripercussioni sulla relazione con Delta ed Air France che hanno deciso unilateralmente di limitare la cooperazione di codeshare alle sole rotte di prosecuzione. Anche i conflitti in Ucraina ed Israele hanno influenzato la capacità di generare revenue sui flussi da/per l'Est Europa e su quelli che insistono sui mercati israeliano, libanese e giordano. Ciò nonostante, i ricavi derivanti da alleanze e partnership (sia ricevuto da Partner che in alimentazione della rete) si sono attestati oltre il 10% del totale dei ricavi passeggeri 2023. Da segnalare che, con l'eccezione dei due vettori sopra citati, tutti gli altri principali contributori hanno migliorato i risultati rispetto all'anno precedente.

## Le persone

### Modello Organizzativo

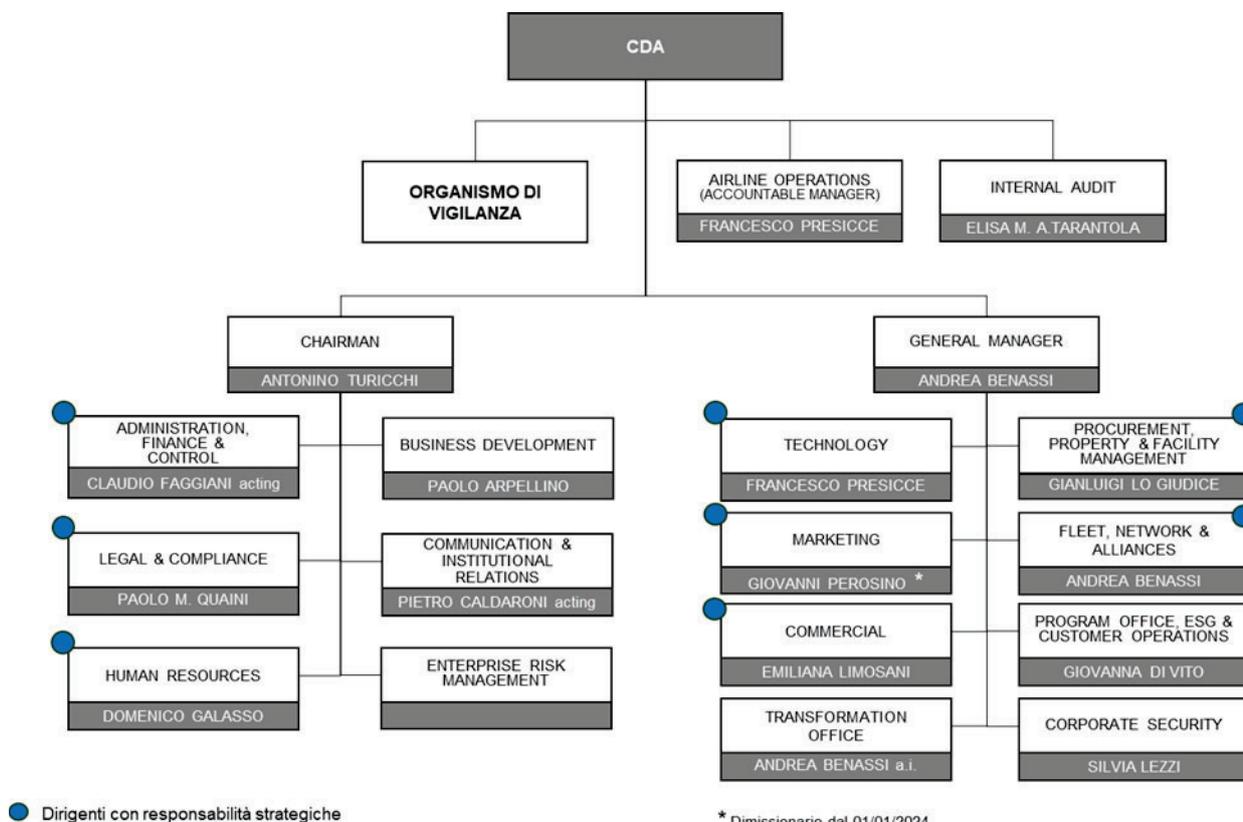
L'anno 2023 ha rappresentato l'inizio del processo di passaggio dalla fase di start-up aziendale alla fase di consolidamento che si è sostanziata attraverso:

- approvazione dell'organigramma di secondo e terzo livello;
- condivisione e formalizzazione delle Job Description che definiscono obiettivi e responsabilità di tutte le unità organizzative;
- definizione del Modello di Governance Documentale che stabilisce la gerarchia della documentazione interna aziendale (Policy, Disposizioni Organizzative, Procedure Organizzative e Procedure Operative di Funzione) e fissa i principi generali per la loro redazione e approvazione;
- prosecuzione del processo di formalizzazione dei controlli di primo livello attraverso la redazione ed aggiornamento delle Policy e delle Procedure sia interne ad HR che con impatto cross funzionale.

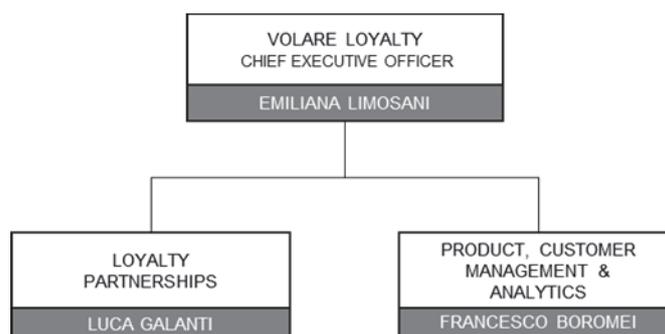
### Organigramma

Di seguito, vengono rappresentati gli organigrammi delle società del gruppo, al 31 dicembre 2023:

Ita Airways S.p.A.



Volare Loyalty S.p.A.



## Persone

L'organico del Gruppo Ita Airways al 31 dicembre 2023 risultava pari a 4.675 unità, delle quali 4.454 a tempo indeterminato e 221 a tempo determinato e si confronta con un numero pari a 3.923 unità al 31 dicembre 2022. L'organico in part time al termine del periodo era di 246 unità (236 per la terra e 10 per il volo), quello con contratto di lavoro full time di 4.429 (1.422 per la terra e 3.007 per il volo).

Le seguenti tabelle mostrano i valori al 31 dicembre 2023 della forza puntuale e della forza media, raffrontata con la consistenza al 31 dicembre 2022:

PERSONE	Forza Puntuale al 31 dicembre 2023	Forza Puntuale al 31 dicembre 2022 (*)	Delta
Dirigenti	35	36	-1
Quadri e Impiegati	1.610	1.569	41
Operai	13	19	-6
<b>Totale Terra</b>	<b>1.658</b>	<b>1.624</b>	<b>34</b>
Piloti	978	778	200
Assistenti di Volo	2.039	1.521	518
<b>Totale Volo</b>	<b>3.017</b>	<b>2.299</b>	<b>718</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.675</b>	<b>3.923</b>	<b>752</b>

PERSONE	Forza Media gen - dic 2023	Forza Media gen - dic 2022 (*)	Delta
Dirigenti	35,8	36,7	-1
Quadri e Impiegati	1.580,6	1.287,8	293
Operai	11,6	18,0	-6
<b>Totale Terra</b>	<b>1.627,9</b>	<b>1.342,5</b>	<b>285</b>
Piloti	913,6	666,9	247
Assistenti di Volo	1.822,8	1.253,9	569
<b>Totale Volo</b>	<b>2.736,5</b>	<b>1.920,8</b>	<b>816</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.364</b>	<b>3.263</b>	<b>1.101</b>

(\*) Si evidenzia l'aggiornamento del dato di organico per l'anno 2022 a seguito del reintegro di 71 assistenti di volo (assunti a luglio 2023 con decorrenza 15/10/2021) e di 1 pilota (decorrenza maggio 2022)

## Il Processo di Assunzione

Nel corso del 2023 sono continuate le assunzioni previste dal Piano Industriale 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.

Per il personale navigante sono stati assunti i piloti e gli assistenti di volo in coerenza con la crescita dell'attività operativa legata all'ingresso in flotta dei nuovi aeromobili di Lungo e Medio Raggio.

E', inoltre, proseguita la collaborazione con le principali Università (es. Luiss, Bocconi, Roma Tre) ed i centri per l'impiego per l'inserimento di stagisti curriculari ed extra-curriculari e la partecipazione ad una serie di eventi, tra cui career day e diversity day, per favorire l'incontro tra azienda e categorie svantaggiate o neolaureati.

## Relazioni Industriali

In data 22 febbraio 2023 è stato sottoscritto con le OO.SS./AA.P. un accordo in merito ai trattamenti economici del personale, con l'obiettivo di adeguare i livelli salariali rispetto ai valori tabellari applicati nella fase di avvio della Capogruppo.

Ferma restando la sostenibilità economica, la manovra di carattere strutturale negoziata, all'esito dell'autorizzazione del CDA, rispondeva all'esigenza di sostenere il piano di sviluppo dell'azienda e la capacità delle società del Gruppo di essere attrattiva in un mercato competitivo e in espansione.

In sintesi, le linee di intervento dell'accordo hanno previsto, oltre alla ridefinizione importi del Premio di Risultato:

per il personale navigante,

- l'applicazione per i primi 15 mesi dalla data di costituzione del rapporto di lavoro delle tabelle retributive previste dal CCNL per situazioni specifiche, tra cui la fase di start up delle aziende (MOD2). Decorsi 15 mesi applicazione di tabelle incrementalì (MOD1);

per il personale di terra

- l'adeguamento base di computo per le maggiorazioni dello straordinario/notturmo/ festivo;
- il Welfare, borsellino elettronico individuale pari a € 458 nel quarto trimestre del 2023;
- la ricostruzione della retribuzione per il personale al quale, all'assunzione, era stata riconosciuta una retribuzione inferiore del 15% rispetto a quella precedente.

Con l'obiettivo di promuovere programmi di flessibilità della prestazione a sostegno della conciliazione del work-life balance dei dipendenti e di una efficiente gestione dello straordinario, nel mese di aprile è stato raggiunto un accordo con le OO.SS. per l'attivazione - dal 1.6.2023 - dell'istituto contrattuale della "Banca Ore"

per il Personale di Terra, che prevede il recupero delle ore di lavoro straordinario mediante la programmazione di pari quantità di ore di riposo/permesso compensativo.

Nel mese di maggio è stato sottoscritto un accordo che ha regolamentato, in accordo con la normativa EASA, la partecipazione di rappresentanti tecnici delle OO.SS./AA.PP. per il personale navigante, nell'ambito del Fatigue Safety Action Group (FaSAG).

Nel corso del mese di novembre è stata attivata la piattaforma Welfare di ITA Airways per la fruizione da parte del Personale di Terra dei Flexible Benefits, come previsto dall'accordo aziendale di febbraio.

La contrattazione di secondo livello, così come il CCNL Trasporto aereo, si applica anche al Personale Quadro e Impiegato della Società Volare Loyalty.

## Formazione e sviluppo

Nel corso dell'anno 2023 è proseguita l'attività di formazione obbligatoria in ambito Privacy (ex GDPR).

La formazione, che ha riguardato il personale di Ita Airways e Volare, ha coinvolto circa 700 risorse.

A maggio 2023 è stato lanciato 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.

Per il Personale Navigante Tecnico, nell'anno 2023 è continuata l'attività addestrativa per le abilitazioni aeromobili e sono state effettuate 194 assunzioni destinate ad aeromobili A320, A330 ed A220. In totale, 129 tra piloti e comandanti hanno effettuato il corso di abilitazione per aeromobili A330, 120 per aeromobili A320 e 82 per aeromobili A220.

Sono stati effettuati 64 Corsi Comando su aeromobili A320 ed A220 ed è proseguita la formazione per l'abilitazione all'aeromobile A350 per 58 tra Comandanti e Piloti. Inoltre, sono state effettuate 4.660 sessioni di simulatore.

Relativamente al Personale Navigante di Cabina, nel corso del 2023 sono state assunte e formate 650 risorse e sono stati effettuati 42 passaggi a livello P1 e 107 passaggi a livello P2.

## Salute e sicurezza sul Lavoro

Nel 2023 il Servizio di Prevenzione e Protezione ha predisposto l'impianto documentale delle deleghe di funzioni di sicurezza conferite dal Datore di lavoro ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 81/2008.

Ad ottobre 2023 è stata emessa la revisione 2 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.

Nel corso dell'anno si sono svolte le campagne di rilievi strumentale all'interno dei luoghi di lavoro delle società Italia Trasporto Aereo SpA e Volare Loyalty SpA.

Nel corso dell'anno 2023 è proseguita l'attività di formazione obbligatoria in ambito Salute e Sicurezza sul Lavoro (ex D.lgs. 81/08). La formazione ha riguardato il personale di terra e il personale navigante ed ha

interessato le figure di Dirigente per la sicurezza, Preposto per la sicurezza, Lavoratore, Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, Addetti lotta antincendio e primo soccorso.

La formazione Sicurezza sul Lavoro, erogata sia in modalità e-learning che in presenza, ha riguardato complessivamente 3.735 risorse.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione ha visitato tutti gli ambienti di lavoro delle società del Gruppo ubicati nel territorio nazionale. I sopralluoghi si sono svolti in collaborazione con l'Ente Medical Services.

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

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

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

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

Inoltre, ai sensi del comma 4 del D.L. 17 marzo 2020 n. 18, così come modificato, “il Ministero dell'Economia e delle Finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale con un apporto complessivo di € 3 miliardi da sottoscrivere e versare nell'anno 2020 anche in più fasi e, per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica”. Tale importo è stato successivamente ridotto a € 1,35 miliardi a seguito delle interlocuzioni con la Commissione europea.

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

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

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

Successivamente, il Consiglio di Amministrazione in data 15 luglio 2021 ha approvato le linee del Piano Industriale 2021-2025. Il progetto industriale include le variazioni richieste dalla Commissione Europea nel corso delle interazioni dei mesi precedenti con il Governo italiano. In pari data, infatti, la Commissione Europea ha inviato alle Istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il Piano Industriale di ITA Airways, come modificato a seguito delle interlocuzioni avvenute, la cui sostenibilità è stata confermata anche da pareri di congruità (MEOP Market Economy Operator Principle, criterio che valuta se l'azionista pubblico si comporta come un investitore privato) rilasciati dagli advisor indipendenti Mediobanca e Kearney.

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

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

In data 12 ottobre 2022, il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il progetto di bilancio intermedio di Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 30 giugno 2022.

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

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

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

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

In data 11 maggio 2023, l'Assemblea ha deliberato (i) di approvare il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 di Italia Trasporto Aereo S.p.A., evidenziando una perdita netta di esercizio pari ad Euro 486.185.467,12 la quale, al netto del ripianamento della perdita approvata dall'Assemblea dell'8 novembre 2022 per il periodo 1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022, pari ad Euro 271.875.677,69, è stata ridotta ad Euro 214.309.790,43, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 524.059.921,12, comprensivo del risultato dell'esercizio, che è stato riportato a nuovo; (ii) di rinviare la nomina del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale ad una successiva riunione assembleare, in ragione del contestuale svolgimento della trattativa tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e Lufthansa, per la cessione a quest'ultima di una quota di partecipazione di ITA Airways.

In data 20 luglio 2023, l'Assemblea ha deliberato: (i) di rideterminare in 3 il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione; (ii) di nominare, quali nuovi componenti del Consiglio di Amministrazione, Antonino Turicchi, per la carica di Presidente, Valeria Vaccaro e Francesco Spada, in qualità di consiglieri, autorizzando il Consiglio di Amministrazione della Società ad attribuire al Presidente del Consiglio di Amministrazione, Antonino Turicchi, le deleghe operative nelle seguenti materie: strategie, finanza, comunicazione, relazioni istituzionali, affari legali e risorse umane. I nuovi membri dureranno in carica fino all'Assemblea che approverà il bilancio al 31 dicembre 2025; (iii) di nominare quali nuovi membri del Collegio Sindacale, Marina Scandurra, per la carica di Presidente, Paolo Maria Ciabattoni e Giovanni Naccarato, quali Sindaci effettivi, per la durata di tre esercizi (2023 - 2024 e 2025) e comunque fino alla data dell'Assemblea che approverà il bilancio al 31 dicembre 2025.

In data 20 luglio 2023 il Consiglio di Amministrazione ha approvato (i) le materie riservate alla competenza del Consiglio di Amministrazione, (ii) il conferimento dei poteri al Presidente; (iii) la nomina del Direttore Generale; (iv) la nomina dell'Accountable Manager, (v) la nomina del Datore di Lavoro, (vi) la nomina del Dirigente Preposto e (vii) la nomina dell'Organismo di Vigilanza.

In data 31 luglio 2023 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha erogato la terza tranche di aumento di capitale, pari a 250 milioni di Euro, prevista nel Piano industriale della Società, mediante un versamento soci in conto futuro aumento di capitale, che non matura interessi e che non sarà oggetto di una richiesta di restituzione.

In data 19 dicembre 2023 il Consiglio di Amministrazione ha nominato Barbara Luisi quale componente dell'organo amministrativo, per cooptazione, ai sensi dell'art. 2386, primo comma, del Codice Civile, alla luce delle dimissioni rassegnate, in data 11 dicembre 2023 e con effetto immediato, da Valeria Vaccaro, per ragioni connesse all'assunzione di una carica istituzionale incompatibile con quella di Consigliere di ITA Airways.

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, al fine di accelerare la definizione di partnership che assicurino il perseguimento degli obiettivi di sviluppo industriale e di potenziamento dell'attività della Compagnia. In data 27 gennaio 2023 il MEF ha annunciato di aver sottoscritto la lettera d'intenti di Deutsche Lufthansa AG per acquisire una quota di minoranza di ITA Airways, documento propedeutico per aprire la trattativa tra le parti. In data 25 maggio 2023 il MEF e Deutsche Lufthansa AG 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 Deutsche 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 comune. 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.

## Partecipazioni

Al 31 dicembre 2023 le partecipazioni in essere della Capogruppo sono di seguito rappresentate:

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

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

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

Di seguito si riassumono le principali informazioni societarie:

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 TitoFlavio Scibetta; Sindaci effettivi Giovanni Izzi e Stefano Saponaro  
Compensi: 35.000€ al Presidente del Collegio Sindacale e 25.000€ a ciascuno dei Sindaci effettivi  
Società di Revisione: KPMG S.p.A.  
Attività di direzione e coordinamento: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

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

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 della Compagnia.

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 senza valore nominale

Amministratori: Andrea Olini, Anna 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 membri del Consiglio di Amministrazione, il decreto istitutivo della Società ha previsto i seguenti compensi:

- Presidente<sup>7</sup> € 70.000
- Amministratore Delegato € 35.000
- Consiglieri € 35.000

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

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

---

<sup>7</sup> Il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice civile, ha deliberato, in linea con la politica di remunerazione approvata dal consiglio stesso e dall'assemblea degli azionisti, di riconoscere al Presidente un emolumento fisso di Euro 330.000,00, aggiuntivo rispetto al compenso ex art. 2389, comma 1, del Codice Civile, determinato in Euro 70.000,00 dall'Assemblea dei soci, , nonché un piano di incentivazione a breve termine (MBO) pari al 50% della remunerazione fissa e un piano di incentivazione a lungo termine (LTI) pari al 50% della remunerazione fissa.

## Governance aziendale e deleghe

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

### Assemblea degli azionisti

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

### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è l'organo cui è demandata l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società, con facoltà di compiere tutti gli atti opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, ad esclusione degli atti riservati all'Assemblea dalla legge e dallo statuto. Il C.d.A. è attualmente composto da tre 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 ed esercita le deleghe conferite in materia di strategie, finanza, rapporti istituzionali e comunicazione, affari legali e risorse umane, nonché i compiti definiti dal Codice civile in tema di gestione delle riunioni consiliari/assembleari.

### Amministratore Delegato

L'Amministratore Delegato ha la rappresentanza della Società e anche in qualità di Direttore Generale gestisce le attività operative e di business della stessa, nonché esercita le deleghe in tema di acquisti, legale e compliance e risorse umane. Si precisa che lo stesso ha ricoperto altresì i seguenti ruoli di Accountable Manager e di Datore di Lavoro fino al 20 luglio 2023, data in cui l'Assemblea ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione.

### Direttore Generale

Il Direttore Generale ha il compito di gestire le attività operative e di business della Società, esercitando le deleghe operative ricevute dal Consiglio di Amministrazione in data 20 luglio 2023 nelle seguenti materie: commerciale, marketing, procurement, technology, fleet, network & alliances, sostenibilità, corporate security e customer operations.

### Collegio Sindacale

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

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

### **Operazioni con Parti correlate**

La Società ha identificato quali Parti Correlate i componenti del Consiglio di Amministrazione, 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 è controllata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che non esercita nei confronti delle società da esso partecipate, tra cui ITA Airways, attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del Codice civile.

### **Analisi e gestione dei rischi**

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

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

La mappatura preliminare dei rischi effettuata nel 2022 è stata aggiornata nuovamente alla fine del 2023 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, la Società monitora con particolare attenzione la dinamica del prezzo del carburante nonché del tasso di cambio euro/dollaro al fine di porre in essere eventuali azioni di mitigazione di tali rischi, attraverso accordi con principali fornitori di carburante o controparti finanziarie.

Per un maggiore dettaglio sulle strategie di copertura e sulle operazioni essere al 31.12.2023 si rimanda al paragrafo 7.2 del bilancio consolidato e al paragrafo n. 6.2 delle note illustrative al bilancio d'esercizio.

### **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 e Gestione (di seguito "Modello") in ottemperanza all'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 231/01 e successive modifiche e integrazioni, il quale ha introdotto uno specifico regime di responsabilità penale-amministrativa anche a carico delle 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, è un documento organizzativo contenente una integrata declinazione di attività sociali, 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 (di seguito "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.

## **Attività di Ricerca e Sviluppo**

Nel contesto delle attività di Ricerca e Sviluppo, ITA Airways ha avviato il progetto "Creative ITA" in collaborazione con l'Università LUISS GUIDO CARLI. Questo progetto ha inteso esplorare le potenzialità dell'Intelligenza Artificiale Generativa nel settore del trasporto aereo, con l'obiettivo di migliorare diversi aspetti operativi prevedendo strumenti che possono contribuire a migliorare la produttività, le vendite digitali e supportare le scelte operative offrendo nuove prospettive per l'innovazione nel settore del trasporto aereo.

## 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 sottoforma 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.

###### *Trieste*

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 96 del 12 aprile 2023 sono stati imposti oneri di servizio pubblico per il servizio aereo di linea sulla rotta Trieste-Milano Linate e v.v. Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. C163 dell'8 maggio 2023 la Commissione Europea ha informato della pubblicazione del relativo bando di gara per l'assegnazione del diritto di operare i servizi aerei in esclusiva e con compensazione dal 1° settembre 2023 al 30 agosto 2026. Entro la scadenza del 10 luglio 2023 solo ITA Airways ha presentato offerta, vedendosi aggiudicata la gara.

###### *Crotone*

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 267 dell'8/9/2022 (e relativo allegato tecnico) sono stati imposti oneri di servizio pubblico sulla rotta Crotone-Roma Fiumicino e v.v.

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. C448 del 25 novembre 2022 la Commissione Europea ha informato della pubblicazione del relativo bando di gara per l'assegnazione del diritto di operare i servizi aerei in esclusiva e con compensazione dal 26 marzo 2023 al 25 marzo 2026.

La gara di cui sopra è andata deserta, per tale motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il Decreto n. 71 del 27 marzo 2023, per rivedere il regime di OSP imposto in precedenza.

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. C190 del 31 maggio 2023 la Commissione Europea ha informato della pubblicazione del relativo bando di gara per l'assegnazione del diritto di operare i servizi aerei in esclusiva e con compensazione dal 1° settembre 2023 al 31 agosto 2026.

Entro la scadenza del 31 luglio 2023 hanno presentato offerta ITA Airways, Sky Alps e Volotea. La gara è stata aggiudicata a Sky Alps.

#### 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.

#### Legge regione Sardegna nuovi voli

La Regione Sardegna ha previsto, all'art.136 della L.R. n.9 del 23.10.2023, specifiche disposizioni in materia di aiuti per il potenziamento del traffico aereo della Sardegna, nel rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree. Con successive deliberazioni della Giunta regionale n. 44/14 del 14.12.2023 e n. 47/20 del 29.12.2023, sono state adottate le direttive applicative della succitata misura di aiuto, consistente nello stanziamento di € 30.000.000,00 per gli anni 2024-2026. Il regime di aiuto introdotto con la sopra citata disposizione ha come scopo principale il potenziamento del traffico aereo da e

verso gli aeroporti sardi, nel rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato alle compagnie aeree, per migliorare la connettività della Sardegna e la mobilità dei cittadini dell'Unione europea, col fine di aumentare la libertà di circolazione, non solo dei sardi ma di tutti i cittadini europei, affiancando al modello della continuità territoriale uno strumento che faciliti lo sviluppo di nuovi collegamenti da e verso l'Isola.

La misura è volta, altresì, a ridurre gli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e a favorirne lo sviluppo ai sensi dell'articolo 119, comma 6, della Costituzione e per incentivare le compagnie aeree a correre il rischio di aprire nuovi collegamenti. Il 23 febbraio 2024 l'Assessorato dei Trasporti della Regione ha diramato un avviso pubblico esplorativo invitando i vettori aerei a manifestare interesse entro il 26 marzo 2024 in modo da acquisire informazioni utili alla predisposizione della futura procedura ad evidenza pubblica mediante la quale verranno assegnati gli aiuti.

### Sconti Sicilia

Il 10 novembre 2023 è stato pubblicato il Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento delle infrastrutture, 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 ha come 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. Si prevede che lo sconto applicato dai vettori aerei aderenti sia rimborsato ai vettori stessi dalla Regione Sicilia.

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.

### 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 al 30/06/2024.

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

### Decreto Asset

Con il Decreto Legge del 10 agosto 2023 n. 104 recante Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici ("Decreto Asset") erano state inizialmente previste alcune norme di interesse per il settore quali i) il divieto della fissazione dinamica dei prezzi dei biglietti aerei sui collegamenti nazionali da/per le isole qualora questa pratica avvenisse durante in periodo di picco di domanda legata alla stagionalità o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale e conducesse ad un

prezzo di vendita del biglietto o dei servizi accessori del 200% superiore alla tariffa media del volo, ii) il divieto di utilizzo di procedure automatizzate di determinazione delle tariffe basate su attività di profilazione web dell'utente o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni quando esso comporti un pregiudizio al comportamento economico dell'utente e iii) l'apposizione di un tetto massimo alle tariffe sulle rotte in continuità territoriale.

A valle della fase parlamentare di conversione del Decreto, l'articolo 1 del provvedimento inizialmente presente nel DL è stato integralmente sostituito a seguito di un emendamento governativo che ha eliminato il "divieto di utilizzo dell'algoritmo" nel caso in cui lo stesso avesse provocato un aumento del prezzo di oltre il 200% rispetto alla tariffa media su rotte da/per le isole in periodi di festività o in caso di emergenze nazionali; tali elementi sono stati "trasformati" in criteri di cui l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) potrà tener conto per avviare un procedimento per accertare eventuali intese restrittive della concorrenza o abuso di posizione dominante da parte dei vettori aerei. Il nuovo articolo introduce anche disposizioni relative alla trasparenza in materia di incentivi aeroportuali, nonché di trasparenza tariffaria.

Il Decreto è stato convertito con Legge 9 ottobre 2023 n. 136.

### Decreto Energia

Sulla Gazzetta Ufficiale del 29 settembre 2023 è stato pubblicato il Decreto Legge del 29 settembre 2023 n. 131 recante misure urgenti in materia di energia, interventi per sostenere il potere di acquisto e a tutela del risparmio ("Decreto Energia").

Il decreto conteneva, all'art. 6, la norma recante "*Disposizioni di interpretazione autentica in materia di cessione di complessi aziendali da parte di aziende ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria*" che chiariva che, in coerenza con l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, l'articolo 56, comma 3-bis, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, si interpreta nel senso che si intendono in ogni caso operazioni effettuate in vista della liquidazione dei beni del cedente che non costituiscono trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'articolo 2112 del codice civile, le cessioni poste in essere in esecuzione del programma di cui all'articolo 27, comma 2, lettere a) e b-bis), del medesimo decreto legislativo, qualora siano effettuate sulla base di decisioni della Commissione europea che escludano la continuità economica fra cedente e cessionario.

Il Decreto è stato convertito in Legge 27 novembre 2023 n. 169 e il testo dell'articolo 6 non ha subito modifiche durante la fase di conversione.

### Ambito UE

#### UE – ASEAN

Nel mese di ottobre si è svolto a Singapore il primo incontro del Comitato Congiunto Commissione Ue - Paesi ASEAN nell'ambito dell'accordo sul trasporto aereo siglato dai due blocchi nel 2021.

L'accordo permette di operare "qualsiasi numero di voli diretti tra i Paesi di entrambe le regioni", e fornirà elementi importanti a garanzia di una concorrenza leale, rafforzando le prospettive reciproche per il commercio e gli investimenti. I lavori del Comitato hanno consentito alle due Controparti di condividere le proprie osservazioni sull'applicazione dell'intesa e chiarire taluni ambiti di interpretazione nell'ottica di favorire lo sviluppo dei collegamenti aerei tra Europa e paesi ASEAN.

### EU-Qatar

Nel mese di novembre si è svolto a Bruxelles il secondo incontro del Comitato Congiunto EU-Qatar, creato per sovrintendere l'applicazione e l'interpretazione dell'accordo omnicomprendivo definito tra le due Parti, attualmente in vigore.

L'incontro ha offerto l'opportunità per entrambe le parti di valutare la corretta applicazione delle norme ivi incluse, ed in particolare relativamente alle disposizioni sulla Fair Competition, nonché raccogliere dettagli dal governo qatariota rispetto alle misure implementate a livello nazionale per garantire le condizioni di trasparenza previste nell'accordo.

### EU-US

Nel mese di luglio si è svolto a Washington D.C. il 25esimo Comitato Congiunto Stati Uniti – Unione Europea, previsto nell'ambito dell'“Open Sky”, l'accordo omnicomprendivo attualmente regolante i rapporti aeronautici tra Europa e Stati Uniti d'America.

Tra i principali punti esaminati in sede di incontro, segnaliamo il forte interesse dell'amministrazione americana per le limitazioni alla capacità imposte presso lo scalo di Amsterdam (è stata prevista con l'occasione una specifica sessione presentata dal Ministero dei Trasporti olandese), così come le misure previste nell'ambito del pacchetto Fit for 55, che regoleranno la transizione green del settore aviation dal 2025. Da parte della Commissione UE, l'incontro ha fornito l'occasione per sollevare in via chiara e determinata la questione relativa alla disparità di trattamento a cui sono sottoposti gli equipaggi europei, tutt'ora soggetti a visto d'ingresso negli USA, rispetto ai corrispettivi statunitensi, esenti da tale obbligo in ingresso sul territorio europeo. La delegazione USA si è impegnata ad approfondire la questione, ma persistono vincoli di natura legale alla modifica della normativa di riferimento.

È stata inoltre posta l'attenzione su talune possibili proposte legislative all'esame del Congresso e del Senato americano, che potrebbero seriamente minare la consistenza dell'accordo Open Sky. Sono infatti allo studio delle proposte di legge volte ad introdurre maggiori oneri e limitazioni per i vettori europei che intendano operare sugli Stati Uniti da paese UE diverso da quello di stabilimento, mettendo così in discussione uno dei principi cardine della Comunità europea.

L'amministrazione USA ha infine confermato lo stanziamento di circa 247 Mln USD a favore dei vettori USA per il sostegno della ricerca e dello sviluppo di tecnologie green, quali i combustibili sostenibili (i c.d. SAF – Sustainable Aviation Fuels). La misura è parte integrante del pacchetto di aiuti inseriti nell'Inflation Reduction Act (IRF)

### Fit for 55

Lo scorso 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 applicherà 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% 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. La misura è attualmente oggetto di discussione tra i Paesi membri sotto la guida della Presidenza del Consiglio belga, e sono attesi aggiornamenti entro il mese di aprile 2024.

#### EU ETS – Assegnazione quote gratuite ex Alitalia

Nel mese di marzo 2023 il Comitato per la gestione della direttiva 2003/87/ce e per la gestione delle attività di progetto del protocollo di Kyoto (di seguito Comitato ETS) ha formalmente comunicato che la Direzione Generale per il Clima (DGCLIMA) della Commissione europea ha accolto l’istanza di assegnazione delle quote gratuite ETS ex Alitalia (nella misura del 64%), presentata da ITA Airways nel settembre 2021 e supportata con successive audizioni e scambi con il Comitato stesso e con la DG CLIMA. La decisione ha riconosciuto dunque la coerenza delle argomentazioni portate a dimostrazione della titolarità in capo ad ITA Airways dei suddetti diritti.

#### **Ambito Extra-UE**

##### Negoziati ICAN

Dal 3 al 7 dicembre u.s. si è svolto a Riyadh (Arabia Saudita) l’ICAN 2023 (ICAO Air Services Negotiation Event), l’evento annuale organizzato dall’ICAO, nel corso del quale le delegazioni governative e le autorità aeronautiche dei Paesi membri si riuniscono per analizzare le tendenze del trasporto aereo internazionale, e definire parimenti nuovi accordi sui servizi aerei bilaterali

In esito agli incontri negoziali tenutisi nel corso della manifestazione, sono state emendate le intese bilaterali vigenti tra Italia e Arabia Saudita, Kuwait, Egitto, Brasile, UK, Senegal, Bahrain, Kenya, nei termini di seguito specificati:

- **Arabia Saudita** - frequenze passeggeri da 28 a 60 e cargo da 7 a 14; per i vettori sauditi possibilità di servire Roma, Milano, Venezia + 2 punti s scelta. Per gli italiani Riad, Gedda, Dammam + 2 punti liberi. Ampie facoltà code sharing.
- **Bahrain** - frequenze passeggeri da 14 a 21 e cargo da 7 a 21; mantenute le quinte libertà passeggeri e cargo (fino a 7/7). Ampie facoltà di code sharing.
- **Brasile** - frequenze passeggeri da 30 a 35 e cargo da 7 a 14; UK - cargo da 3 a 7; vengono eliminate le restrizioni sui punti servibili sia in Brasile che in Italia. Potranno dunque essere operati tutti gli scali in Brasile e Italia.

- **Egitto** - frequenze passeggeri da 35 a 60 e confermate le 3 frequenze cargo; viene confermata l'interdizione per i vettori low cost sullo scalo di Cairo (CAI). Viene previsto allo scopo l'aeroporto di Sphinx International Airport, aperto ai vettori a basso costo.
- **Kenya** – previste 21 frequenze passeggeri e cargo da 7 a 14. Previste Roma, Milano, Venezia + 2 punti per i vettori di Controparte, mentre per gli operatori italiani sono previste Nairobi, Mombasa + 2 punti. Confermate ampie facoltà per i code share.
- **Kuwait** - frequenze passeggeri da 10 a 21 e cargo da 4 a 14; per i vettori kuwaitiani possibilità di servire Roma, Milano + 2 punti s scelta. Ampie facoltà code sharing.
- **United Kingdom** - incrementati servizi all-cargo con diritti di quinta libertà da 3 a 7 collegamenti settimanali.

Sono state inoltre definite nuove intese con i seguenti Paesi:

- **Sierra Leone** - 7 frequenze passeggeri e 3 cargo; ampia tabella delle rotte e facoltà operative per i code sharing che consentono avvio collaborazioni con vettori anche di Paesi terzi.
- **Zimbabwe** - 14 frequenze passeggeri e 7 cargo; ampia tabella delle rotte e facoltà operative per i code sharing che consente avvio collaborazioni con vettori anche di Paesi terzi.

Da segnalare infine che l'incontro negoziale con la delegazione della **Nigeria** non ha portato alla definizione di nuove intese, bensì alla firma di un Record of Discussion (RoD) mediante il quale le autorità nigeriane hanno ribadito la volontà di non autorizzare alcun vettore designato da parte dell'Italia fino a che non saranno sanati i debiti maturati da Alitalia (il cui ammontare è di circa 2 milioni euro). Enac ha confermato in tal senso che si farà parte attiva per facilitare i contatti tra il Governo nigeriano e i Commissari Straordinari di Alitalia SAI in a.s. per favorire una possibile soluzione.

### Angola

In data 11 luglio si sono tenute a Roma le consultazioni aeronautiche tra Italia e Angola che hanno condotto alla definizione di un Air Service Agreement e di un Memorandum of Understanding. Si riportano, in sintesi, gli aspetti salienti di quanto concordato tra le parti:

- pluridesignazione delle compagnie (vettori italiani e UE stabiliti per la parte italiana);
- capacità pari a 14 frequenze settimanali per i servizi passeggeri e 7 quelli all cargo;
- diritti di quinta libertà: per i servizi passeggeri è stato stabilito che l'esercizio di diritti di quinta libertà su determinati punti intermedi e/o oltre sarà soggetto all'approvazione dell'Autorità aeronautica che riceve la richiesta; per i servizi all cargo le Parti hanno concesso diritti di quinta libertà su punti intermedi e/o oltre su tutte le frequenze cargo previste; • tabella delle rotte liberalizzata per i punti intermedi, dietro e oltre e quattro destinazioni nei rispettivi territori (inclusi gli aeroporti di Roma, Milano, Venezia e di Luanda, espressamente nominati).
- Tra le facoltà operative sono previste: code sharing (anche con paesi terzi), leasing, stop over, change of gauge, coterminizzazione.

### 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.

## Uruguay

Si rende noto che lo scorso mese di maggio si sono svolte a Roma le prime consultazioni aeronautiche tra Italia e Uruguay, che hanno condotto alla definizione di un *Air Service Agreement* e di un *Memorandum of Understanding*, che regoleranno le relazioni aeronautiche tra i due Paesi.

Si riportano, in sintesi, gli aspetti salienti di quanto concordato tra le parti:

- Designazione: pluridesignazione delle compagnie (vettori italiani e UE stabiliti per la parte italiana e vettori dell'Uruguay e stabiliti nella Latin American Civil Aviation Commission, per la Controparte);
- Capacità: 14 servizi passeggeri settimanali per i vettori di ciascuna Parte, e frequenze illimitate per i servizi all cargo;
- Diritti di quinta libertà: per i vettori designati dall'Italia: 7 frequenze passeggeri su punti intermedi e oltre in Sud America; per i vettori designati dall'Uruguay 7 frequenze passeggeri, delle quali 5 su punti intermedi ed oltre in Sud America e 2 su due punti intermedi ed oltre in Europa; diritti di quinta libertà per i servizi all cargo senza limitazioni;
- Tabella delle rotte: liberalizzati i punti intermedi, behind e beyond e quattro destinazioni nei rispettivi territori. In particolare:
  - Per l'Uruguay: Roma, Milano, Venezia + 1 punto
  - Per l'Italia: Montevideo, Punta del Este, Durazno + 1 punto

## Venezuela

Nel corso della visita istituzionale effettuata in Italia del luglio 2023, una delegazione di alto livello del Governo della Repubblica Bolivariana del Venezuela, guidata dal Presidente dell'INAC (Instituto Nacional de Aeronáutica Civil), è stata accolta dalla Compagnia. La delegazione ha fornito un quadro sulla situazione nel Paese - particolarmente incoraggiante rispetto agli anni passati, e confermato la volontà politica del Governo venezuelano di riavviare le relazioni aeree ed economiche con l'Italia. E' stato infine evidenziato dalla medesima come le problematiche relative ai tassi di cambi sembrano ora superate, e le procedure di rimpatrio delle valute generale nel Paese ricondotte ai normali standard internazionali.

Relativamente alle relazioni aeronautiche bilaterali, si segnala come ITA Airways sia attualmente titolare dei diritti di traffico (designazione e 7 frequenze settimanali) utili ad operare tra Italia e Venezuela.

## Contenziosi in essere

### Contenzioso trasportistico

In merito alla gestione del contenzioso trasportistico civile avente come oggetto del contendere i disservizi a passeggeri e bagagli, al 31 dicembre 2023 risultano pendenti nel territorio italiano 1.728 procedimenti giudiziari, aventi ad oggetto richieste di indennizzo ai sensi del Regolamento (CE) n. 261/2004 e della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, per un importo complessivamente di poco superiore ad euro 1.700.000, il cui rischio di soccombenza è stato stimato sulla base anche delle indicazioni fornite dai consulenti legali appositamente incaricati.

All'estero risultano pendenti n. 782 procedimenti (rischio stimato pari a circa € 1.470.000), 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. Ultima udienza celebrata il 10 luglio 2023, al momento ancora in attesa di scioglimento della riserva assunta in udienza.
- 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. Prossima udienza (per ammissione mezzi istruttori): 25 marzo 2024.

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 confondibili con gli storici e noti Marchi Alitalia di proprietà industriale di ITA.  
Per questi motivi, in data 11 dicembre 2023 ITA ha promosso un contenzioso avverso Aeroitalia S.r.l. 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 predetto contenzioso civile è stato tra l'altro ritenuto necessario attivare altresì un incidente cautelare al fine di ottenere, nelle more della decisione di merito, la cessazione delle condotte contestate.

### Contenzioso amministrativo

Al 31 dicembre 2023 risulta pendente il seguente contenzioso amministrativo:

- Un giudizio è stato introdotto dinanzi al TAR Piemonte dalla SAVE, società di gestione aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, avverso la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 81/2022, pubblicata il 17 maggio 2022. Il relativo ricorso è stato notificato alla Società in qualità di controinteressato; la Società ha ritenuto di non doversi costituire in giudizio.

### Contenzioso giuslavoristico

Al 31 dicembre 2023 risultano complessivamente pendenti presso i Tribunali e/o le Corti d'Appello di Roma, Milano, Busto Arsizio, Civitavecchia, Palermo e Reggio Calabria n. 50 ricorsi che coinvolgono ITA Airways (per un totale complessivo di n. 1070 ricorrenti), in parte promossi da coloro che avevano già indirizzato alla Società diffide stragiudiziali (al 31 dicembre 2023 ne risultano pervenute circa n. 158, al netto dei lavoratori che hanno in seguito rinunciato alla stessa o che hanno azionato un giudizio in sede giudiziale).

Relativamente al contenzioso inerente alla pretesa applicazione dell'articolo 2112, c.c., per il riconoscimento della continuità del rapporto di lavoro tra Alitalia - Società Aerea Italiana in amministrazione straordinaria e ITA Airways, il rischio di soccombenza, anche alla luce dell'evoluzione processuale del contenzioso, è stato confermato dal legale esterno della Società come remoto.

Con riferimento a due giudizi ex art. 2112 c.c. definiti in primo grado con parziale accoglimento dei ricorsi avversari si segnala che i ricorrenti hanno azionato l'esecuzione della sentenza a loro favorevole pignorando una disponibilità dell'azienda per un importo massimo pari a circa 6 milioni di euro.

La Società sulla base del parere del proprio consulente legale giuslavorista ha valutato il rischio di soccombenza come possibile.

Inoltre, risultano marginali le azioni legali relative a pretese discriminazioni, rivendicazioni di carattere economico o di altra natura.

All'estero, nel corso del 2023 sono stati definiti favorevolmente alla Compagnia (o, in alternativa, sono stati transatti a condizioni favorevoli) n. 4 ricorsi. Al momento, quindi, risulta pendente n. 1 procedimento in Brasile azionato, anche in questo caso, da una ex dipendente Alitalia - Società Aerea Italiana in amministrazione straordinaria che rivendica la continuità del rapporto nei confronti di ITA Airways.

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

Per il giudizio azionato dal dipendente appartenente alla categoria del Personale Navigante (PNT) che ha lamentato il mancato avvio al corso comando, il legale esterno ha valutato il rischio di soccombenza come "possibile" e il relativo impatto economico stimato è un importo non materiale.

I due ex dirigenti destinatari di licenziamento per giusta causa hanno impugnato il provvedimento in sede giudiziale e, lo scorso 14 febbraio, il giudizio è stato definito con sentenza che ha parzialmente accolto le domande formulate dai lavoratori.

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

Al 31 dicembre 2023 sono stati presentati 4 reclami all'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali 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.

In particolare, per uno relativo al ritardato riscontro alla richiesta di accesso, il rischio sanzione appare remoto, seppure non lo si possa escludere del tutto dal novero delle possibilità. Gli altri tre reclami sono attualmente oggetto di valutazione da parte del Dipartimento Realtà Economiche e Produttive del Garante che ha formulato tre diverse richieste di informazioni, ai sensi dell'art.157 del Codice Privacy. 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. Attualmente, i fatti oggetto della segnalazione sono in fase di accertamento. 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.

## **Politiche di gestione della sicurezza**

### **Sicurezza informatica**

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

- l'implementazione di una nuova soluzione di Endpoint Detection & Response installata sia sulle workstation che sull'intera server farm;
- la somministrazione di formazione specifica sui temi cyber security;
- l'attivazione dell'Intrusion & Prevention System;
- l'implementazione di un servizio contro gli attacchi Distributed Denial Of Service di ultima generazione che oltre ai controlli volumetrici effettua analisi comportamentali;
- la revisione annuale dell'impianto di Information Security Management System.

### **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.

Inoltre, a decorrere dal 7 novembre 2023, è entrato in vigore l'emendamento n° 1 del Programma Nazionale di Sicurezza, emanato dall'ENAC, contenente le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme volte a garantire la sicurezza dell'aviazione civile ed a cui la Capogruppo si è prontamente adeguata.

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. In tale ottica si è proceduto ad installare, oltre al sistema di controllo accessi, un nuovo impianto di videosorveglianza presso tutte le strutture dove si svolgono le attività della Compagnia.

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

È inoltre assicurato il tesseramento aziendale e quello aeroportuale per lo scalo di Fiumicino, di tutte le risorse del Gruppo ed i fornitori di ITA Airways, secondo le tempistiche esplicitate dai clienti interni.

## Environment, Social and Governance

La Sostenibilità è un pilastro del Piano Industriale di ITA Airways, nata con l'obiettivo di diventare una Compagnia aerea innovativa e responsabile nei confronti delle collettività, del Paese e del Pianeta, creando valore per i Clienti, mettendo le proprie persone al centro, incorporando i principi ESG nella Governance aziendale; valori declinati interamente nel **Manifesto di Sostenibilità** "Under the same Sky".

In linea con i Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite e con gli obiettivi fissati a livello internazionale per il settore, la Compagnia ambisce a diventare carbon neutral entro il 2050, prevedendo una riduzione progressiva delle proprie emissioni nette di carbonio.

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 2023 è continuata 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:**
  - Decarbonizzazione
  - Compensazione delle emissioni
  - Green value chain
- **Social:**
  - Diversità, Inclusione e Crescita
  - Parità Di Genere e Pay Gap
  - Supporto alla Comunità
  - Promozione del Turismo
- **Governance:**
  - Value Based Management
  - Politiche e Pratiche Etiche
  - Engagement in the Sustainability Agenda.

Il piano 2023 si 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coinvolgimento dei passeggeri nella riduzione dell'impatto ambientale attraverso l'acquisto del SAF e la 'compensazione'</li> </ul>
 Ridurre l'impatto della value chain sul pianeta	<b>GREEN VALUE CHAIN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programmi di istruzione e formazione</li> <li>Politiche retributive, iniziative di 'welfare' e 'benefits'</li> </ul>
 Mettere le proprie persone al centro	<b>PARITA' DI GENERE E PAY GAP</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>SUPPORTO ALLA COMUNITA'</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>
 Creare valore per i clienti, le comunità e il nostro paese	<b>PROMOZIONE DEL TURISMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaborazione nella promozione dei principi del turismo sostenibile</li> </ul>
	<b>VALUE BASED MANAGEMENT</b>	<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>
 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>Sviluppo di strutture e processi di governance sulla sostenibilità</li> <li>Politiche aziendali per i controlli interni etici</li> </ul>
	<b>ENGAGEMENT IN THE SUSTAINABILITY AGENDA</b>	<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>
		<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>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>

Nel corso del 2023 ITA Airways ha completato l'implementazione di una serie di iniziative, previste all'interno delle succitate 36 linee di azione

- **Decarbonizzazione**

✓ Nel 2023 sono entrati in flotta **28 aeromobili di nuova generazione**: 6 Airbus 330-900, 14 Airbus 320neo, 2 Airbus 321neo, 4 Airbus 220-300, 2 Airbus 220-100 pari al 34% di nuova generazione. L'A330-900 è un aeromobile in assoluto tra i più moderni, versatile e innovativo. Progettato per essere efficiente su breve, medio e lungo raggio, permette un risparmio di carburante e quindi delle emissioni di CO2 del 25%, è stato realizzato incorporando tecnologia di bordo a sviluppi nell'aerodinamica, come i dispositivi che estendono l'apertura alare di quattro metri per generare maggiore portanza e ridurre la resistenza.

L'A320neo è un aeromobile single-aisle (a fusoliera stretta), tra i più avanzati ed efficienti al mondo in termini di consumo di carburante. È dotato di due motori tecnologicamente avanzati – il Pratt & Whitney's Pure Power PW1100G-JM geared turbofan e il CFM International's LEAP-1A - in grado di fornire prestazioni operative, economiche e ambientali eccezionali. Le estremità alari

alte 2,4 metri apportano una riduzione del consumo di carburante fino al 4% sulle lunghe distanze garantendo un minore consumo annuale delle emissioni di CO2 di circa 900 tonnellate.

L' A321neo è l'aeromobile con la fusoliera più lunga della famiglia A320 a corridoio singolo e offre autonomia e prestazioni di assoluto livello per il medio raggio.

Efficiente e silenzioso, il nuovo A321neo vanta consumi di carburante ed emissioni di CO2 per posto inferiori dell'oltre il 20% e consente una riduzione del 50% dell'impatto acustico rispetto agli aerei di precedente generazione.

L' A220-100 è l'aeromobile più piccolo della casa Airbus ma anche tra i più versatili e confortevoli, è utilizzato per il breve e medio raggio. Costruito con materiali avanzati, è leggero ed efficiente, permette un risparmio di carburante e quindi delle emissioni di CO2 del 25% e fino al 50% delle emissioni di Nox - rispetto agli aeromobili di precedente generazione.

- ✓ Con l'obiettivo di riduzione dell'impatto ambientale dei propri voli, ITA Airways ha sviluppato il Programma **Fly with SAF**. Il programma prevede il coinvolgimento dei Clienti B2B che hanno un accordo commercial e con ITA Airways.

I Clienti B2B che condividono l'obiettivo di un'aviazione sempre più green e responsabile, possono sostenere ITA Airways aderendo al programma e partecipando all'approvvigionamento di SAF. 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.

Durante il 2023 ITA Airways ha utilizzato il **SAF- Sustainable Aviation Fuel**, – in una quota dello 0,5% per tutti i voli Apostolici del Santo Padre verso le seguenti destinazioni: Congo, Sudan, Ungheria, Portogallo, Mongolia.

I voli apostolici sono stati effettuati a impatto ambientale zero Co2; la compensazione integrale delle emissioni non eliminabili derivate dal consumo carburante è avvenuta attraverso l'acquisto di "crediti di carbonio" contribuendo alla partecipazione di un progetto di riduzione di CO2 (certificato Gold Standard "The Breathing Space Improved Cooking Stoves Programme", in India). Per i voli apostolici ITA Airways ha acquistato 1,1t di SAF con un risparmio di Co2 pari a 3,6t e attraverso l'acquisto dei crediti di carbonio sono stati eliminati 710,5 di Co2 residuale.

Inoltre, in occasione della competizione «**The Sustainable Flight Challenge 2023** sono stati utilizzati 17,4t di SAF a totale sui voli della Roma-Miami-Roma il 20 e 21 maggio e i voli Roma-Barcellona-Roma il 28 maggio con un risparmio di 54,8t di Co2.

- ✓ ITA Airways mette a disposizione di tutti i clienti gratuitamente l'**edicola digitale**. Un servizio innovativo che ha consentito alla Compagnia di eliminare completamente le riviste cartacee a bordo dei propri aeromobili e nelle Lounge. L'edicola digitale è fruibile dai clienti ITA Airways che hanno effettuato il check-in e mette a disposizione di tutti oltre 7.000 titoli relativi a informazione, spettacolo, cultura, sport e moda da 120 paesi diversi e in più di 60 lingue. I contenuti possono essere scaricati e letti offline grazie ad una semplice APPi
- ✓ ITA Airways prosegue e rafforza il **Protocollo d'Intesa con Airbus** relativo alla collaborazione nell'ambito dei trasporti UAM (Urban Air Mobility) in Italia. Verrà sviluppato congiuntamente (eVTOL) CityAirbus NextGen, un vettore completamente elettrico in grado di trasportare fino a quattro persone (pilota incluso) su un raggio operativo di 80 km ad una velocità di crociera di 120

km/h - caratteristiche che lo rendono perfettamente adatto al trasporto veloce ed ecologico nelle città, Un progetto che riguarda lo sviluppo dell'aviazione civile urbana e di prossimità che consentirà ad ITA Airways di espandere la propria offerta anche alla connettività tra aeroporto e centri urbani o territori limitrofi con un innovativo velivolo elettrico a decollo e atterraggio verticale a zero emissioni.

- ✓ L'adesione al programma di modernizzazione del traffico aereo **Iris** da parte di ITA Airways è un altro esempio dell'impegno della Compagnia verso la sostenibilità e l'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.
- ✓ ITA Airways ha siglato un importante **Memorandum of Understanding** con il Gruppo Ferrovie dello Stato, al fine di creare servizi multimodali fra aereo e treno sempre più efficaci, con l'obiettivo di realizzare un'offerta congiunta per l'acquisto in un'unica soluzione di biglietti aerei e ferroviari. ITA Airways in collaborazione con Adr e Trenitalia ha lanciato **FCO CONNECT**, il servizio offre la possibilità di effettuare l'accettazione presso i banchi FCO Connect è garantita a tutti i possessori di singoli biglietti Trenitalia e ITA Airways e a coloro che acquistano il biglietto combinato "treno+aereo".

Con l'obiettivo di offrire una mobilità sempre più integrata e sostenibile mettendo al centro del progetto il cliente, ITA Airways ha siglato una partnership con AccesRail grazie alla quale è possibile programmare un viaggio in Europa arrivando alla destinazione desiderata direttamente con un biglietto combinato aereo più treno.

#### ▪ **Compensazione delle emissioni**

- ✓ ITA Airways collabora con CHOOOSE - società norvegese specializzata nel climate tech - per offrire ai Clienti la possibilità di calcolare e compensare le emissioni di CO2 dei propri voli (o supportare l'adozione di carburanti sostenibili). I progetti scelti - selezionati da esperti del settore con ITA Airways - sono certificati sulla base di standard accreditati e riconosciuti a livello internazionale, come VCS, Gold Standard, American Carbon Registry e Climate Action Reserve.

#### ▪ **Catena del Valore Green**

- ✓ ITA Airways ha avviato un processo di progressiva introduzione di **materiali di bordo sostenibili**. Nel 2023 continuano alcune sperimentazioni, come nella skyteam Challenge, altre modifiche sono state introdotte stabilmente. **Skyteam Challenge pilot test**: a bordo dei quattro voli sono stati utilizzati quasi esclusivamente materiali riciclabili riducendo drasticamente l'uso di plastica, materiali green per sacchi e buste, menu card in carta riciclata.

In modo stabile sono stati introdotti: posate in bioplastica in cabina Economy Lungo raggio e kit preimpostato in legno (incluso cucchiaino, zucchero e tovagliolo) in cabina Economy su tutta la rete; procedura di ricarica dell'erogatore di sapone da toilette a bordo (invece della sostituzione) sui voli in partenza dall'Italia; bicchiere di carta usa e getta in classe economica al posto del bicchiere di plastica con una forte riduzione dell'uso di plastica a bordo.

- ✓ **Il processo di gestione dei rifiuti a bordo** è stato sperimentato all'interno di The Sky Team Flight Challenge ottenendo il premio per il "Best waste management". Le azioni implementate per la competizione sono state: la rivisitazione dei materiali di consumo a bordo per poter ridurre materiale indifferenziato, utilizzo di divisori nei carrelli waste, programmazione dei carrelli waste e resto prodotti in cabina al fine di facilitarne la movimentazione, suddivisione del waste management in umido /riciclabile/indifferenziata durante il servizio e relativa pesatura, suddivisione del waste post volo da parte delle pulizie di bordo e pesatura.
  - ✓ Nell'ottica di generare consapevolezza dell'importanza della raccolta differenziata anche all'interno della Compagnia e per ridurre gli impatti ambientali, nel mese di luglio è stata avviata una **campagna di sensibilizzazione interna**. Nelle tre palazzine Alfa, Charlie e CBC sono stati disposti lungo i corridoi e i bagni contenitori dedicati alla plastica, all'umido e alla carta.
  - ✓ Per la **riduzione della plastica** è stato introdotto negli uffici della palazzina Alfa, il distributore d'acqua potabile che eroga acqua potabile filtrata riducendo l'utilizzo delle bottigliette di plastica con un risparmio di ca 7,3t di plastica e circa 2,9t di Co2.
  - ✓ Un altro progetto legato all'innovazione e all'ambiente, per il benessere e la salute della popolazione ITA Airways, è l'installazione di **pannelli assorbenti** nella palazzina Alfa "The Breath", rivestimenti in tessuto assorbente, che ha la capacità di catturare e disgrega le molecole inquinanti riducendo le sostanze inquinanti derivanti da riscaldamento, allergeni, prodotti chimici.
- **Diversità, Inclusione, Crescita, Parità Di Genere e Pay Gap**
    - ✓ ITA Airways supporta la **Campagna della IATA «25by2025»**, un'iniziativa globale per cambiare l'equilibrio di genere nel settore dell'aviazione, che si pone l'obiettivo di aumentare del 25% o fino a un minimo del 25% entro il 2025 il numero di donne in posizioni apicali e aree sottorappresentate. Attualmente la prima e seconda linea di ITA Airways ha una composizione femminile del 33%.
    - ✓ L'impegno di ITA Airways per le proprie persone si concretizza attraverso una serie di iniziative e momenti di condivisione: è stato avviato "ESG Talks", uno spazio dedicato alla cultura del benessere e alla conoscenza, indirizzata alla popolazione aziendale. Durante gli incontri vengono trattati temi di sostenibilità molto vicini alle persone, dalla salute ai diritti umani, dall'innovazione alle tematiche ambientali con l'intervento di diversi esperti esterni. Al primo incontro dal titolo «*La tutela della salute passa attraverso lo stile di vita*» tenutosi il 1° dicembre ha partecipato il Prof. Riccardo Masetti, Direttore dell'Unità Operativa Complessa di Chirurgia Senologica e del Centro di Senologia del Policlinico Gemelli Fondatore di Komen Italia.
    - ✓ Sempre con la collaborazione di Komen si è svolta un'iniziativa di prevenzione dedicata ai dipendenti, la **Carovana della prevenzione e della Salute**, Programma Nazionale Itinerante per la promozione della salute femminile. Komen ha coinvolto i dipendenti interessati attraverso due giornate di Carovana in cui effettuare gratuitamente esami multi-screening dedicati anche all'universo maschile.
    - ✓ ITA Airways ha aderito all'iniziativa **#Working with Cancer Pledge**, un progetto promosso da Publicis Group, Azienda Corporate Global di ITA Airways. Obiettivo della campagna, e quindi della nostra Compagnia, è contribuire all'eliminazione dello stigma spesso presente sui luoghi di lavoro

attraverso la realizzazione di azioni e misure volte a migliorare ed arricchire l'ambiente lavorativo, fornendo anche massima informativa in materia legale e contrattuale in caso di malattia grave (oncologica).

- ✓ Con l'obiettivo di aumentare l'aggregazione e il benessere delle nostre persone, a dicembre sono stati inaugurati due nuovi spazi esterni - seppur situati all'interno della palazzina - dedicati alla condivisione e allo svolgimento di diverse attività. Entrambi i cortili interni, infatti, sono stati pensati per essere utilizzati durante tutta la giornata lavorativa, in funzione del benessere psicofisico della persona: dalla pausa caffè al pranzo, dalle riunioni all'aperto agli eventi interni, ma anche come ulteriore spazio per svolgere la propria attività. Le aree saranno fornite di tavoli sociali con diversi punti di appoggio e per l'alimentazione elettrica, con copertura Wi-Fi.

#### ▪ **Supporto alla Comunità**

ITA Airways ha continuato la collaborazione con **organizzazioni no-profit** attive nel sociale, nella prevenzione e promozione della salute, supportando la diffusione delle loro iniziative.

- ✓ Nel 2023 ITA Airways ha supportato la **Giornata Internazionale Contro la Violenza sulle Donne** (25 novembre) - ricorrenza nata da una risoluzione delle Nazioni Unite del 1999 - In questa occasione, tutto il Personale Navigante maschile in servizio sabato 25 novembre ha indossato una spilla rossa di tessuto rigenerato, realizzata dalle detenute di "Made in Carcere".
- ✓ ITA Airways ha collaborato il 10 settembre, in qualità di vettore consigliato, al concerto dell'Evento di beneficenza "**Time for Change**", presso il Parco Archeologico del Colosseo, obiettivo dell'evento sostenere la sfida globale per un mondo più inclusivo e per raccogliere fondi per l'eradicazione della polio assicurando a tutti la possibilità di accedere alle vaccinazioni.
- ✓ Sempre sul filone della Sostenibilità sociale, nel mese di dicembre ITA Airways ha organizzato un'iniziativa di team building solidale. Presso la sala degli scivoli del Centro Addestramento, la Compagnia ha scelto di sostenere **Raise Against Hunger**, organizzazione internazionale no profit impegnata nella lotta contro la fame e la povertà nel mondo attraverso la distribuzione di cibo, aderendo al "Programma di Confezionamento Kit a sostegno delle comunità del territorio". 80 colleghi e il nostro Top Management ha collaborato al confezionamento di più di 17 mila kit alimentari, pasti destinati alle scuole dello Zimbabwe.
- ✓ In occasione della guerra in Turchia e Siria, ITA Airways ha partecipato attivamente sostenendo la raccolta fondi dell'Unicef mettendo a disposizione i propri canali di comunicazione per diffondere l'appello alla donazione a favore di **UNICEF** Italia, pagina dedicata in homepage del sito ai post dei canali social, agli annunci di bordo attraverso il personale navigante.
- ✓ A Natale sono stati donati 2.614 pasti Kasher congelati a **BANCO ALIMENTARE del LAZIO** – Organizzazione di volontariato - I pasti sono stati a loro volta distribuiti gratuitamente a famiglie disagiate e alle Organizzazioni Partner Territoriali.
- ✓ Proseguono presso il simulatore ITA Airways le sessioni di familiarizzazione del **Programma Autismo**, studiato in partnership con ANGSA (Associazione Nazionale Genitori perSone con Autismo) e in sinergia con ENAC. A fine 2023, i partecipanti presso il nostro simulatore sono stati 513 per un totale di 21 sessioni. 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.

Grazie al **progetto Autismo** ITA Airways è stata insignita del premio **IMA – Italian Mission Awards di Milano**, per la categoria “Migliori iniziative dell’anno nell’ambito della Sostenibilità e Inclusione”, un riconoscimento importante che premia il senso di responsabilità dimostrato in un progetto unico nel suo genere. Un servizio disegnato per supportare il viaggio aereo delle persone con autismo è il commitment di ITA Airways, che in occasione della **Giornata Internazionale della Consapevolezza dell’Autismo** del 2 aprile, si è adoperata per garantire un’assistenza dedicata alla delegazione di 21 atleti del **Progetto Filippide** provenienti dall’Albania per partecipare all’evento *Run for Autism*.

- ✓ ITA Airways partecipa e collabora con ENAC, IATA e altre compagnie aeree italiane al 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 mentale, dovuta all’età o a qualsiasi altra causa che richieda particolare attenzione e adattamento ai suoi bisogni.
  - ✓ ITA Airways ha sostenuto la campagna “**Finalmente un po’ di privacy**” realizzata dal Garante per la Privacy al fine di sensibilizzare il suo personale interno, cittadini e consumatori sull’importanza di temi come la protezione dei dati, la privacy e l’educazione digitale al corretto utilizzo. Diverse affissioni digitali di questa importante Campagna di comunicazione istituzionale sono state proiettate a bordo degli aerei, nelle Lounge ITA Airways di Milano e Fiumicino, e riportate in tutti i canali di comunicazione della Compagnia, pagina dedicata nel sito web sulla intranet.
  - ✓ Con l’adesione alla campagna dell’Organizzazione internazionale per la protezione degli animali **Humane Society International/Europe**, **ITA Airways** si è impegnata concretamente a sostenere la lotta per fermare le importazioni di trofei di caccia in Italia e in Europa. L’adozione della nuova policy aziendale che vieta il trasporto di trofei di caccia su tutti i voli della Compagnia, sia come cargo, sia come bagaglio al seguito dei passeggeri rappresenta un chiaro messaggio della direzione verso la quale la Compagnia vuole focalizzare propri sforzi. La nuova policy rappresenta il contributo della Compagnia alla tutela della fauna selvatica e alla promozione di tale tutela
- **Promozione del Turismo**
    - ✓ Nel 2023 si rinnova la partnership con il **FAI - Fondo per l’Ambiente Italiano** - attraverso l’adesione al programma di membership aziendale Corporate Golden Donor, con l’obiettivo di collaborare al grande progetto di tutela del FAI, promuovere il turismo sul territorio valorizzando le eccellenze locali. ITA Airways ha supportato come main sponsor le Giornate d’Autunno 2023, il 14 e 15 ottobre, promuovendo luoghi del territorio poco conosciuti.
    - ✓ Grazie all’ accordo commerciale, la nostra Compagnia ha aderito all’iniziativa promossa da **Sonders & Beach**, obiettivo dell’evento è promuovere il turismo LGBT e valorizzare l’inclusione sociale e la cultura dell’accoglienza, in linea con le nuove politiche dell’Unione Europea.
  - **Value Based Management**
    - ✓ Nel 2023 è stata indetta una gara e scelto il subject matter expert per la misurazione e la certificazione ESG ai fini della redazione del Bilancio di Sostenibilità, in compliance con la normativa europea.

## ▪ **Politiche e Pratiche Etiche**

- ✓ **Il Codice Etico di ITA Airways** declina l'impegno della Compagnia per uno sviluppo etico e sostenibile. Etica, integrità, correttezza sono principi fatti propri dall'Azienda e sono pilastri fondamentali per il suo successo sul mercato, per la reputazione e per un rapporto trasparente con gli stakeholders. Mediante il codice vengono affermati i valori di lealtà, onestà e professionalità, i principi e le regole di comportamento che i Destinatari (gli amministratori, gli organi di controllo, il management, tutti i dipendenti, fornitori, consulenti, partners e coloro che intrattengono rapporti, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente con ITA Airways) sono tenuti a rispettare nello svolgimento delle loro attività. I valori e i principi etici contenuti nel Codice mirano inoltre a contribuire sulle sfide sociali attuali, come al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) ed i Principi Guida su Imprese e Diritti Umani (UNGPs), definiti dalle Nazioni Unite.
- ✓ ITA Airways si è dotata di un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01**. Il "Modello 231" di ITA Airways è un sistema strutturato ed organico di principi, norme interne, procedure operative e attività di controllo adottato allo scopo di ottenere un diligente e trasparente svolgimento delle attività della Società, nonché al fine di prevenire comportamenti idonei a configurare fattispecie di reato e illeciti previsti dal D.lgs. 231/2001 e sue successive modifiche e integrazioni.

## ▪ **Engagement in the Sustainability Agenda**

- ✓ ITA Airways ha supportato la settima edizione del **Festival dello Sviluppo Sostenibile** dall'8 al 24 maggio, organizzato e promosso dall'Alleanza italiana per lo Sviluppo Sostenibile (**ASviS**) in tutta Italia, mettendo a disposizione i propri canali di comunicazione con l'obiettivo di valorizzare e dare risalto ai temi legati alla sostenibilità.
- ✓ Continua il contributo di ITA Airways al **Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo**, nato per favorire ed accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del trasporto aereo nell'ambito degli SDGs e dell'Agenda 2030 con riferimento all'obiettivo «Net Zero Emissions» entro il 2050. Al Patto partecipano i principali protagonisti industriali del trasporto aereo, istituzioni e associazioni che, in sinergia con esperti del mondo accademico, propongono una "road map", un percorso virtuoso volto al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del settore. Per il ruolo centrale del trasporto aereo a favore dell'economia e del tessuto sociale del Paese, il Patto si pone l'obiettivo di definire un percorso che renda compatibile lo sviluppo della connettività e della produttività a livello planetario con la tutela dell'ambiente. Nel 2023 si sono svolte le tavole rotonde sulle infrastrutture aeroportuali, gli aeromobili di nuova generazione, l'intermodalità ed il secondo Congresso annuale del Patto di Decarbonizzazione che hanno portato alla proposta di policy elaborato sulla base dei contenuti emersi dai lavori.

## 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 i principali progetti realizzati:

- migrazione Sistema HOST di Compagnia da Sabre ad Amadeus;
- chiusura Sistema Mainframe con trasformazione tecnologica e infrastrutturale al fine di garantire:
  - una gestione più efficiente e centralizzata della distribuzione dei dati di scheduling;
  - il rafforzamento dell'autonomia per i dipartimenti di business nel controllo e monitoraggio delle fatture dei GDS
  - una riduzione dei tempi di esecuzione delle attività di consuntivazione attività e inattività PN, completa integrazione con i sistemi di turnazione e riduzione scarti, garantendo maggiore flessibilità per la gestione delle variazioni
  - l'efficientamento del processo di gestione calcolo e rendicontazione dosi radiazioni cosmiche per PNC, con riduzione attività manuali e integrazione nativa dei dati
  - il rinnovamento tecnologico, sia per le attività di Certificazione delle fatture relative agli ATC che per la Gestione dei dati relativi a traffico, offerto, trasportato e rete di prodotto ITA Airways.
- evoluzioni in ambito Customer Operations con introduzione del Chatbot e il sistema di programmazione turni;
- realizzazione nuova app mBriefing per la fruizione del piano di volo in formato digitale;
- realizzazione nuova app Chameleons a supporto delle operazioni dei Responsabili di Cabina;
- upgrade sistema Netline Crew/Base per la gestione del personale di volo;
- realizzazione nuova Dashboard Operation Performance Monitor a supporto delle operazioni di OCC;
- moving on Cloud del Sistema Terra-Bordo-Terra ACARS, del Sistema di Revenue Accounting Sirax e del datawarehouse aziendale;
- realizzazione nuovo sistema Prevenzione e Salute Simpledo;
- realizzazione del nuovo portale procurement GEP;
- introduzione nuovo middleware Mulesoft;
- realizzazione nuova piattaforma Citrix;
- implementazione nuova piattaforma MS Teams Phone;

## Innovazione tecnologica

Il Gruppo, nel corso del 2023, ha attivamente dedicato risorse all'Innovazione Tecnologica, impegnandosi in attività di *scouting tecnologico* e *proof of concept* con l'obiettivo di migliorare i processi e introdurre soluzioni avanzate, tra cui quelle basate su intelligenza artificiale generativa. Questo impegno è stato guidato da quattro principali stream di lavoro: definizione requisiti, testing di use cases, formazione e implementazione.

L'adozione di Intelligenza Artificiale Generativa e algoritmi decisionali avanzati è una componente centrale delle iniziative finalizzate a potenziare le attività di ITA Airways. Sono stati testati con riscontri positivi, algoritmi avanzati per analizzare e gestire grandi volumi di dati al fine di meglio comprendere le esigenze del cliente oltre che a contribuire a migliorare il riempimento dei voli.

Il Gruppo ha condotto survey interne al fine di valutare la conoscenza e gli ambiti di utilizzo dei nuovi strumenti tecnologici. Questa attività si è dimostrata cruciale per garantire che gli strumenti introdotti vengano utilizzati massimizzandone le potenzialità ed assicurando un coinvolgimento attivo nelle fasi di implementazione di nuovi casi d'uso.

Il programma di formazione interno ha svolto un ruolo fondamentale, ed è parte integrante dell'approccio del Gruppo ITA Airways all'innovazione tecnologica, con l'intento di introdurre una mentalità innovativa all'interno, di dotare il personale delle competenze necessarie per massimizzare i benefici ottenibili delle nuove tecnologie e di ridurre eventuali resistenze o difficoltà nell'adozione. Le attività sono state svolte in partnership con i principali fornitori di tecnologie abilitanti nel campo dell'intelligenza artificiale generativa.

ITA Airways, in esecuzione del MoU sottoscritto con Airbus volto ad elaborare azioni ed attività per lo sviluppo della Mobilità Aerea Urbana per mezzo degli eVTOL, contribuendo alla creazione di un ecosistema nazionale oltre che possibili use cases, e ponendosi tra le prime compagnie aeree a livello globale, ha esteso il gruppo di lavoro verso i gestori delle infrastrutture (vertiporti) e fornitori di energia per la ricarica delle batterie. Con queste controparti verranno affrontati gli aspetti e prospettive necessarie al corretto funzionamento con l'intento di coinvolgere ulteriori stakeholders per lo sviluppo dell'Innovative Air Mobility.

In questa ottica, la collaborazione e la co-innovazione con player tecnologici, l'adozione di tecnologie avanzate ed un focus sul coinvolgimento interno, sono considerati elementi chiave per il successo nella implementazione di soluzioni all'avanguardia. L'azienda si proietta verso il futuro con determinazione e visione, con l'obiettivo di ridefinire gli standard del trasporto aereo attraverso l'innovazione tecnologica.

## Prospettive future

### Prevedibile Evoluzione della Gestione

Nel corso dell'esercizio 2023, in linea con il mercato recupero della domanda di trasporto aereo, il Gruppo ha proseguito con il suo programma di crescita significativa in termini di flotta e di destinazioni servite. Nel periodo la Società ha raggiunto risultati economico-finanziari in netto miglioramento rispetto a quelli registrati nel 2022 e rispetto alle previsioni del piano industriale 2023-2027.

Relativamente alla disponibilità di cassa, che ha beneficiato del versamento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze della terza ed ultima tranche di aumento del capitale (prevista dal piano industriale 2022-2026 e già autorizzata dalla Commissione europea a luglio 2021 nell'approvazione del BP 2021-2025) a titolo di anticipo in conto futuro aumento di capitale pari a 250 milioni di Euro, il valore a fine anno risulta pari a circa 434 milioni di euro (450 milioni di euro includendo la cassa disponibile presso le controllate Volare Loyalty Spa ed Aurora Financing DAC). Tale dato è risultato superiore alle attese di Piano, grazie ai soddisfacenti risultati conseguiti nel corso dell'esercizio e ad una migliorata redditività aziendale, attestando un'accelerata crescita della Società, che potrà essere ulteriormente consolidata nell'ambito del perfezionamento della partnership industriale in attesa delle necessarie approvazioni da parte delle preposte istituzioni comunitarie.

In relazione ad un possibile cambiamento della composizione azionaria della Società, infatti, in accordo a quanto previsto da un apposito D.P.C.M. approvato dal Consiglio dei Ministri e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 2 marzo 2022, si ricorda che il Ministero dell'Economia e delle Finanze, quale azionista unico della società ITA S.p.A., è stato autorizzato ad alienare una quota di maggioranza non definita in termini quantitativi mediante un'offerta pubblica di vendita e/o una trattativa privata.

Con successivo D.P.C.M. del 22 dicembre 2022, approvato dal Consiglio dei ministri, è stato previsto che l'acquisizione del controllo o della maggioranza del capitale della Società possa avvenire anche in più fasi. In tale ambito, Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto in data 16 giugno 2023 un Investment Agreement con la società Deutsche Lufthansa AG per l'acquisizione di una quota del 41% della società ad un prezzo pari a 325 milioni di euro. L'efficacia dell'accordo è subordinata al verificarsi, all'atto del closing, di alcune *conditions precedent* non ancora realizzate, tra cui l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte delle autorità antitrust competenti, inclusa la Commissione europea. In particolare, a seguito della formalizzazione della notifica, avvenuta il 30 novembre 2023, la Commissione ha iniziato l'attività valutativa prevista dal Regolamento (CE) n. 139/2004 e, dopo aver rilevato che l'operazione potrebbe dare luogo ad alcune potenziali criticità competitive, con decisione del 23 gennaio 2024 ha disposto l'avvio di una più approfondita fase di valutazione della concentrazione.

In data 25 marzo 2024, la Commissione Ue ha formalizzato a Lufthansa e al Ministero dell'Economia e delle Finanze Ministero italiano una comunicazione delle obiezioni a seguito dell'indagine eseguita per comprendere

il potenziale impatto dell'accordo, A seguito di questa indagine preliminare, la Commissione ha indicato talune criticità derivanti dalla concentrazione tra cui:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale;
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di rispondere alla comunicazione delle obiezioni della Commissione e, successivamente, di proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione entro il 26 aprile 2024.

Allo stato, la decisione finale della Commissione è attesa per il 6 giugno 2024, come riportato pubblicamente dalla stessa Commissione.

Il piano industriale approvato nel 2023 (orizzonte temporale 2023-2027), è stato redatto fattorizzando la visione sull'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato. Tale piano prevedeva l'ingresso di Deutsche Lufthansa AG all'interno della compagine sociale già a partire dalla seconda parte del 2023, proiettando i primi sostanziali benefici, in termini di sinergie di costi e di ricavi dal 2024.

In considerazione di quanto sopra esposto sullo stato di avanzamento dell'operazione straordinaria, il management prevede per il 2024 uno scenario ancora sostanzialmente "stand alone", rinviando agli esercizi successivi di piano i vantaggi attesi dall'ingresso di Deutsche Lufthansa AG all'interno della compagine sociale, soprattutto in termini di sinergie su flotta, slot e politiche commerciali.

Ciononostante, anche le previsioni per l'anno 2024 confermano, per ITA Airways, forte espansione in termini di flotta, destinazioni servite e ricavi.

Nell'anno in corso, ITA prevede di incrementare le destinazioni servite sull'intero network ed in particolar modo sul lungo raggio, uno dei principali pilastri della strategia della Società. Nord America, Africa e Medio Oriente saranno i mercati in cui la Compagnia inaugurerà voli diretti da Roma Fiumicino (Chicago da aprile 2024, Toronto e Riyad da maggio 2024, Accra e Kuwait City da giugno 2024, Dakar da luglio 2024 e Gedda da agosto 2024). Le nuove destinazioni intercontinentali Chicago e Toronto saranno servite con aeromobili Airbus A330neo e Airbus A330-200 mentre Riyad, Accra, Kuwait City, Dakar e Gedda saranno servite con aeromobili Airbus A321neo.

Il Gruppo prevede, inoltre, una forte crescita in termini di flotta (96 aeromobili in flotta previsti a fine 2024, di cui 9 di proprietà – 22 wide body e 74 narrow body) continuando con la sua strategia di utilizzo di aeromobili di nuova generazione a ridotto impatto ambientale. Nell'anno è infatti previsto l'ingresso di 26 aeromobili di nuova generazione e la dismissione di 14 aeromobili di vecchia generazione, oggi in leasing.

Lato ricavi, il Gruppo prevede un'ulteriore, decisa, crescita della performance del business passeggeri, con un fatturato atteso per questo segmento pari a circa 3 miliardi di euro nel 2024, sostanzialmente in linea con quanto inizialmente previsto nel piano industriale 2023-2027. Il miglioramento delle performance sui comparti

business e premium economy, il rafforzato focus sul canale diretto di vendita, la leva sui sistemi di incentivazione agenziale, il rinnovamento delle tecnologie digitali a supporto della customer experience e le maggiori possibilità di riscatto dei punti loyalty sosterranno il programma di crescita della compagnia, unitamente al persistere di elevati livelli della domanda del mercato.

Più incerta sarà, invece, la redditività del segmento Cargo dove, sebbene le previsioni IATA indichino una domanda di volumi in leggera crescita rispetto al 2023, il persistere della pressione sulle tariffe potrebbe portare ad una contrazione dei ricavi del settore.

Lo sviluppo sarà, inoltre, sostenuto dal progressivo ingresso nella Società capogruppo di un numero significativo di risorse umane nelle posizioni di assistenti di volo, piloti, comandanti e staff, in coerenza con la prevista crescita della flotta.

La performance, in questo scenario “stand alone”, che rinvia l’ottenimento delle sinergie attese dalla partnership con il gruppo Deutsche Lufthansa, ed in uno scenario macroeconomico ancora incerto a causa dei conflitti in corso tra Russia e Ucraina ed in Palestina, è attesa comunque in miglioramento rispetto al 2023, a conferma del continuo processo di crescita del Gruppo. Questi risultati confortanti saranno trainati, oltre che dalla crescita dei ricavi del segmento passeggeri, anche dall’ulteriore efficientamento della struttura di costo, che potrà beneficiare anche di significative economie di scala, e dal monitoraggio continuo dei prezzi del carburante e delle materie prime che evidenziano un rallentamento del trend osservato nel 2023.

Lato finanziario, il Gruppo procederà al finanziamento di n.8 aeromobili di proprietà in consegna nell’anno. Le operazioni, in corso di progressiva definizione con primarie controparti internazionali, saranno concluse a costi in linea o migliorativi rispetto a quanto previsto nel Piano Industriale, e con loan to value (rapporto fra il finanziamento richiesto ed il valore dell’asset) superiore a quanto inizialmente previsto, con conseguente mantenimento di soddisfacenti livelli di cassa disponibile per il Gruppo.

## **Continuità Aziendale**

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2023 gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili di riferimento. Nell’ambito di tale analisi sono state valutate le incertezze e i rischi relativi, tra cui i rischi di liquidità e finanziari, avendo riguardo all’orizzonte temporale di almeno 12 mesi successivi dalla data di riferimento della Relazione stessa e del bilancio d’esercizio.

In tale contesto, la direzione ha redatto un piano prospettico di liquidità al fine di valutare l’adeguatezza del presupposto della continuità aziendale per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del presente bilancio annuale al 31 dicembre 2023. Il piano prende come riferimento i flussi di cassa previsti per il 2024, dal budget approvato in modalità “stand alone” dagli Amministratori della Società e opportunamente aggiornato con le evidenze osservate sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà e del relativo finanziamento; per il periodo successivo si è fatto riferimento al piano industriale 2023-2027, approvato dalla Società nel 2023, che

recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato. I flussi dell'anno 2025 sono stati, inoltre, aggiornati in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD nonché di alcune variazioni, ad oggi conosciute, sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà.

Come precedentemente descritto, 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 Deutsche Lufthansa nel capitale di ITA Airways.

Come indicato in precedenza, in data 23 gennaio 2024 la Commissione Europea ha deciso di avviare la procedura cd. "fase 2", avendo constatato che la concentrazione notificata suscita dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica in alcun modo la decisione finale sul caso, attesa ad oggi per giugno 2024.

Come riportato nel paragrafo precedente, i dubbi in parola sono stati esplicitati nella comunicazione delle obiezioni pubblicata dalla Commissione in data 25 marzo 2024 e riguardano in sintesi:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale.
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- Il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Tale comunicazione delle obiezioni è, comunque, una fase formale dell'indagine in cui la Commissione informa per iscritto le imprese interessate relativamente alle obiezioni mosse nei loro confronti. L'invio della comunicazione delle obiezioni non pregiudica l'esito dell'indagine. Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di replicare alla comunicazione delle obiezioni della Commissione, di consultare il fascicolo della Commissione e di richiedere un'audizione orale. Possono inoltre proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione. Possono decidere di presentare misure correttive in qualsiasi momento durante la procedura fino al termine attualmente fissato al 26 aprile 2024.

In caso di esito favorevole della seconda fase istruttoria e nel caso in cui tutte le altre *conditions precedent* si dovessero realizzare entro i termini previsti contrattualmente, verrà approvato l'aumento di capitale che Deutsche Lufthansa AG libererà tramite un versamento di cassa pari a 325 milioni, a fronte della conclusione dell'accordo di acquisto del 41% delle quote di ITA AIRWAYS.

Ad oggi, ancorché tra le *conditions precedent* insistano anche condizioni non meramente formali (tra cui l'istruttoria in corso da parte della Commissione UE), gli Amministratori non hanno rilevato criticità tali da presupporre che l'accordo non possa essere finalizzato entro i termini contrattuali. In particolare:

- per quanto riguarda l'istruttoria in corso, tutte le parti coinvolte stanno lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo per giungere a una rapida conclusione;
- per quanto concerne le altre *conditions precedent*, gli Amministratori hanno condotto specifiche valutazioni, anche supportati da esperti legali all'uopo incaricati, dalle quali non sono emersi elementi di criticità.

Tuttavia, dal momento che alla data di redazione del presente bilancio l'operazione non si è ancora conclusa, gli Amministratori hanno valutato gli effetti di una potenziale mancata conclusione dell'accordo, ritenendo che, anche laddove ciò non accadesse, la società sarebbe comunque in grado di perseguire obiettivi di crescita che le permetterebbero di operare nel prossimo futuro come un'entità in funzionamento. Gli Amministratori ritengono infatti che, pur in assenza del previsto aumento di capitale da parte del partner industriale, la Società sarebbe comunque in grado di operare in equilibrio finanziario nel periodo rilevante ai fini della continuità aziendale, dati i risultati finora raggiunti, le migliorate previsioni della domanda di trasporto aereo, le attese sul prezzo del carburante e sul cambio euro/dollaro, come peraltro ampiamente dimostrato nel primo periodo di operatività della compagnia.

A supporto di tale valutazione, gli Amministratori, partendo dal sopracitato budget stand alone per l'esercizio 2024, hanno predisposto un piano di cassa a 18 mesi. Il piano di cassa in parola include, quale assunzione significativa, l'ottenimento di finanziamenti a fronte degli investimenti per cui la Società capogruppo risulta ad oggi vincolata contrattualmente con il proprio fornitore. Tali investimenti risultano pari a circa 490 milioni di dollari.

A tal riguardo gli Amministratori ritengono che, sebbene l'ottenimento dei finanziamenti sia stato solo parziale alla data di redazione della presente relazione (80 milioni di dollari ottenuti), questo non rappresenti un rischio poiché la Società è già in fase avanzata nella finalizzazione delle successive operazioni di finanziamento. Si noti che in data 25 marzo 2024 è stato siglato un *term sheet* non vincolante con AIP Capital Limited per un finanziamento di ulteriori 240 milioni di dollari legato all'acquisizione di n.3 aeromobili A330-900neo. Sulla base di tali accadimenti, gli Amministratori ritengono che tutte le operazioni di finanziamento previste nel piano di liquidità potranno ragionevolmente finalizzarsi nei termini ipotizzati.

In conclusione, pur in presenza di una incertezza sul positivo esito dell'operazione straordinaria sopra menzionata gli Amministratori, sulla base delle analisi condotte con riferimento al piano di cassa in prospettiva *stand alone*, hanno ritenuto appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale per la redazione del bilancio annuale al 31.12.2023, in base all'esame e alla valutazione di tutte le informazioni attualmente disponibili.

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 2023

Facendo seguito alla consegna del primo aeromobile di proprietà - un Airbus A330-900 – avvenuta il 20 dicembre 2023 (verificare) il Gruppo, ha finalizzato nel mese di gennaio un'operazione di finanziamento dello stesso sotto forma di emissione obbligazionaria in private placement per il tramite della controllata Aurora Financing DAC, per un importo pari a 80 milioni di euro. L'operazione è stata conclusa con i fondi gestiti da Castlelake, società globale di investimenti alternativi con oltre 18 anni di esperienza nell'investimento, finanziamento e gestione di asset aeronautici. Tale operazione dimostra la capacità del Gruppo ITA Airways di accedere al mercato dei capitali per operazioni di tipo asset backed e costituisce il primo apporto di capitale di debito che servirà a supportare il piano di investimento relativo alla nuova flotta di proprietà.

In data 8 gennaio 2024 è stato consegnato il secondo aeromobile di proprietà, un Airbus A330-900. In analogia a quanto già realizzato per il precedente aeromobile, il Gruppo ha costituito la società AURORA 2 FINANCING DAC, controllata al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A., con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia per procedere al finanziamento dell'operazione, al momento in fase di finalizzazione.

In data 23 gennaio 2024, la Commissione europea ha avviato un'indagine approfondita per valutare, nell'ambito dell'EU Merger Regulation, la proposta di acquisizione del controllo congiunto di ITA Airways da parte di Deutsche Lufthansa AG e il Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano (MEF). La Commissione ha rappresentato preoccupazioni preliminari che l'operazione possa ridurre la concorrenza nel mercato del trasporto aereo di servizi di trasporto su diverse tratte a corto e lungo raggio in entrata e in uscita dall'Italia. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica, in alcun modo, la decisione finale sul caso, attesa ad oggi per il mese di giugno 2024. Come dichiarato dalla stessa Deutsche Lufthansa in fase di presentazione dei risultati finanziari consolidati dell'anno 2023, il Gruppo Lufthansa sta lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo con la Commissione UE per giungere a una rapida conclusione e successiva attuazione della transazione.

In data 25 marzo 2024, la Commissione Ue ha formalizzato a Lufthansa e al Ministero dell'Economia e delle Finanze Ministero italiano una comunicazione delle obiezioni a seguito dell'indagine eseguita per comprendere il potenziale impatto dell'accordo, A seguito di questa indagine preliminare, la Commissione ha indicato talune criticità derivanti dalla concentrazione tra cui:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale;
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di rispondere alla comunicazione delle obiezioni della Commissione e, successivamente, di proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione entro il 26 aprile 2024.

Nel primo trimestre dell'anno, ITA Airways ha ottenuto il rinnovo della certificazione IATA Operational Safety Audit (IOSA), programma dell'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo, IATA, per valutare i sistemi di controllo e gestione operativa di una compagnia aerea. La relativa registrazione, rilasciata da organizzazioni

accreditate presso la IATA, sancisce il rispetto di standard internazionali in termini di IOSA Standards & Recommended Practices, riconosciuti ed accettati a livello mondiale.

In data 6 marzo 2024, Emirates e ITA Airways hanno siglato un MoU per espandere l'attuale partnership interline in un accordo di codeshare completo. L'accordo getta le basi per rafforzare la partnership tra le due compagnie, creando collegamenti one-stop verso importanti città servite da ITA Airways in Italia e in tutta Europa e consentendo viaggi più semplici e veloci verso il network Emirates via Dubai, usufruendo delle migliori rotte, orari e connessioni.

Da marzo 2024, ITA ha ripristinato i collegamenti tra Roma Fiumicino e Tel Aviv, inizialmente con 3 frequenze settimanali che verranno incrementate nel corso della stagione estiva 2024, compatibilmente con l'evoluzione dello scenario geopolitico. La ripresa dei voli fra Roma e Tel Aviv, possibile anche grazie alla collaborazione con le autorità italiane e israeliane, ha una valenza strategica per ITA Airways e assume particolare importanza per il Sistema Paese rafforzando le relazioni commerciali, sociali e culturali che legano i due mercati.

## Proposte all'Assemblea

Il Consiglio di Amministrazione sottopone all'approvazione del Socio Unico il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 (composto dalla Relazione sulla Gestione, dai prospetti contabili e dalla nota integrativa) che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 5.282.719,85 la quale, sommata alle perdite già riportate a nuovo in precedenti esercizi, pari a 214.309.790,43, determina un ammontare complessivo pari a 219.592.510,28 a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 749.643.316,66, comprensivo del risultato dell'esercizio e delle perdite già riportate nuovo.

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

*"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società quindi,*

- *vista la Relazione del Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2023;*
- *esaminato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 5.282.719,85, la quale, sommata alle perdite già riportate a nuovo in precedenti esercizi, pari a 214.309.790,43, determina un ammontare complessivo pari a 219.592.510,28, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 749.643.316,66, comprensivo del risultato dell'esercizio e delle perdite già riportate nuovo;*
- *vista la Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio al 31 dicembre 2023;*
- *preso atto delle Relazione della Società di Revisione KPMG S.p.A. sul Bilancio al 31 dicembre 2023,*  
*delibera*

*all'unanimità,*

- *di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2023;*
- *di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 5.282.719,85, che si riporta a nuovo, la quale, sommata alle perdite già riportate a nuovo in precedenti esercizi, pari a 214.309.790,43, determina un ammontare complessivo pari a 219.592.510,28, a fronte di un Patrimonio Netto di Euro 749.643.316,66, comprensivo del risultato dell'esercizio e delle perdite già riportate nuovo;*
- *di conferire mandato al Consiglio di Amministrazione e, per esso, al Presidente, affinché lo stesso, anche a mezzo di procuratori speciali, con ogni più ampio potere, nessun escluso o eccettuato, proceda alla formalizzazione di tutti gli adempimenti e formalità connesse all'esecuzione della presente delibera."*

DocuSigned by:  
*Claudio Faggiani*  
935196A490A34CC...

DocuSigned by:  
*Antonino Turicchi*  
4968C78EFCED4C0...



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**

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

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato**

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del primo bilancio consolidato del Gruppo Italia Trasporto Aereo (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2023, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note 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 S.p.A. al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio 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.

#### **Altri aspetti – Saldi comparativi**

I dati dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, presentati ai fini comparativi, non sono stati sottoposti a revisione contabile.

#### **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 agli International Financial Reporting Standards



**Gruppo Italia Trasporto Aereo**  
*Relazione della società di revisione*  
31 dicembre 2023

adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità 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



**Gruppo Italia Trasporto Aereo**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2023

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;

- 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**

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

Gli Amministratori della Italia Trasporto Aereo S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione del Gruppo Italia Trasporto Aereo al 31 dicembre 2023, 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 del Gruppo Italia Trasporto Aereo al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Italia Trasporto Aereo al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Roma, 12 aprile 2024

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

## **BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2023**

### **Prospetti contabili consolidati**

## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

### Attivo

<i>valori in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	<b>31.12.2023</b>		<b>31.12.2022</b>	
<b>Attività non correnti</b>			<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>di cui verso parti correlate</i>
Flotta		151.269		36.669	
Altre attività materiali		336.902		192.082	
<b>Attività Materiali</b>	<b>5.1</b>	<b>488.171</b>		<b>228.751</b>	
Diritti d'uso - Flotta		1.980.593		869.858	
Diritti d'uso - Altre attività		8.145		7.211	
<b>Diritti d'uso</b>	<b>5.2</b>	<b>1.988.738</b>		<b>877.069</b>	
Marchi a vita utile indefinita		90.000		83.211	
Marchi a vita utile definita		1.834		1.936	
Altre attività immateriali		55.568		51.056	
<b>Attività Immateriali</b>	<b>5.3</b>	<b>147.402</b>		<b>136.203</b>	
Crediti finanziari non correnti	<b>5.4</b>	177.785		152.414	
Altre attività non correnti	<b>5.5</b>	18.164		0	
Derivati non correnti con fair value attivo	<b>5.6</b>	11.228		32.235	
Attività per imposte anticipate	<b>5.7</b>	218.877		159.394	
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>426.055</b>		<b>344.043</b>	
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>3.050.366</b>		<b>1.586.066</b>	
<b>Attività correnti</b>					
Rimanenze	<b>5.8</b>	21.289		10.551	
Crediti commerciali	<b>5.9</b>	237.343	180	237.602	1.497
Altre attività correnti	<b>5.10</b>	105.152	48	92.294	
Crediti finanziari correnti	<b>5.11</b>	88.571		172.668	
Crediti tributari	<b>5.12</b>	1.783		219	
Derivati correnti con fair value attivo	<b>5.6</b>	18.273		18.925	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	<b>5.13</b>	449.841		423.633	
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>922.251</b>		<b>955.892</b>	
<b>Attività classificate come detenute per la vendita</b>	<b>5.14</b>	385		1.118	
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>3.973.002</b>		<b>2.543.076</b>	

## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

### Patrimonio netto e passivo

<i>valori in migliaia di euro</i>	Note	31.12.2023		31.12.2022	
			<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>di cui verso parti correlate</i>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
Capitale Sociale		699.191		699.191	
Versamento soci in conto futuro aumento capitale		250.000		0	
Riserve di capitale		(253)		299	
Riserva da hedging		20.330		38.881	
Risultati portati a nuovo		(214.341)		0	
Perdita ripianata in corso d'anno		0		271.876	
Utile (Perdita) d'esercizio		(5.107)		(486.187)	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>5.15</b>	<b>749.819</b>		<b>524.060</b>	
<b>Passività non correnti</b>					
Passività per locazioni finanziarie	5.16	1.799.254		871.541	
TFR e altri benefici ai dipendenti	5.17	4.665		2.409	
Fondo Imposte differite	5.7	7.080		12.278	
Altri Fondi	5.18	186.552		141.545	
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>1.997.552</b>		<b>1.027.774</b>	
<b>Passività correnti</b>					
Debiti Finanziari		304		435	
Passività per locazioni finanziarie	5.16	207.899		137.543	
Derivati correnti con fair value passivo	5.6	2.752		0	
Altri fondi correnti	5.18	91.864		176.000	
Debiti commerciali	5.19	397.166	1.035	371.072	1.464
Altre passività	5.20	516.765	329	300.486	234
Passività fiscali correnti	5.21	8.881		5.707	
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>1.225.631</b>		<b>991.243</b>	
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>3.223.183</b>		<b>2.019.016</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>3.973.002</b>		<b>2.543.076</b>	

## Conto economico consolidato

<i>valori in euro migliaia</i>	<i>Note</i>	<b>2023</b>		<b>2022</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>	2.338.774	1.722	1.489.885	1.956
Altri ricavi operativi	<b>6.2</b>	94.001	43	50.355	8
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>2.432.775</b>	<b>1.765</b>	<b>1.540.240</b>	<b>1.964</b>
Consumi di materie prime e materiali di consumo	<b>6.3</b>	(713.847)	(236.716)	(644.375)	(178.505)
Costi per servizi	<b>6.4</b>	(1.223.745)	(490)	(949.490)	(328)
Costi per il personale	<b>6.5</b>	(293.598)	(1.758)	(199.477)	(1.247)
Ammortamenti e svalutazioni	<b>6.6</b>	(145.029)		(251.664)	
Altri costi operativi	<b>6.7</b>	(131.435)	(26)	(83.738)	(11)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(2.507.654)</b>	<b>(238.991)</b>	<b>(2.128.744)</b>	<b>(180.092)</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>(74.878)</b>		<b>(588.504)</b>	
Proventi (oneri) finanziari	<b>6.8</b>	14.130		(14.862)	
<b>Totale finanziari</b>		<b>14.130</b>		<b>(14.862)</b>	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(60.748)</b>		<b>(603.366)</b>	
Imposte correnti e differite	<b>6.9</b>	55.641		117.179	
<b>Risultato dell'esercizio</b>		<b>(5.107)</b>		<b>(486.187)</b>	

## Conto economico consolidato complessivo

<i>valori in euro migliaia</i>		31.12.2023	31.12.2022
<b>A</b>	<b>Utile (perdita) di periodo</b>	<b>(5.107)</b>	<b>(486.187)</b>
<b>Altre componenti del conto economico complessivo, che non saranno mai riclassificati nel conto economico</b>			
<b>B</b>	<b>Utili / (perdite) attuariali</b>	<b>(583)</b>	<b>511</b>
<b>Totale componenti non riclassificabili a conto economico ( B )</b>		<b>(583)</b>	<b>511</b>
<b>Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:</b>			
	Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	(18.551)	54.772
	Effetto fiscale	5.858	(13.145)
<b>Totale ( C )</b>		<b>(12.693)</b>	<b>41.627</b>
<b>D</b>	<b>Totale Utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)</b>	<b>(13.276)</b>	<b>42.138</b>
<b>Perdita complessiva del periodo ( A + D )</b>		<b>(18.382)</b>	<b>(444.049)</b>

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

### 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
Saldi al 31.12.2022	699.191		299	38.881			(214.311)	524.060
Ripartizione risultato						30	(214.341)	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>

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

Viene riportato di seguito il prospetto di raccordo tra il risultato dell'esercizio e il patrimonio netto di Gruppo al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 con gli stessi dati del bilancio della Controllante.

valori in euro migliaia

	Patrimonio Netto al 31.12.2023	Risultato Netto 2023	Patrimonio Netto al 31.12.2022	Risultato Netto 2022
<b>Patrimonio Netto e Risultato di ITA AIRWAYS S.p.A.</b>	<b>749.643</b>	<b>(5.283)</b>	<b>524.060</b>	<b>(486.185)</b>
Equity società del gruppo			(1)	(1)
Rettifiche di consolidato	176	176		
Altre riserve di consolidato	1		1	
Rettifiche di consolidato anni precedenti	(1)			
<b>Patrimonio Netto e Risultato di Gruppo</b>	<b>749.819</b>	<b>(5.107)</b>	<b>524.060</b>	<b>(486.187)</b>

## Rendiconto finanziario consolidato

€/migliaia		31.12.2023	31.12.2022
<b>A) Flusso monetario da attività operativa</b>			
<b>Risultato dell'esercizio</b>		<b>(5.107)</b>	<b>(486.187)</b>
<b>Rettifiche da costi/(ricavi) non monetari:</b>			
Ammortamenti		209.546	165.013
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi		47.204	43.821
Altre variazioni dei fondi		(76.752)	(67.287)
(Ripristin)/Perdite di valore da impairment test		(73.061)	85.600
Adeguamento cambi attività e passività in valuta		(58.785)	6.183
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti		76.496	30.580
Oneri/(proventi) finanziari non monetari		3.971	(3.862)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		(64.681)	(103.986)
<b>Totale rettifiche di costi/(ricavi) non monetari</b>		<b>63.938</b>	<b>156.062</b>
<b>Altre rettifiche:</b>			
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti		2.256	1.076
Variazione del capitale circolante		221.381	234.960
<b>Totale rettifiche</b>		<b>223.637</b>	<b>236.035</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>A)</b>	<b>282.468</b>	<b>(94.089)</b>
<b>B) Flusso monetario da attività di investimento</b>			
Acquisizione attività per investimento nella partecipazione Loyalty			
(Investimenti in attività materiali)		(270.533)	(130.329)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni materiali		1.517	0
(Investimenti in attività immateriali)		(24.913)	(23.904)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni immateriali		(81)	0
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)		(89.054)	(88.993)
Realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti		(45.345)	44.899
Altre rettifiche		344	5.352
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>B)</b>	<b>(428.064)</b>	<b>(192.975)</b>
<b>C) Flusso finanziario derivanti da attività di finanziamento</b>			
Aumento di capitale a pagamento		250.000	400.000
Variazioni delle riserve di patrimonio netto		(583)	511
Variazione degli strumenti derivati		5.858	(13.145)
Rimborso finanziamenti		(167.438)	(82.663)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie		83.965	(40.633)
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>C)</b>	<b>171.803</b>	<b>264.070</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>		<b>26.207</b>	<b>(22.994)</b>
<b>Disponibilità liquide iniziali</b>		<b>423.633</b>	<b>446.628</b>
<b>Disponibilità liquide finali</b>		<b>449.841</b>	<b>423.633</b>

DocuSigned by:



935196A490A34CC...

DocuSigned by:



90

4968C78EFCED4C0...

## Note Esplicative al Bilancio consolidato

### 1. Parte generale

La società ITA 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 della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 comprende il bilancio 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 2023 e al 31 dicembre 2022 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 (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" e dall'IFRS 10 "Bilancio consolidato".

Sulla base di quanto previsto dai principi sopra menzionati, il Gruppo ha redatto il primo bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, con l'evidenza del raffronto con i dati al 31 dicembre 2022; quest'ultimi vengono rappresentati ai soli fini comparativi, non avendo la Capogruppo redatto il bilancio consolidato nell'esercizio 2022, seppur in presenza di una partecipazione di controllo nella società Volare Loyalty S.p.A. a partire dal 24 febbraio 2022, in quanto la sua predisposizione sarebbe stata irrilevante, ai sensi del principio contabile IAS 1.7, ai fini dell'informativa fornita ai lettori di bilancio, stante la scarsa significatività dei saldi della partecipata, sia in valore assoluto che al netto delle eventuali scritture di consolidamento.

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

- la Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata;
- il Conto Economico Consolidato e il Conto Economico Complessivo Consolidato;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto Consolidato;
- il Prospetto di raccordo del patrimonio netto e del risultato d'esercizio della Capogruppo con i dati del Gruppo;
- il Rendiconto Finanziario Consolidato.

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 2023 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.

## 2. 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) attribuiscono: (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.

#### **Perimetro di consolidamento**

Relativamente al perimetro di consolidamento, si riporta una tabella di sintesi delle società del Gruppo ITA Airways, oggetto di consolidamento da parte della Capogruppo al 31 dicembre 2023, con indicazione della percentuale di possesso:

Partecipata	Sede	Partecipante	% possesso	Metodo consolidamento
Volare Loyalty S.p.A. Capitale sociale: € 50.000 i.v.	Milano - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale
Aurora Financing Designated Activity Company - Dac Capitale sociale. € 10.000 i.v.	Fiumicino (Rm) - Italia	ITA S.p.A.	100%	Integrale

### 3. Principi contabili significativi

#### **Principi contabili e criteri di valutazione**

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 2023.

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

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

#### **Riduzione di valore delle attività (Impairment Test)**

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

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

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

Nel determinare il valore recuperabile 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.

Come previsto dai principi contabili internazionali, ad ogni data di riferimento del bilancio, il Gruppo valuta se vi sia un'indicazione che la perdita per riduzione del valore precedentemente rilevata si sia annullata. Laddove esista tale indicazione ed il valore recuperabile della CGU che ha subito una riduzione di valore risulti successivamente aumentata, la perdita precedentemente registrata può essere ridotta fino ad annullarsi.

Anche per l'anno 2023, 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 al 31 dicembre 2023, 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 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 2024-2028. Tali flussi prendono come riferimento: per il 2024, quanto previsto dal budget approvato dagli Amministratori della Società e opportunamente aggiornato con le evidenze osservate sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà e dei relativi finanziamenti; per il periodo successivo 2025-2027 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 partner industriale individuato, aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD nonché di alcune variazioni, ad oggi conosciute, sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà; per il 2028, i flussi dell'anno 2027.

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 9,61%) 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 1,52%.

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 2023, hanno fatto emergere un completo recupero delle perdite da impairment registrate nell'esercizio precedente (perdite da impairment registrate nell'esercizio 2022 pari a 85,6 milioni di euro). Di conseguenza, gli asset precedentemente svalutati ed ancora in uso sono stati rivalutati, come previsto dal principio contabile di riferimento, fino al valore contabile che avrebbero avuto al 31 dicembre 2023, netto ammortamenti, laddove la svalutazione non fosse mai avvenuta. Tale operazione ha portato ad una rivalutazione pari a 73,1 milioni di euro così composta:

REVERSAL DA IMPAIRMENT TEST	Valore Netto Assets pre-impairment	Reversal 2023	Valore Netto al 31.12.2023
<i>Euro</i>			
Attività materiali	62.155.607	2.739.790	64.895.397
Diritti d'uso	745.140.976	60.514.525	805.655.501
Attività immateriali	127.342.408	9.807.120	137.149.529
<b>TOTALE</b>	<b>934.638.991</b>	<b>73.061.436</b>	<b>1.007.700.427</b>

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

		Δ WACC				
		1,0%	0,5%	0,0%	-0,5%	-1,0%
Δ g rate	-1,0%	(131,3)	20,2	188,1	375,4	585,6
	-0,5%	(24,7)	140,4	324,4	531,0	764,6
	0,0%	93,6	274,5	477,6	707,1	968,8
	0,5%	225,6	425,2	650,9	908,1	1.204,0
	1,0%	374,0	595,8	848,7	1.139,6	1.477,9

### 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:

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

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

Il Gruppo 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, 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.

### ***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 dell'operazioni e, successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nel conto economico. 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 dell'operazioni e, successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nel conto economico, mentre le altre

variazioni del fair value sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Per 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. 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. In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento il Gruppo ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltretutto sulla perdita fiscale. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2024-2028, 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. 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 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.

***International Financial Reporting Standards (IFRS) da applicare per la prima volta nell'esercizio 2023 ed interpretazioni (IFRIC) nonché le modifiche ai principi e alle interpretazioni***

**IAS 12, Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione**

Lo IASB ha pubblicato le modifiche al principio contabile IAS 12 nel maggio 2021, che regola le modalità con cui un'entità contabilizza le imposte sul reddito, incluse le imposte differite. In determinate circostanze, le entità sono esentate dalla rilevazione delle imposte differite quando rilevano attività o passività per la prima volta (esenzione dalla rilevazione iniziale). Prima delle modifiche, vi era stata incertezza circa l'applicabilità dell'esenzione alle operazioni relative ai leasing (quando il locatario rileva un'attività e una passività all'inizio di un leasing) e alle obbligazioni di smantellamento (quando l'entità rileva una passività e include i costi di smantellamento nel costo dell'attività). Le modifiche chiariscono che tale esenzione non si applica e che le entità devono rilevare le imposte differite su tali operazioni.

Le modifiche sono applicabili agli esercizi finanziari che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva.

**Modifiche allo IAS 12, Riforma fiscale internazionale – Regole modello “Pillar Two”.**

Nel marzo 2022 l'OCSE ha pubblicato una guida tecnica sull'imposta minima globale del 15%. Si tratta del secondo pilastro di un progetto volto a gestire le sfide fiscali derivanti dalla digitalizzazione dell'economia. Le linee guida illustrano l'applicazione e i metodi delle norme Global Anti-Base Erosion (GloBE) concordate e pubblicate nel dicembre 2021.

Il Pillar Two mira a garantire, attraverso l'introduzione di regole comuni, che in ogni giurisdizione in cui operi un grande gruppo multinazionale, lo stesso sconti un livello di imposizione effettiva non inferiore al 15%. La disciplina si applica, salvo alcune esclusioni soggettive o oggettive, ai gruppi che hanno realizzato un fatturato consolidato, in almeno due dei quattro esercizi precedenti a quello di applicazione, pari o superiore a 750 milioni di euro

Nel 2023, lo IASB ha pubblicato un'esenzione temporanea obbligatoria nello IAS 12 per il riconoscimento delle imposte differite derivanti dalle regole del Pillar Two Model dell'OCSE. L'attuazione delle norme in materia di imposizione minima nei paesi interessati ha comportato, infatti, incertezza e interrogativi sull'applicazione, in particolare per quanto riguarda le imposte differite, che hanno indotto lo IASB ad apportare la modifica.

La modifica allo IAS12 prevede informazioni obbligatorie, con lo scopo di aiutare i lettori dei bilanci a comprendere meglio i rischi fiscali derivanti dall'attuazione delle norme del pillar two e si applicano già nei periodi precedenti all'entrata in vigore della normativa di attuazione di tali norme.

Il Gruppo ha applicato l'esenzione temporanea prevista dallo IASB per l'esercizio 2023. Il Gruppo, rientrando nell'ambito applicativo degli artt. 8 e ss. del DLgs. 209/2023, ha iniziato la propria attività di *assessment* riferita agli effetti che la nuova imposizione minima globale potrà avere – a partire dall'esercizio 2024 – sulla propria posizione fiscale.

Sulla base delle preliminari informazioni raccolte e delle relative analisi effettuate, non sembrerebbe che la nuova imposizione minima globale possa aumentare l'esposizione fiscale del Gruppo.

Nel corso dell'esercizio 2024, il Gruppo finalizzerà la propria attività di *assessment* al fine di rispettare a pieno le disposizioni sull'imposizione minima globale.

### **IFRS 17 - Contratti assicurativi ed emendamento all'IFRS17**

Nel maggio 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 17, Contratti assicurativi, che definisce i principi di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa relativi ai contratti assicurativi. L'IFRS 17 è applicabile a tutti i tipi di contratti assicurativi (assicurazione sulla vita, assicurazione sulla proprietà, assicurazione diretta e riassicurazione), indipendentemente dal tipo di entità, e a determinate garanzie e strumenti finanziari a partecipazione discrezionale. Sono previste alcune esenzioni in termini di ambito di applicazione.

L'emendamento costituisce un'opzione di transizione relativa all'informativa comparativa sulle attività finanziarie presentata in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. L'emendamento ha l'obiettivo di aiutare le società ad evitare temporanei disallineamenti contabili tra attività e passività finanziarie derivanti da contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità dell'informazione comparativa per gli utilizzatori del bilancio. L'emendamento è efficace per gli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2023

I contratti di trasporto aereo esistenti con i clienti del Gruppo non sono considerati contratti assicurativi, ma contratti per la fornitura di servizi e prodotti. La prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2023 non ha dunque avuto alcun effetto rilevante sulla presentazione del patrimonio netto, della situazione finanziaria e reddituale del Gruppo ITA.

### ***International Financial Reporting Standards (IFRS) ed interpretazioni (IFRIC) non ancora applicati/applicabili e modifiche ai principi e alle interpretazioni***

Principi e modifiche già stati adottati dall'Unione Europea, ma obbligatori solo per i bilanci successivi al 31 dicembre 2023:

#### **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. Le modifiche sono applicabili retroattivamente per gli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2024 o in data successiva.

#### **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. Le modifiche sono applicabili retroattivamente per gli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2024 o in data successiva.

Il Gruppo ITA non si attende inoltre che le restanti modifiche approvate, ma non ancora efficaci, abbiano un impatto significativo sul proprio bilancio consolidato

Lo IASB ha inoltre adottato le seguenti modifiche ai principi che non sono ancora obbligatorie per l'esercizio 2023:

#### **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. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2024 o da data successiva. È consentita l'applicazione anticipata.

#### **Emendamento allo IAS 21, Mancanza di convertibilità delle valute**

Nel 2023, l'IASB ha pubblicato emendamenti allo IAS 21 per chiarire la **mancanza di convertibilità** delle valute. Questi emendamenti specificano quando una valuta è effettivamente convertibile e come determinare il tasso di cambio se una valuta non è scambiabile per un lungo periodo. Il principio è inoltre integrato da requisiti per determinare se una valuta può essere scambiata con un'altra valuta, indicazioni sulla determinazione del tasso di cambio in caso contrario e ulteriori obblighi di informativa in questo contesto. Attualmente, si ritiene che i principi di futura applicazione sopra elencati non avranno effetti materiali sulla presentazione delle attività nette, della situazione finanziaria e reddituale. Il Gruppo non ha applicato volontariamente nessuna delle disposizioni nuove o modificate sopra menzionate prima della loro data vincolante di applicazione.

## 4. Continuità aziendale

Ai fini della redazione della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2023 gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili di riferimento. Nell'ambito di tale analisi sono state valutate le incertezze e i rischi relativi, tra cui i rischi di liquidità e finanziari, avendo riguardo all'orizzonte temporale di almeno 12 mesi successivi dalla data di riferimento della Relazione stessa e del bilancio d'esercizio.

In tale contesto, la direzione ha redatto un piano prospettico di liquidità al fine di valutare l'adeguatezza del presupposto della continuità aziendale per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del presente bilancio annuale al 31 dicembre 2023. Il piano prende come riferimento i flussi di cassa previsti per il 2024, dal budget approvato in modalità "stand alone" dagli Amministratori della Società e opportunamente aggiornato con le evidenze osservate sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà e del relativo finanziamento; per il periodo successivo si è fatto riferimento al piano industriale 2023-2027, approvato dalla Società nel 2023, che recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato. I flussi dell'anno 2025 sono stati, inoltre, aggiornati in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD nonché di alcune variazioni, ad oggi conosciute, sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà.

Come precedentemente descritto, 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 Deutsche Lufthansa nel capitale di ITA Airways.

Come indicato in precedenza, in data 23 gennaio 2024 la Commissione Europea ha deciso di avviare la procedura cd. "fase 2", avendo constatato che la concentrazione notificata suscita dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica in alcun modo la decisione finale sul caso, attesa ad oggi per giugno 2024.

Come riportato in precedenza, i dubbi in parola sono stati esplicitati nella comunicazione delle obiezioni pubblicata dalla Commissione in data 25 marzo 2024 e riguardano in sintesi:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale.
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- Il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Tale comunicazione delle obiezioni è, comunque, una fase formale dell'indagine in cui la Commissione informa per iscritto le imprese interessate relativamente alle obiezioni mosse nei loro confronti. L'invio della comunicazione delle obiezioni non pregiudica l'esito dell'indagine. Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di replicare alla comunicazione delle obiezioni della Commissione, di consultare il fascicolo della Commissione e di richiedere un'audizione orale. Possono inoltre proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione. Possono decidere di presentare misure correttive in qualsiasi momento durante la procedura fino al termine attualmente fissato al 26 aprile 2024.

In caso di esito favorevole della seconda fase istruttoria e nel caso in cui tutte le altre *conditions precedent* si dovessero realizzare entro i termini previsti contrattualmente, verrà approvato l'aumento di capitale che Deutsche Lufthansa AG libererà tramite un versamento di cassa pari a 325 milioni, a fronte della conclusione dell'accordo di acquisto del 41% delle quote di ITA AIRWAYS.

Ad oggi, ancorché tra le *conditions precedent* insistano anche condizioni non meramente formali (tra cui l'istruttoria in corso da parte della Commissione UE), gli Amministratori non hanno rilevato criticità tali da presupporre che l'accordo non possa essere finalizzato entro i termini contrattuali. In particolare:

- per quanto riguarda l'istruttoria in corso, tutte le parti coinvolte stanno lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo per giungere a una rapida conclusione;
- per quanto concerne le altre *conditions precedent*, gli Amministratori hanno condotto specifiche valutazioni, anche supportati da esperti legali all'uopo incaricati, dalle quali non sono emersi elementi di criticità.

Tuttavia, dal momento che alla data di redazione del presente bilancio l'operazione non si è ancora conclusa, gli Amministratori hanno valutato gli effetti di una potenziale mancata conclusione dell'accordo, ritenendo che, anche laddove ciò non accadesse, la società sarebbe comunque in grado di perseguire obiettivi di crescita che le permetterebbero di operare nel prossimo futuro come un'entità in funzionamento. Gli Amministratori ritengono infatti che, pur in assenza del previsto aumento di capitale da parte del partner industriale, la Società sarebbe comunque in grado di operare in equilibrio finanziario nel periodo rilevante ai fini della continuità aziendale, dati i risultati finora raggiunti, le migliorate previsioni della domanda di trasporto aereo, le attese sul prezzo del carburante e sul cambio euro/dollaro, come peraltro ampiamente dimostrato nel primo periodo di operatività della compagnia.

A supporto di tale valutazione, gli Amministratori, partendo dal sopracitato budget stand alone per l'esercizio 2024, hanno predisposto un piano di cassa a 18 mesi. Il piano di cassa in parola include, quale assunzione significativa, l'ottenimento di finanziamenti a fronte degli investimenti per cui la Società capogruppo risulta ad oggi vincolata contrattualmente con il proprio fornitore. Tali investimenti risultano pari a circa 490 milioni di dollari.

A tal riguardo gli Amministratori ritengono che, sebbene l'ottenimento dei finanziamenti sia stato solo parziale alla data di redazione della presente relazione (80 milioni di dollari ottenuti), questo non rappresenti un rischio poiché la Società è già in fase avanzata nella finalizzazione delle successive operazioni di finanziamento. Si noti che in data 25 marzo 2024 è stato siglato un *term sheet* non vincolante con AIP Capital Limited per un finanziamento di ulteriori 240 milioni di dollari legato all'acquisizione di n.3 aeromobili A330-900neo. Sulla base di tali accadimenti, gli Amministratori ritengono che tutte le operazioni di finanziamento previste nel piano di liquidità potranno ragionevolmente finalizzarsi nei termini ipotizzati.

In conclusione, pur in presenza di una incertezza sul positivo esito dell'operazione straordinaria sopra menzionata gli Amministratori, sulla base delle analisi condotte con riferimento al piano di cassa in prospettiva *stand alone*, hanno ritenuto appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale per la redazione

del bilancio annuale al 31.12.2023, in base all'esame e alla valutazione di tutte le informazioni attualmente disponibili.

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 economici del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, con evidenza del raffronto con i dati dell'esercizio 2022, che vengono qui rappresentati ai soli fini comparativi, non avendo la Capogruppo redatto il bilancio consolidato nell'esercizio 2022.

### ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le attività non correnti, pari nel complesso a €/mgl 3.050.366, si confrontano con un valore di €/mgl 1.586.066 consuntivati al 31 dicembre 2022 e sono composte come segue:

#### Attività materiali

5.1 Le **attività materiali**, costituite da un aeromobile di proprietà, dai motori di scorta, dagli APU e dal materiale di rotazione, dalle altre attività materiali, dagli anticipi e dalle attività in corso di lavorazione sono risultate nel complesso pari a €/mgl 488.171 (€/mgl 228.751 al 31 dicembre 2022).

In dettaglio:

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Flotta</b>			
Aeromobili	97.669	0	97.669
Motori, Shop visit, APU e materiale di scorta	45.005	29.234	15.770
Revisioni componenti flotta di terzi, MAVF	8.596	7.434	1.162
<b>Totale Flotta</b>	<b>151.269</b>	<b>36.669</b>	<b>114.601</b>
<b>Altre attività materiali</b>			
Terreni e fabbricati	3.863	597	3.266
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	7.432	5.825	1.606
Anticipi e lavori in corso per flotta	324.778	184.032	140.746
Lavori in corso per altre attività	829	1.627	(798)
<b>Totale Altre attività materiali</b>	<b>336.902</b>	<b>192.082</b>	<b>144.820</b>
<b>TOTALE</b>	<b>488.171</b>	<b>228.751</b>	<b>259.421</b>

La **Flotta**, pari a €/mgl 151.269 include un Airbus 330-900 di proprietà per €/mgl 97.669, gli APU inclusivi degli interventi manutentivi effettuati per €/mgl 2.337, i motori di scorta per €/mgl 9.315, le shop visit capitalizzate sui motori per €/mgl 5.924, il materiale di scorta in proprietà per €/mgl 27.428, gli interventi manutentivi capitalizzati per la flotta in locazione per €/mgl 1.312 e le modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, Trim & Finish, standardizzazioni, etc) per €/mgl 7.284.

La voce ha presentato un incremento di €/mgl 114.601 rispetto ai valori al 31 dicembre 2022, dovuto a:

- ✓ acquisto di un aeromobile Airbus 330-900 nel corso del mese di dicembre 2023, per un valore di €/mgl 97.780;
- ✓ acquisti di materiale di rotazione per €/mgl 13.188;
- ✓ shop visit motori di proprietà per €/mgl 3.035;

- ✓ revisioni effettuate su APU di proprietà per €/mgl 294, acquisto di n.2 APU in proprietà per un totale di €/mgl 1.223;
- ✓ revisioni e interventi manutentivi su aeromobili di terzi per €/mgl 746;
- ✓ modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, Trim & Finish, standardizzazioni, etc) per €/mgl 2.723;
- ✓ riclassifiche positive dai lavori in corso per €/mgl 4.293, (afferenti interventi la cui capitalizzazione è riferita all'esercizio precedente e terminati nell'esercizio 2023, di cui €/mgl 4.017 riferibili agli interventi di shop visit motori).
- ✓ decrementi netti complessivi pari a €/mgl 1.436, perlopiù riferibili alla formalizzazione del quarto atto ricognitivo con Alitalia SAI in A.S. con riferimento a materiale di rotazione ed APU, nonché a capitalizzazioni su flotta in leasing per aeromobili riconsegnati ai lessor proprietari nel corso dell'esercizio.
- ✓ ammortamenti dell'esercizio per un totale di €/mgl 9.620, al netto della rettifica riferita alla finalizzazione del quarto atto ricognitivo con Alitalia (per circa €/mgl 500).
- ✓ la variazione positiva totale pari a €/mgl 2.374 (€/mgl 1.956 per la flotta di proprietà, €/mgl 418 per la flotta di terzi), a seguito di reversal da test di impairment.

Le **Altre attività materiali**, per un totale di €/mgl 336.902, hanno mostrato una variazione in aumento pari a 144.820, e sono risultate così composte:

- migliorie e manutenzioni capitalizzate nel corso del periodo in esame, che sono risultate pari a €/mgl 3.863, con in incremento nel corso dell'esercizio pari a €/mgl 3.266, e in dettaglio:
  - ✓ capitalizzazione lavori relativi alla sala Lounge Hangar per €/mgl 1.881;
  - ✓ capitalizzazione lavori effettuati in edifici utilizzati dalla società (pal. Alfa e OCC in area tecnica a Fiumicino) per un totale di €/mgl 1.206;
  - ✓ riclassifiche positive dalla voce dei lavori in corso per €/mgl 955, principalmente riferiti ai lavori nelle Lounge iniziati nell'esercizio 2022 e conclusi nel 2023, nonché ai lavori inerenti la palazzina OCC (Operation Control Center) sempre con riferimento alla parte di tali lavori iniziati nell'esercizio precedente e conclusi nel 2023;
  - ✓ ammortamenti di esercizio sono risultati pari a €/mgl 813;
  - ✓ variazione positiva pari a €/mgl 37 a seguito di reversal da test di impairment;
- impianti generici o specifici dell'attività di volo, attrezzature, complessi ed attrezzature elettroniche e mobili e arredi per un valore totale di €/mgl 7.432. La voce ha mostra un incremento di €/mgl 1.606 rispetto all'esercizio 2022 correlato ai seguenti fenomeni:
  - ✓ investimenti nell'esercizio pari nel complesso a euro/mgl 3.046;
  - ✓ incrementi per riclassifiche positive dai lavori in corso per €/mgl 134, riferiti principalmente a mobili e arredi ed in via residuale a complessi elettronici;
  - ✓ ammortamenti di periodo: €/mgl 1.903;
  - ✓ variazione positiva pari a €/mgl 329 a seguito di reversal da test di impairment;

- anticipi e lavori in corso per la flotta, per un totale di €/mgl 324.779, riferiti principalmente agli anticipi pagati per gli investimenti futuri su acquisto flotta e motori (€/mgl 265.073, al netto della operazione di cessione alla società controllata AURORA DAC degli anticipi erogati per acquisto dell'aeromobile Airbus A330neo), agli anticipi versati per interventi di standardizzazione aeromobili e lavori cabina (€/mgl 23.739) nonché a lavori manutentivi su flotta, acquisti di materiale di rotazione e motori di proprietà, in corso di realizzazione al 31 dicembre 2023 (per complessivi €/mgl 35.967).

La voce si è incrementata di €/mgl 140.747 rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente a seguito dei seguenti fenomeni:

- ✓ aumento relativo agli anticipi versati nel corso dell'anno, per acquisto aeromobili Airbus A330-900 (€/mgl 84.081), per aeromobili Airbus 220-100 (€/mgl 17.221);
  - ✓ aumento per gli acquisti di materiale di rotazione e per le manutenzioni e le migliorie su flotta di terzi, ancora in corso di esecuzione (€/mgl 31.019);
  - ✓ aumento relativo agli importi versati in ordine agli interventi di standardizzazione e customizzazione dei nuovi aeromobili (€/mgl 22.183);
  - ✓ aumento per €/mgl 23.856 per anticipi erogati su operazioni di acquisto motori;
  - ✓ diminuzione riferibile alle operazioni di vendita motori (-€/mgl 2.991);
  - ✓ diminuzione riferibile alla operazione di cessione alla società AURORA DAC degli anticipi erogati riferibili all'aeromobile Airbus A330-neo (-€/mgl 34.622);
- altri lavori in corso di realizzazione per €/mgl 828, riferiti ad attività in corso di finalizzazione al 31 dicembre 2023, hanno mostrato una variazione in diminuzione pari a €/mgl 798.

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei principi contabili della presente nota - paragrafo "Riduzione perdita di valore da impairment test".

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

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
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2022</b>	<b>29.234</b>	<b>7.434</b>	<b>36.669</b>	<b>6.423</b>	<b>184.032</b>	<b>1.627</b>	<b>192.082</b>	<b>228.751</b>
<b>Costo al 1 gennaio 2023</b>	<b>38.503</b>	<b>9.906</b>	<b>48.409</b>	<b>8.917</b>	<b>184.032</b>	<b>1.627</b>	<b>194.577</b>	<b>242.985</b>
Investimenti del periodo	115.520	3.470	118.990	6.133	145.040	370	151.543	270.533
Rivalutazioni (Svalutazioni)	0	0	0	0	0	0	0	0
Decrementi	(1.579)	(641)	(2.220)	0	0	0	0	(2.220)
Riclassifiche	4.069	224	4.293	1.089	(4.293)	(1.169)	(4.374)	(81)
<b>Costo al 31 dicembre 2023</b>	<b>156.513</b>	<b>12.958</b>	<b>169.472</b>	<b>16.139</b>	<b>324.779</b>	<b>828</b>	<b>341.746</b>	<b>511.218</b>
<b>Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2023</b>	<b>(9.269)</b>	<b>(2.471)</b>	<b>(11.740)</b>	<b>(2.495)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(2.495)</b>	<b>(14.235)</b>
Ammortamenti del periodo	(6.679)	(2.941)	(9.620)	(2.716)			(2.716)	(12.336)
Decrementi	152	632	784				0	784
Reversal Impairment test IAS 36	1.956	418	2.374	366			366	2.740
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2023</b>	<b>(13.840)</b>	<b>(4.362)</b>	<b>(18.202)</b>	<b>(4.845)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(4.845)</b>	<b>(23.047)</b>
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 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>
<b>Variazione netta</b>	<b>113.439</b>	<b>1.162</b>	<b>114.601</b>	<b>4.872</b>	<b>140.747</b>	<b>(799)</b>	<b>144.820</b>	<b>259.421</b>

## 5.2 I Diritti d'uso

I **Diritti d'uso**, pari a complessivi €/mgl 1.988.738, si raffrontano con un valore di €/mgl 877.069 relativo all'esercizio precedente: sono riferiti:

- per €/mgl 1.980.593 ai contratti di leasing di n.83 aeromobili di varie tipologie e n. 5 motori, in quanto ricadenti nell'ambito di applicazione del principio contabile IFRS16;
- per €/mgl 8.145 ai contratti di locazione degli uffici 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>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Flotta:</b>			
Diritti d'uso - aeromobili	1.898.883	841.032	1.057.851
Diritti d'uso - motori di scorta	81.710	28.826	52.884
<b>Totale diritti d'uso - flotta</b>	<b>1.980.593</b>	<b>869.858</b>	<b>1.110.735</b>
<b>Altre attività materiali:</b>			
Diritti d'uso - locazione uffici	7.730	6.583	1.146
Diritti d'uso - autovetture	416	627	-212
<b>Totale diritto d'uso - altre attività materiali</b>	<b>8.145</b>	<b>7.211</b>	<b>935</b>
<b>Totale</b>	<b>1.988.738</b>	<b>877.069</b>	<b>1.111.669</b>

In maggior dettaglio:

- l'incremento dei diritti d'uso per aeromobili in leasing pari a €/mgl 1.057.851 è attribuibile:

- a nuovi aeromobili in leasing per complessivi €/mgl 1.165.434, per l'entrata in flotta di n. 6 velivoli A220-100/A220-300 (+€/mgl 171.026), di n. 14 A320neo (+€/mgl 510.289), di n. 2 A321neo (+€/mgl 90.543), di n.5 A330neo (+€/mgl 390.138) e di n. 1 A319-100 (€/mgl 2.364) e per l'estensione del termine di scadenza di due contratti di leasing per n.2 A320 (+€/mgl 1.073); compensati parzialmente dalle quote di ammortamento dell'esercizio (-€/mgl 164.786) e dalla modifica a un contratto di leasing esistente (-€/mgl 984) nonché dalla variazione positiva di €/mgl 58.187 a seguito di reversal da test di impairment.

Il valore dei diritti d'uso degli aeromobili in leasing, al 31 dicembre 2023, per complessivi netti €/mgl 1.898.883, è riferito per €/mgl 197.862 agli aeromobili di vecchia generazione, acquisiti da Alitalia SAI in a.s.nel 2021, per €/mgl 744.932 a quelli entrati in flotta nel corso del 2022 e per €/mgl 956.088 agli aeromobili di nuova generazione, entrati in flotta nel corso del 2023;

- l'incremento dei diritti d'uso per motori in leasing pari a €/mgl 52.884 è attribuibile:

- all'iscrizione dei contratti per n.3 nuovi motori di scorta in leasing per un importo totale di €/mgl 56.947, ridotta per le quote di ammortamento di competenza, (-€/mgl 5.972) nonché dalla variazione positiva di €/mgl 1.909 a seguito di reversal da test di impairment.

Il valore dei diritti d'uso per motori in leasing è riferito a n.5 motori di scorta in leasing per un valore residuo di €/mgl 81.710;

- l'incremento dei diritti d'uso per altre attività in locazione pari a €/mgl 1.146 è dovuto:

- alla iscrizione di nuovi contratti di locazione (+€/mgl 3.609), per le modifiche ai contratti esistenti (-€/mgl 299), per le quote di ammortamento del periodo (-€/mgl 2.557), nonché per la variazione positiva di €/mgl 393 a seguito di reversal da test di impairment;

- il decremento dei diritti d'uso per le auto aziendali (- €/mgl 212), è attribuibile alle modifiche ai contratti di leasing esistenti (+€/mgl 56) agli ammortamenti del periodo (-€/mgl 293) nonché alla variazione positiva di €/mgl 25 a seguito di reversal da test di impairment.

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei principi contabili della presente nota - paragrafo "Riduzione perdita di valore da impairment test".

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 2022</b>	<b>869.858</b>	<b>7.211</b>	<b>877.069</b>
<b>Costo al 1 gennaio 2023</b>	<b>1.063.031</b>	<b>10.035</b>	<b>1.073.066</b>
Investimenti del periodo	1.222.381	3.723	1.226.104
Decrementi del periodo	(17.997)	(424)	(18.421)
<b>Costo al 31 dicembre 2023</b>	<b>2.267.414</b>	<b>13.335</b>	<b>2.280.749</b>
<b>Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2023</b>	<b>(193.172)</b>	<b>(2.825)</b>	<b>(195.997)</b>
Ammortamenti	(170.758)	(2.850)	(173.609)
Decrementi del fondo	17.013	68	17.080
Reversal Impairment test IAS 36	60.096	418	60.515
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2023</b>	<b>(286.821)</b>	<b>(5.189)</b>	<b>(292.011)</b>
<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>

### 5.3 Attività immateriali

Le **Attività immateriali**, pari a complessivi €/mgl 147.402, 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 11.198 rispetto al 31 dicembre 2022, come evidenziato nella tabella:

ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Brevetti e licenze software	45.316	43.875	1.441
Marchi a vita utile indefinita	90.000	83.211	6.789
Marchi a vita utile definita	1.834	1.936	(103)
Quote ETS	7.030	0	7.030
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.223	7.181	(3.959)
<b>Totale</b>	<b>147.402</b>	<b>136.203</b>	<b>11.198</b>

In dettaglio:

- I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno**, pari a €/mgl 45.316, 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 voce ha registrato un incremento pari a €/mgl 1.441 rispetto al 31 dicembre 2022 per gli investimenti del periodo, relativi ad implementazioni di software (+€/mgl 15.911), per l'effetto positivo di €/mgl 2.880 a seguito di reversal da test di impairment, per le riclassifiche positive dalla voce dei lavori in corso per €/mgl 6.011 e per la variazione di €/mgl 2.880 a seguito di reversal da test di impairment; parziale compensazione è intervenuta per effetto degli ammortamenti di competenza pari a €/mgl 23.361.

I progetti ancora in corso di esecuzione alla data di riferimento sono risultati essere pari a €/mgl 3.223.

- 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. A seguito del test di impairment, al 31/12/2023, il marchio ha registrato l'effetto positivo da reversal per €/mgl 6.789.
- La voce **Marchi a vita utile definita**, pari a €/mgl 1.834, è risultata attribuibile al valore al 31 dicembre 2023 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 103 rispetto al valore al 31 dicembre 2022 è relativo alle quote di ammortamento dell'esercizio per €/mgl 241 e per il reversal da test di impairment per €/mgl 138.
- La voce **Quote ETS**, pari a €/mgl 7.030, rappresenta il corrispettivo pagato dalla Capogruppo a fronte dell'acquisto dei certificati di emissione sul mercato; sono iscritti al costo e non sono soggetti ad ammortamento.

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei principi contabili della presente nota - paragrafo "Riduzione perdita di valore da impairment test".

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 2022</b>	<b>43.875</b>	<b>1.936</b>	<b>83.211</b>	<b>0</b>	<b>7.181</b>	<b>136.203</b>
Investimenti del periodo	15.911			7.030	1.972	24.913
Riclassifiche	6.011				(5.931)	81
Ammortamenti	(23.361)	(241)				(23.602)
Rettifiche Impairment test IAS 36	2.880	138	6.789			9.807
<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>
<b>Variazione netta</b>	<b>1.441</b>	<b>(103)</b>	<b>6.789</b>	<b>7.030</b>	<b>(3.959)</b>	<b>11.198</b>

### Le Altre attività non correnti

Al 31 dicembre 2023 le altre attività non correnti, pari a €/mgl 426.055, hanno evidenziato un incremento di €/mgl 82.012 e sono rappresentate dalla seguente tabella:

Altre attività non correnti	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Crediti finanziari non correnti</b>			
Depositi cauzionali	77.184	75.326	1.859
Crediti finanziari per maintenance reserve	100.601	77.088	23.513
<b>Totale crediti finanziari non correnti</b>	<b>177.785</b>	<b>152.414</b>	<b>25.372</b>
Altre attività: altri debitori	18.164	0	18.164
Derivati non correnti con fair value attivo	11.228	32.235	(21.006)
Attività per imposte anticipate	218.877	159.394	59.483
<b>Totale altre attività non correnti</b>	<b>426.055</b>	<b>344.043</b>	<b>82.012</b>

5.4 **I crediti finanziari non correnti**, pari a €/mgl 177.785 sono risultati attribuibili ai depositi cauzionali (€/mgl 77.184) 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 100.601). 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 25.372 rispetto ai valori al 31 dicembre 2022, per la variazione in aumento delle quote non correnti dei crediti per maintenance reserve versati alle società di leasing di aeromobili (+€/mgl 23.513), e per la variazione netta dei depositi cauzionali versati per i contratti di leasing di aeromobili (€/mgl +€/mgl 1.859).

5.5 **Le altre attività non correnti**, pari a €/mgl 18.164 sono le quote scadenti oltre i 12 mesi dei crediti verso Airbus e ALC, emessi a fronte di contributi riconosciuti contrattualmente dai lessors a favore del Gruppo alla consegna degli aeromobili di nuova generazione, entrati in flotta nel corso del 2023.

5.6 **I Derivati non correnti con fair value attivo** al 31 dicembre 2023 sono risultati pari a €/mgl 29.501 (inclusivi della quota corrente di €/mgl 18.273) 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.

Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 7.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente nota

5.7 Le **imposte differite, attive e passive**, pari a nette €/mgl 211.797 si confrontano con un valore pari a €/mgl 147.116; le tabelle che seguono illustrano la composizione delle imposte differite, attive e passive del Gruppo, rispetto all'esercizio 2022 con separata indicazione dei componenti non transitati a Conto Economico e registrati direttamente in Stato Patrimoniale:

valori in euro migliaia	31/12/2023			31/12/2022		
	ATTIVE	PASSIVE	NETTO	ATTIVE	PASSIVE	NETTO
<b>IMPOSTE DIFFERITE</b>						
Perdite fiscali	145.352		145.352	99.599		99.599
ACE	4.482		4.482	2.383		2.383
Fondi accantonamento	65.905		65.905	32.278		32.278
Componenti finanziari	6.221	15.864	(9.643)	10.879	9.180	1.699
Impairment test	3.498		3.498	15.438		15.438
Altre	5.721	3.140	2.581	7.069	24	7.045
Utili e perdite su cambi	142	64	78			
Fondo operazioni a premio	5.963		5.963	953		953
<b>Imposte differite rilevate in conto economico</b>	<b>237.285</b>	<b>19.069</b>	<b>218.217</b>	<b>168.598</b>	<b>9.204</b>	<b>159.394</b>
Strumenti finanziari hedge accounting	660		660			
<b>Totale attività per imposte anticipate</b>	<b>237.945</b>	<b>19.069</b>	<b>218.877</b>	<b>168.598</b>	<b>9.204</b>	<b>159.394</b>
Strumenti finanziari hedge accounting		7.080	7.080		12.278	12.278
<b>Totale imposte differite</b>		<b>7.080</b>	<b>7.080</b>	<b>0</b>	<b>12.278</b>	<b>12.278</b>

In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento la società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltreché sulla perdita fiscale. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2024-2028, approvato dagli Amministratori, che recepisce gli effetti connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione della Società da parte di Deutsche Lufthansa AG

#### ATTIVITÀ CORRENTI

Le **Attività Correnti**, al 31 dicembre 2023 hanno presentato un valore totale di €/mgl 921.042 contro un valore di €/mgl 955.892 consuntivato al 31 dicembre 2022.

In maggior dettaglio:

5.8 Le **Rimanenze**, pari a €/mgl 21.289, hanno evidenziato un incremento di €/mgl 10.738 e sono rappresentate nella seguente tabella:

<b>Rimanenze</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Materiali tecnici	17.275	7.888	9.387
Servizi e generi di bordo	3.191	2.272	919
Vestiaro e altri materiali	823	390	432
<b>Totale</b>	<b>21.289</b>	<b>10.551</b>	<b>10.738</b>

Tale aumento è correlato alle scorte tecniche flotta (+€/mgl 9.387), ai materiali per servizi di bordo (+€/mgl 919), al vestiario (+€/mgl 346) nonché al materiale di economato (+€/mgl 87)

5.9 I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 236.133, di cui €/mgl 180 verso parti correlate, hanno registrato una variazione negativa di €/mgl 260 rispetto all'esercizio precedente e sono di seguito rappresentati:

<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Clienti per carte di credito	161.488	165.883	(4.396)
Pubbliche Amministrazioni	7.137	2.404	4.733
Fondo svalutazione clienti	(1.247)	(200)	(1.046)
Compagnie di navigazione aerea	30.559	34.199	(3.640)
Fondo svalutazione compagnie di navigazione aerea	(115)	(1)	(113)
Agenti di viaggio	42.250	36.021	6.230
Fondo svalutazione agenti di viaggio	(2.730)	(703)	(2.026)
<b>Totale</b>	<b>237.343</b>	<b>237.602</b>	<b>(260)</b>

La variazione in diminuzione è essenzialmente riconducibile:

- alla riduzione dei crediti verso clienti per €/mgl 4.396, principalmente collegata al miglioramento nei termini di incasso con gli acquirer per vendite con carte di credito, seppur in presenza di volumi in crescita rispetto all'esercizio precedente;
- alla crescita dei crediti verso Pubbliche Amministrazioni per €/mgl 4.733, 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 3.640 a seguito del minore volume di vendite interlinea;
- all'aumento dei crediti verso Agenti di Viaggio per vendite ancora da incassare al 31 dicembre sui circuiti IATA per €/mgl 6.230, correlato al maggior volume di vendite nell'anno.

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 4.092.

5.10 Le **altre attività correnti**, pari a €/mgl 105.152, di cui €/mgl 48 verso parti correlate, hanno consuntivato un aumento di €/mgl 12.859 rispetto ai valori al 31 dicembre 2022:

<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Crediti vs debitori vari per fatture emesse	49.538	19.727	29.811
Crediti vs debitori vari per accantonamenti	10.503	3.042	7.461
Altri crediti	6.067	14.452	(8.385)
Crediti vs compagnie di assicurazione	2	0	2
Crediti verso il personale	267	187	79
Anticipi a fornitori	17.981	41.817	(23.836)
Fondo svalutazione crediti verso debitori diversi	(4.653)	(19)	(4.634)
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(5)	(2)	(3)
Costi anticipati	25.453	13.090	12.363
<b>Totale</b>	<b>105.152</b>	<b>92.294</b>	<b>12.858</b>

La voce crediti verso debitori vari per un totale di €/mgl 49.538 ha presentato una variazione in aumento rispetto al 31 dicembre 2022 pari a €/mgl 29.811 essenzialmente riferibile ai crediti per i contributi riconosciuti contrattualmente dai lessors alla consegna degli aeromobili di nuova generazione, acquisiti in locazione.

Gli anticipi a fornitori, per €/mgl 17.981, in diminuzione di €/mgl 23.836, sono in massima parte riferiti a prestazioni di handling e manutentive.

I costi anticipati per €/mgl 25.453 sono perlopiù risultati correlati a canoni di locazione (€/mgl 9.296), a prestazioni professionali di software (€/mgl 3.279), a servizi automatizzati di prenotazioni (€/mgl 5.098), ad attività di manutenzione hardware e software (€/mgl 2.536), a prestazioni assicurative (€/mgl 126), nonché a costi per il personale (€/mgl 759).

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 4.653.

5.11 I **Crediti finanziari correnti**, pari a €/mgl 88.571 si confrontano con un valore di €/mgl 172.668; il decremento è da attribuirsi alle minori quote correnti dei crediti per maintenance reserve (- €/mgl 82.680) e dei depositi versati ad istituti finanziari in relazione all'accensione di contratti derivati di copertura (€/mgl 4.670), parzialmente compensate dai maggiori depositi cauzionali correnti (+€/mgl 3.253).

Al 31 dicembre 2023 i crediti finanziari per €/mgl 88.571 sono riferiti alle quote in scadenza entro i dodici mesi dei crediti per maintenance reserve (€/mgl 70.325), ai depositi cauzionali correnti (€/mgl 10.916) e ai depositi versati ad istituti finanziari in relazione all'accensione di contratti derivati di copertura (€/mgl 7.330).

5.12 I **Crediti tributari** sono risultati pari a €/mgl 1.783, evidenziando un incremento di €/mgl 1.564 rispetto ai valori dell'esercizio precedente, e sono riferiti principalmente a ritenute d'acconto su interessi attivi e a crediti IVA.

5.13 Le **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**, hanno presentato un valore complessivo pari a €/mgl 449.841, evidenziando un incremento di €/mgl 26.207 rispetto al 31 dicembre 2022. 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 €/mgl 385, accolgono il valore residuo del materiale di rotazione riferito alla flotta Embraer, attualmente non utilizzata; per tale materiale è in corso il completamento della vendita, avendo ricevuto una formale offerta di acquisto.

**PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':**

5.15 Il **Patrimonio Netto** del Gruppo ha presentato al 31 dicembre 2023 un valore pari a €/mgl 749.819 evidenziando un aumento di €/mgl 225.759 rispetto al 31 dicembre 2022: è costituito dalle seguenti poste:

<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Capitale Sociale	699.191	699.191	
Versamento soci in conto futuro aumento capitale	250.000	0	250.000
Riserve di capitale	(253)	299	(553)
Riserva da Hedging	20.330	38.881	(18.551)
Risultati portati a nuovo	(214.341)	0	(214.341)
Perdite ripianate nell'esercizio	0	271.876	(271.876)
Perdita dell'esercizio	(5.107)	(486.187)	481.080
<b>Totale</b>	<b>749.819</b>	<b>524.060</b>	<b>225.759</b>

In maggior dettaglio:

Il **Capitale Sociale** interamente versato e pari a un valore di €/mgl 699.191, al 31 dicembre 2023 è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie e non ha presentato variazioni rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2022.

Il **versamento soci in conto futuro aumento capitale** per €/mgl 250.000 è stato erogato in data 31 luglio 2023 dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, quale terza tranche di aumento di capitale, prevista nel Piano industriale della Capogruppo, che non matura interessi e che non sarà oggetto di una richiesta di restituzione.

Le **Riserve di capitale**, che hanno registrato un valore negativo di €/mgl 253, sono costituite da:

- a) **riserva da utili/perdite attuariali**, che pari a un valore negativo di €/mgl 283, ha accolto l'*actuarial gains/losses* del T.F.R.;
- b) **riserva legale**, costituita nella società controllata Volare S.p.A., pari a €/mgl 30.

La **Riserva da hedging**, con un valore positivo di €/mgl 20.330, 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 negativo di €/mgl 214.341.

La **perdita d'esercizio**, che ha presentato un importo di €/mgl 5.107.

Le movimentazioni del Patrimonio Netto nel corso del 2023 sono di seguito rappresentate:

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>

## PASSIVITÀ

### PASSIVITA' NON CORRENTI

Le passività non correnti al 31 dicembre 2023, sono state pari a €/mgl 1.997.552 contro un totale di €/mgl 1.027.774 al 31 dicembre 2022, come indicato nella seguente tabella:

PASSIVITA' NON CORRENTI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Passività per locazioni finanziarie	1.799.254	871.541	927.713
TFR e altri benefici ai dipendenti	4.665	2.409	2.256
Fondo Imposte differite	7.080	12.278	(5.198)
Altri Fondi	186.552	141.545	45.007
<b>Totale</b>	<b>1.997.552</b>	<b>1.027.774</b>	<b>969.778</b>

5.16 Le **passività per locazioni finanziarie**, pari complessivamente a €/mgl 2.007.153 (inclusivi delle quote correnti per €/mgl 207.899), hanno presentato un aumento di €/mgl 998.069 e sono risultate:

- per €/mgl 1.998.162 al debito inerente i contratti di leasing di n.83 aeromobili di varie tipologie e n. 5 motori (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 205.031).

Rispetto al 31 dicembre 2022, la voce ha presentato un incremento di €/mgl 997.457 per l'iscrizione del debito inerente all'entrata in flotta di n. 6 velivoli A220-100/A220-300 (+€/mgl 171.026), di n. 14 A320neo (+€/mgl 510.289), di n. 2 A321neo (+€/mgl 90.543), di n.5 A330neo (+€/mgl 390.138), di n. 1 A319-100 (€/mgl 2.364) e per l'estensione del termine di scadenza di due contratti di leasing per n.2 A320 (+€/mgl 1.073), per l'entrata di 5 motore di scorta (+€/mgl 58.464). Tali incrementi risultano parzialmente compensati dai rimborsi delle quote di capitale dell'esercizio (-€/mgl 164.716), dalla modifica a un contratto di leasing esistente (-€/mgl 984), nonché dal delta dell'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (positivo per €/mgl 61.422).

- per €/mgl 8.991 (inclusivi di quote correnti per €/mgl 2.868) ai contratti di locazione degli uffici e spazi aeroportuali e delle autovetture aziendali. La voce ha registrato un aumento, pari a €/mgl 612, riferibile all'iscrizione dei nuovi contratti di locazione per locali e spazi all'interno di aeroporti italiani ed esteri (+€/mgl 3.347), ai rimborsi delle quote di capitale dell'esercizio (-€/mgl 2.722) e dal delta dell'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (-€/mgl 13).

In dettaglio:

<b>PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti:</b>			
Debito per Flotta	1.718.400	840.179	878.221
Debito per motori	74.732	25.052	49.679
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>1.793.132</b>	<b>865.231</b>	<b>927.900</b>
Debito per locazione spazi	6.025	5.753	272
Debito per locazione autovetture	98	557	-459
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>6.123</b>	<b>6.310</b>	<b>-187</b>
<b>Totale debito non corrente</b>	<b>1.799.254</b>	<b>871.541</b>	<b>927.713</b>
<b>Passività correnti:</b>			
Debito per Flotta	198.847	131.334	67.513
Debito per motori	6.184	4.141	2.043
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>205.031</b>	<b>135.474</b>	<b>69.556</b>
Debito per locazione spazi	2.552	1.949	603
Debito per locazione autovetture	317	120	197
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>2.868</b>	<b>2.069</b>	<b>800</b>
<b>Totale debito corrente</b>	<b>207.899</b>	<b>137.543</b>	<b>70.356</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>2.007.153</b>	<b>1.009.084</b>	<b>998.069</b>

I contratti di leasing per la flotta hanno una durata media di 7,5 anni ed un tasso marginale medio pari 2,5%. Le locazioni di uffici, spazi aeroportuali ed autovetture hanno una durata media pari a 4,4 anni, con un tasso marginale medio pari all' 1,8%.

Nel corso dell'esercizio 2023, il Gruppo ha rimborsato quote capitali di debiti per locazione flotta e altre attività per un totale di €/mgl 167.438 rispetto a €/mgl 82.663 di rimborsi effettuati nel corso del 2022 e registrato oneri finanziari nel conto economico per €/mgl 42.375 (€/mgl 11.293 nel 2022).

5.17 Il **trattamento di fine rapporto**, pari a €/mgl 4.665, (€/mgl 2.409 al 31 dicembre 2022), riflette l'indennità riconosciuta in Italia ai dipendenti e liquidata al momento della cessazione del rapporto di lavoro, ed è stato valutato in base alla metodologia dei "benefici maturati" mediante il criterio "Projected Unit Credit" (PUC) come previsto ai paragrafi 67-69 dello IAS 19.

Si riportano in sintesi le ipotesi attuariali adottate nella valutazione:

Ipotesi Finanziarie:

- il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con

duration 10+ rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla duration del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione.

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

Ipotesi Demografiche:

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

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

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

5.18 Gli **altri fondi**, inclusivi delle quote correnti per €/mgl 91.864, sono risultati complessivamente pari a €/mgl 278.416, mostrando un decremento di €/mgl 39.129; di seguito sono rappresentate le movimentazioni nell'esercizio dei fondi:

FONDI PER RISCHI E ONERI	31.12.2022	Accantonamenti	Altri Contributi	Rilasci	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2023	variazioni
Fondo area tecnica	287.747,67	156.757,71	8.322,25	(151.740,61)	(55.548,28)	(9.432,36)	(3.281,71)	232.825	(54.923)
Fondi rischi e oneri vari	29.797	37.109,22	0,00	(9.875,68)	(20.236,06)	0,00	0,00	36.794	6.997
Contenzioso trasportistico	1.431	3.272,42		(434,34)	(613,23)			3.656	2.225
Contenzioso lavoro	887	82,66		(730,43)	(133,75)			105	(782)
Diversi	27.478	33.754,13		(8.710,91)	(19.489,09)			33.033	5.554
Fondi oneri diversi		14.953,50			(6.073,99)	(148,96)	66,21	8.797	8.797
<b>Totale</b>	<b>317.544</b>	<b>208.820</b>	<b>8.322</b>	<b>(161.616)</b>	<b>(81.858)</b>	<b>(9.581)</b>	<b>(3.215)</b>	<b>278.416</b>	<b>(39.129)</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 232.825, (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 83.067). Nel periodo ha presentato una variazione in diminuzione netta di €/mgl 54.923 riferibile ad accantonamenti del periodo per €/mgl 156.758, contributi ricevuti per €/mgl 8.322 (con contropartita nei crediti per maintenance reserve), utilizzi per €/mgl 55.548 e rilasci per €/mgl 151.741 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**, pari a €/mgl 36.794; si riferisce principalmente ai seguenti stanziamenti:
  - valutazione di rischi connessi a contenziosi derivanti da attività di trasporto passeggeri (€/mgl 3.656);
  - controversie legali riferibili a cause di lavoro in Italia e all' estero (€/mgl 105);
  - 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); risulta, infatti, scaduta la clausola dell'Alliance Agreement che consentiva ad ITA Airways di lasciare l'Alleanza senza exit fee;
  - potenziali oneri connessi al programma "cadet training" (€/mgl 1.078);
  - oneri connessi all'acquisto di certificati CO2 (quote ETS) già utilizzati e da restituire nel corso del 2024 (€/mgl 29.524);
- Il **fondo per oneri vari**, pari a €/mgl 8.797 per contratti onerosi. Nello specifico, a seguito della risoluzione anticipata del contratto relativo all'utilizzo del PSS Sabre, il Gruppo ha valutato i ricavi residui dell'anno generati dall'utilizzo della piattaforma e i costi da sostenere fino al mese di ottobre 2024. Conseguentemente il contratto è stato considerato come "oneroso"

## PASSIVITA' CORRENTI

Le passività correnti al 31 dicembre 2023, sono state pari a €/mgl 1.225.631 e si confrontano con un valore di €/mgl 991.243 al 31 dicembre 2022. Sono di seguito rappresentate:

PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Debiti Finanziari	304	435	(131)
Passività per locazioni finanziarie	207.899	137.543	70.356
Altri fondi correnti	91.864	176.000	(84.136)
Debiti commerciali	397.166	371.072	26.094
Altre passività	516.765	300.486	216.279
Passività fiscali correnti	8.881	5.707	3.174
Derivati con fair value passivo	2.752	0	2.752
<b>Totale</b>	<b>1.225.631</b>	<b>991.243</b>	<b>234.388</b>

5.19 I **debiti commerciali**, pari a €/mgl 397.166, di cui €/mgl 1.035 verso parti correlate, hanno evidenziato una crescita di €/mgl 26.094 e risultano così composti:

<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Acconti da clienti	1.692	1.412	280
Debiti verso fornitori	364.863	347.613	17.250
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	17.315	15.448	1.867
Debiti verso agenti di viaggio	13.296	6.599	6.697
<b>Totale</b>	<b>397.166</b>	<b>371.072</b>	<b>26.094</b>

L' incremento sopra rappresentato è relativo:

- a maggiori debiti verso fornitori italiani ed esteri (€/mgl 17.250) principalmente per la maggiore attività operativa nel periodo;
- a maggiori debiti per verso compagnie di navigazione aerea sul circuito IATA Clearing House derivanti dall'incremento nel volume di biglietti utilizzati su servizi operati da altri vettori, nonché da maggiori prestazioni relativi ai servizi di manutenzione e informatici (+€/mgl 1.867);
- ai maggiori debiti verso agenti di viaggio (+€/mgl 6.697) per incentivazione commerciale, legata all'incremento registrato nella attività di vendita in corso d'anno.

5.20 Le **Altre passività correnti**, pari a €/mgl 516.765, di cui €/mgl 329 verso parti correlate, hanno consuntivato un incremento di €/mgl 216.279 e sono di seguito rappresentate:

<b>ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Debiti verso istituti di previdenza	13.450	14.214	(763)
Biglietti prepagati	408.153	242.957	165.196
Altri debiti	957	489	468
Altri debiti per accantonamenti	8.165	2.471	5.694
Verso il personale	34.896	27.546	7.350
Verso compagnie di assicurazione	3.110	1.956	1.154
Depositi cauzionali vari	88	90	(2)
Ricavi anticipati	47.947	10.764	37.183
<b>Totale</b>	<b>516.765</b>	<b>300.486</b>	<b>216.279</b>

In particolare, tale crescita è essenzialmente riferita:

- all'aumento della voce "biglietti prepagati" per €/mgl 165.196, 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 37.183, riferito ai contributi contrattuali riconosciuti dai lessors, ma non ancora maturati (+€/mgl 23.958), 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 2023 (+€/mgl 12.644), nonché a contributi su futuri costi manutentivi, riconosciuti da Airbus in relazione all’acquisto della nuova flotta (+€/mgl 1.366).

5.21 I **debiti per passività fiscali correnti**, pari a €/mgl 8.881, evidenziando un incremento di €/mgl 3.175, sono attribuibili in massima parte alle ritenute da versare su retribuzioni del personale (€/mgl 3.809), al debito per IVA liquidazione mensile (€/mgl 1.875), alle imposte correnti per IRAP (€/mgl 2.921) e all’imposta sostitutiva su concorsi a premi (€/mgl 159).

## 6. Informazioni sulle voci del Conto Economico Consolidato

Di seguito vengono analizzati i valori economici del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, con evidenza del raffronto con i dati dell'esercizio 2022, che vengono qui rappresentati ai soli fini comparativi, non avendo la Capogruppo redatto il bilancio consolidato nell'esercizio 2022.

Il Gruppo al 31 dicembre 2023 ha consuntivato ricavi totali per €/mgl 2.432.775, contro un importo di €/mgl 1.540.240 dell'esercizio precedente.

6.1 I **ricavi del traffico**, pari a €/mgl 2.338.774, di cui €/mgl 1.722 verso parti correlate, sono aumentati di €/mgl 848.889 rispetto al 2022, principalmente per l'incremento dei ricavi passeggeri (+70% pari a €/mgl 885.235) a seguito dell'incremento dell'attività operativa e del numero di passeggeri trasportati (+47%).

In dettaglio:

<b>RICAVI DEL TRAFFICO</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Passeggeri	2.157.393	1.272.158	885.235
Altri ricavi Passeggeri	70.728	68.210	2.518
Cargo	82.740	88.181	(5.441)
Posta	3.516	4.277	(762)
Charters passeggeri	23.746	16.526	7.219
Charters merci	652	40.532	(39.880)
<b>Totale Ricavi del traffico</b>	<b>2.338.774</b>	<b>1.489.885</b>	<b>848.889</b>

I ricavi da traffico passeggeri, pari a €/mgl 2.157.393 sono rappresentati per il 46% dai proventi sul settore intercontinentale, per il 30% dal settore domestico e per la restante parte da quelli sul settore internazionale; il numero dei passeggeri trasportati al 31 dicembre 2023 è stato pari a 14,8 milioni.

Gli altri ricavi passeggeri, per complessivi €/mgl 70.728 includono principalmente i proventi da tratte inutilizzate (€/mgl 29.343), da rimborsi con restrizioni (€/mgl 14.197), da surcharge (€/mgl 15.764), da cambi prenotazioni, distribution charge e altre fee (€/mgl 13.940), nonché dalle differenze attive da traffico passeggeri (€/mgl 16.218). In tale voce viene anche iscritta la rettifica dei ricavi passeggeri (€/mgl 14.218), derivante dall'obbligazione contrattuale riferibile ai punti accumulati dai membri aderenti al programma "Volare" ai sensi del principio contabile IFRS15.

I ricavi Cargo (€/mgl 82.740) e Posta (€/mgl 3.516) accolgono i proventi derivanti da attività "belly".

6.2 Gli **altri ricavi operativi**, pari a €/mgl 94.001, di cui €/mgl 43 verso parti correlate si sono incrementati di €/mgl 43.647 rispetto all'esercizio 2022 e sono di seguito rappresentati:

<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Accessori del traffico	20.562	14.748	5.814
Prestazioni a terzi	11.757	11.620	138
Vendita materiali	373		373
Contributi in conto esercizio	11.298		11.298
Differenze attive da traffico passeggeri	6.093	3.674	2.420
Risarcimenti assicurativi	5.205	956	4.250
Contributi da terzi	27.085	844	26.241
Altri ricavi	11.627	18.513	(6.886)
<b>Totale</b>	<b>94.001</b>	<b>50.355</b>	<b>43.647</b>

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

- i ricavi accessori del traffico quali provvigioni, penalità e altre fee (€/mgl 20.562);
- le prestazioni a terzi che, pari a €/mgl 11.757 sono riferite essenzialmente a ricavi per assistenza di scalo per inserzioni pubblicitarie e per addestramento;
- differenze attive da traffico passeggeri per biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili (€/mgl 6.093), riferite alle tasse aeroportuali;
- 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 27.085);
- i contributi in conto esercizio, pari a €/mgl 11.298 ricevuti dalle Regioni Sardegna e Friuli-Venezia Giulia per l'esercizio delle linee in continuità;
- gli altri ricavi (€/mgl 11.627) perlopiù riferibili ai proventi verso Alitalia SAI in a.s. per servizi, quali servizi informatici e assistenza, collegati ad accordi commerciali.

6.3 I **consumi di materie prime e materiali di consumo**, pari a €/mgl 713.847, di cui €/mgl 236.716 verso parti correlate, hanno presentato un aumento di €/mgl 69.472 e sono così composti:

<b>CONSUMI DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Carburante flotta	(689.103)	(631.455)	(57.648)
Materiali tecnici	(5.177)	(4.343)	(833)
Altri materiali	(19.567)	(8.576)	(10.990)
<b>Totale</b>	<b>(713.847)</b>	<b>(644.375)</b>	<b>(69.472)</b>

I costi del carburante pari a €/mgl 689.103 sono rappresentati al netto dei proventi finanziari da hedging (€/mgl 4.917); la variazione in aumento per €/mgl 57.648, è dovuta quale effetto della maggiore attività di volo (+275 €/mln) compensata dalla variazione positiva dei prezzi (-€/mln 179) e dalla favorevole evoluzione della parità cambiaria verso il dollaro (+€/mln 18); i consumi di altri materiali comprendono perlopiù quelli riferiti a materiali e attrezzature per servizi di bordo (€/mgl 14.139) e per vestiario del personale (€/mgl 3.328).

6.4 I **costi per servizi**, pari a €/mgl 1.223.745, di cui €/mgl 490 verso parti correlate, sono risultati maggiori di €/mgl 274.255 rispetto all'esercizio precedente, sono di seguito rappresentati:

<b>COSTI PER SERVIZI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Spese di vendita	(159.964)	(123.650)	(36.314)
Spese di traffico e scalo	(569.011)	(416.934)	(152.078)
Manutenzione e revisione flotta	(240.064)	(180.237)	(59.827)
Altre prestazioni	(172.785)	(129.750)	(43.034)
Noleggi, locazioni e fitti	(81.921)	(98.919)	16.998
<b>Totale</b>	<b>(1.223.745)</b>	<b>(949.490)</b>	<b>(274.255)</b>

In maggior dettaglio:

- le spese di vendita per complessive €/mgl 159.964 sono costituite prevalentemente dai servizi di prenotazioni, web e call center (€/mgl 82.693), dalle spese di pubblicità e promozionali (€/mgl 52.124), e dalle provvigioni di vendita (€/mgl 24.830);
- le spese di traffico e scalo per un totale di €/mgl 569.011, sono principalmente rappresentate da handling (€/mgl 253.186), da oneri radio meteo – air traffic control (€/mgl 144.183), dai diritti aeroportuali (€/mgl 99.323), dalle spese per il trasporto e assistenza passeggeri e merci (€/mgl 38.360) e dai costi di vitto passeggeri a bordo (€/mgl 28.545);
- i costi per manutenzione e revisione flotta pari €/mgl 240.064 sono essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 51.601), per la manutenzione motori e componenti (€/mgl 183.446), nonché €/mgl 5.017 come saldo contabile tra accantonamenti registrati nel fondo area tecnica nel corso dell'anno (€/mgl 156.758) e rilasci effettuati nel medesimo esercizio (€/mgl 151.741).
- le altre prestazioni, complessivamente pari a €/mgl 172.785, comprendono perlopiù le spese per servizi finanziari (€/mgl 46.814), prestazioni professionali (€/mgl 30.182), spese generali, quali utenze, telefoniche e spese di amministrazione (€/mgl 31.666), gli oneri accessori per il personale, quali hotel accommodation, mensa, vitto del personale navigante ed addestramento (€/mgl 36.560), le spese per informazione e telecomunicazioni (€/mgl 7.912), le manutenzioni e revisioni effettuate su complessi elettronici, mezzi di trasporto, attrezzature e impianti (€/mgl 11.952) e le assicurazioni (€/mgl 7.697);
- i noleggi, le locazioni ed i fitti, per un totale di €/mgl 81.921 sono di seguito rappresentati:

<b>SPESE PER SERVIZI - noleggi locazioni e fitti</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Noleggi passivi	(33.866)	(44.712)	10.846
Locazioni operative flotta	(12.814)	(23.782)	10.968
Affitto locali	(2.098)	(2.063)	(36)
Canoni per concessioni e utenze	(33.143)	(28.363)	(4.779)
<b>Totale</b>	<b>(81.921)</b>	<b>(98.919)</b>	<b>16.998</b>

I noleggi passivi per flotta (€/mgl 33.866) hanno riguardato la locazione a breve termine di motori di scorta e di aeromobili con formula “wet lease”, mentre le locazioni operative (€/mgl 12.814) sono riferite ai contratti di locazione per flotta 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 293.598, di cui €/mgl 1.459 verso parti correlate, si riferiscono a una forza media che, al 31 dicembre 2023, era pari a 4.364 risorse, contro le 3.263 risorse di forza media al 31 dicembre 2022. In dettaglio:

<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Salari e stipendi	(234.425)	(163.128)	(71.297)
Oneri sociali	(39.823)	(24.618)	(15.205)
T.F.R.	(9.203)	(6.593)	(2.611)
Trattamento di quiescenza e simili	(2.499)	(1.633)	(866)
Altri costi	(7.648)	(3.505)	(4.143)
<b>Totale</b>	<b>(293.598)</b>	<b>(199.477)</b>	<b>(94.122)</b>

6.6 Gli **ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mgl 145.029, sono di seguito rappresentati:

<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>variazioni</b>
<b>Attività materiali</b>			
Migliorie fabbricati	(813)	(133)	(680)
Flotta	(9.620)	(7.424)	(2.196)
Altri impianti ed attrezzature	(266)	(204)	(62)
Altri beni	(1.637)	(1.364)	(273)
<b>Totale</b>	<b>(12.336)</b>	<b>(9.125)</b>	<b>(3.210)</b>
<b>Diritti d'uso</b>			
Diritti d'uso per flotta (IFRS 16)	(170.758)	(110.904)	(59.855)
Diritti d'uso per fabbricati (IFRS 16)	(2.557)	(1.847)	(710)
Diritti d'uso per altre attività (IFRS 16)	(293)	(270)	(23)
<b>Totale</b>	<b>(173.609)</b>	<b>(113.022)</b>	<b>(60.587)</b>
<b>Attività immateriali</b>			
Diritti di brevetto	(23.361)	(42.606)	19.245
Altre attività immateriali	(241)	(261)	20
<b>Totale</b>	<b>(23.602)</b>	<b>(42.866)</b>	<b>19.264</b>
<b>(Perdita)/Reversal da Impairment test</b>	<b>73.061</b>	<b>(85.600)</b>	<b>158.661</b>
<b>Altre svalutazioni delle attività non correnti</b>	<b>(492)</b>	<b>(283)</b>	<b>(209)</b>
<b>(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti</b>	<b>(8.052)</b>	<b>(768)</b>	<b>(7.284)</b>
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(145.029)</b>	<b>(251.664)</b>	<b>106.635</b>

La voce ha rilevato ammortamenti di competenza dell'esercizio per €/mgl 209.547, altre svalutazioni delle attività correnti e immobilizzazioni per €/mgl 8.544, parzialmente compensati dal reversal da impairment test per €/mgl 73.061 sugli asset svalutati nel 2022 (perdita pari a €/mgl 85.600), ed ancora in uso come previsto dal principio contabile di riferimento, e rivalutati fino al valore contabile che avrebbero avuto al 31 dicembre 2023, al netto degli ammortamenti, laddove la svalutazione non fosse mai avvenuta.

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei principi contabili della presente nota - paragrafo "Riduzione perdita di valore da impairment test".

6.7 Gli **altri costi operativi**, pari a €/mgl 131.435, di cui €/mgl 26 verso parti correlate, si confrontano con un importo di €/mgl 83.738 dell'esercizio precedente e sono risultati in dettaglio:

<b>ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>variazioni</b>
(Accantonamenti)/Assorbimenti fondi rischi	(12.663)	(29.888)	17.225
Minusvalenze flotta	(672)		(672)
Altre imposte e tasse	(6.997)	(4.420)	(2.577)
Oneri da partnership	(2.294)	(2.406)	112
Spese di amministrazione	(1.165)	(790)	(375)
Perdite su crediti	(77.501)	(31.342)	(46.159)
Altri oneri	(30.144)	(14.892)	(15.252)
<b>Totale</b>	<b>(131.435)</b>	<b>(83.738)</b>	<b>(47.697)</b>

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

- gli accantonamenti a fondi rischi e oneri vari effettuati nel corso dell'anno per €/mgl 12.663 (al netto dell'assorbimento per €/mgl 9.876 e maggiormente dettagliati nella presente nota esplicativa al paragrafo 5.19 relativo ai fondi per rischi vari;
- le perdite su crediti per €/mgl 77.501, riferite essenzialmente a crediti per maintenance reserve non recuperabili su manutenzioni che si prevede non saranno effettuate; a fronte di tale valore, sono state rilasciate quote del fondo area tecnica per € 111.518;
- le altre imposte e tasse del periodo per €/mgl 6.997;
- altri oneri per €/mgl 30.144 riferiti essenzialmente all'accantonamento delle quote ETS di competenza per €/mgl 29.524.

Conseguentemente, il **Risultato operativo** dell'esercizio è risultato negativo per €/mgl 74.878.

6.8 I **proventi ed oneri finanziari** netti hanno registrato un valore positivo di €/mgl 14.130, per effetto principalmente dell'adeguamento valutario dei debiti e crediti in valuta dollari ai cambi al 31 dicembre 2023 (effetto netto €/mgl 38.245); si confrontano con un saldo negativo del 2022, come evidenziato nella tabella:

<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>variazioni</b>
<b>Proventi finanziari:</b>			
Proventi finanziari da attualizzazione	3.282	12.217	(8.935)
Interessi su c/c bancari	10.781		10.781
Interessi su altri crediti	3.931	270	3.661
Altri proventi finanziari	4.529	4.078	451
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>22.523</b>	<b>16.565</b>	<b>5.958</b>
<b>Oneri finanziari</b>			
Oneri finanziari su locazioni finanziarie	(42.375)	(11.293)	(31.082)
Interessi sul altri debiti	(118)	(30)	(87)
Altri oneri finanziari	(4.145)	(8.385)	4.240
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(46.637)</b>	<b>(19.708)</b>	<b>(26.929)</b>
<b>Proventi (oneri) di cambio</b>	<b>38.245</b>	<b>(11.718)</b>	<b>49.963</b>
<b>Totale proventi ed (oneri) finanziari</b>	<b>14.130</b>	<b>(14.861)</b>	<b>28.992</b>

Nell'esercizio 2023 sono stati imputati nel conto economico €/mgl 42.375 di oneri finanziari riferiti ai contratti di leasing, iscritti secondo quanto prescritto dall'IFRS 16 (€/mgl 11.293 nel 2022).

Il Gruppo ha inoltre beneficiato degli effetti positivi della parità cambiaria, principalmente per i crediti e i debiti in valuta statunitense, che ha determinato nell'esercizio un saldo positivo di €/mgl 38.245 (€/mgl 11.718 negativo nel 2022).

## 6.9 Imposte correnti e differite

Le imposte correnti e differite, risultate positive per €/mgl 55.641, rappresentano il carico fiscale del Gruppo di competenza del periodo e si confrontano con un valore, anch'esso positivo di €/mgl 117.179 dell'anno precedente. In dettaglio la voce accoglie:

<b>IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>variazioni</b>
Imposte correnti IRES	(42)		(42)
Imposte correnti IRAP	(3.129)	(211)	(2.918)
Imposte differite attive/(passive)	19.646	117.390	(97.744)
Imposte su esercizi precedenti	39.167		39.167
<b>Totale Imposte</b>	<b>55.641</b>	<b>117.179</b>	<b>(61.538)</b>

Con riferimento alla recuperabilità di tali imposte anticipate si rinvia a quanto commentato nella nota esplicativa relativa alla corrispondente voce della situazione patrimoniale finanziaria, nota n. 5.7.

Il **Risultato d'esercizio** ha presentato una perdita netta di €/mgl 5.107, e si confronta con una perdita d'esercizio di €/mgl 486.187 al 31 dicembre 2022.

## 7. Altre informazioni finanziarie

### 7.1 Informazioni sul Rendiconto Finanziario Consolidato

€/migliaia		31.12.2023	31.12.2022
<b>A) Flusso monetario da attività operativa</b>			
<b>Risultato dell'esercizio</b>		<b>(5.107)</b>	<b>(486.187)</b>
<b>Rettifiche da costi/(ricavi) non monetari:</b>			
Ammortamenti		209.546	165.013
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi		47.204	43.821
Altre variazioni dei fondi		(76.752)	(67.287)
(Ripristin)/Perdite di valore da impairment test		(73.061)	85.600
Adeguamento cambi attività e passività in valuta		(58.785)	6.183
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti		76.496	30.580
Oneri/(proventi) finanziari non monetari		3.971	(3.862)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		(64.681)	(103.986)
<b>Totale rettifiche di costi/(ricavi) non monetari</b>		<b>63.938</b>	<b>156.062</b>
<b>Altre rettifiche:</b>			
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti		2.256	1.076
Variazione del capitale circolante		221.381	234.960
<b>Totale rettifiche</b>		<b>223.637</b>	<b>236.035</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>A)</b>	<b>282.468</b>	<b>(94.089)</b>
<b>B) Flusso monetario da attività di investimento</b>			
Acquisizione attività per investimento nella partecipazione Loyalty			
(Investimenti in attività materiali)		(270.533)	(130.329)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni materiali		1.517	0
(Investimenti in attività immateriali)		(24.913)	(23.904)
Realizzo disinvestimenti immobilizzazioni immateriali		(81)	0
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)		(89.054)	(88.993)
Realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti		(45.345)	44.899
Altre rettifiche		344	5.352
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>B)</b>	<b>(428.064)</b>	<b>(192.975)</b>
<b>C) Flusso finanziario derivanti da attività di finanziamento</b>			
Aumento di capitale a pagamento		250.000	400.000
Variazioni delle riserve di patrimonio netto		(583)	511
Variazione degli strumenti derivati		5.858	(13.145)
Rimborso finanziamenti		(167.438)	(82.663)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie		83.965	(40.633)
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>C)</b>	<b>171.803</b>	<b>264.070</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>		<b>26.207</b>	<b>(22.994)</b>
<b>Disponibilità liquide iniziali</b>		<b>423.633</b>	<b>446.628</b>
<b>Disponibilità liquide finali</b>		<b>449.841</b>	<b>423.633</b>

Nel corso dell'esercizio 2023, la posizione finanziaria netta, ha evidenziato un incremento delle disponibilità liquide pari a €/mgl 26.207 passate da €/mgl 423.633 al 31 dicembre 2022 a €/mgl 449.841 al 31 dicembre 2023.

In maggior dettaglio:

- Il **flusso monetario da attività operativa**, è risultato positivo per €/mgl 282.468, principalmente a seguito della variazione positiva del capitale circolante (€/mgl 221.381), degli ammortamenti (€/mgl 209.546), della svalutazione di attività non correnti (€/mgl 76.496), parzialmente compensato dal reversal da impairment test sugli asset (-€/mgl 73.061), dalla variazione netta delle imposte anticipate e differite (-€/mgl 64.681), dal saldo negativo netto della variazione dei fondi diversi (-€/mgl 29.547), dalla componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta (-€/mgl 58.785), nonché dalla perdita dell'esercizio (-€/mgl 5.107).
- Il **flusso monetario da attività di investimento**, negativo per €/mgl 428.064, è risultato composto da investimenti per €/mgl 384.500 e da realizzi per €/mgl 43.565 come di seguito rappresentato:
  - ✓ investimenti in attività materiali per complessivi €/mgl 270.533, riferiti per €/mgl 97.780 all'acquisto dell'aeromobile A330-900, per €/mgl 145.040 agli anticipi versati per l'acquisizione in flotta di nuovi aeromobili, agli acquisti di materiali di rotazione e revisioni e interventi manutentivi per €/mgl 21.210 e per complessivi €/mgl 6.133 a lavori in corso di realizzazione sulla manutenzione flotta;
  - ✓ investimenti in attività immateriali per €/mgl 24.913, riferiti a progetti e licenze software sia conclusi che in corso di lavorazione al 31 dicembre 2023.
  - ✓ investimenti in crediti finanziari non correnti per €/mgl 89.054, riferiti alle uscite di cassa per maintenance reserve (€/mgl 76.579) e ai depositi cauzionali (€/mgl 12.475).
  - ✓ I realizzi per un valore negativo di €/mgl 45.345 sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per maintenance reserve inerenti agli interventi manutentivi effettuati (€/mgl 62.415) e dei depositi cauzionali (€/mgl 2.328), nonché alle riclassifica delle quote non correnti delle maintenance reserves (€/mgl 93.015) e dei crediti verso debitori vari (€/mgl 18.164).
- Il **flusso finanziario derivante da attività di finanziamento** ha presentato un valore positivo di €/mgl 171.803 correlato al versamento dei soci in conto futuro aumento capitale pari a €/mgl 250.000 erogato in data 31 luglio 2023 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla variazione dei crediti finanziari correnti (€/mgl 83.965 da attribuire essenzialmente ai crediti per maintenance reserve) e alla variazione del fair value netto di strumenti derivati (€/mgl 5.858), parzialmente controbilanciato dal rimborso delle quote del debito per leasing per €/mgl 167.438 e dalla riserva da utili attuariali (€/mgl 583).

## 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 "miscelaneo", 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 Fideiussioni 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 31.12.2023

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 aeree:	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>

**CREDITI** al 31.12.2022

valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia
<b>CREDITI</b>				
verso Clienti ordinari	171.522	(200)	171.322	67%
verso Compagnie di navigazione aerea	27.162	(1)	27.161	11%
verso Agenti	36.757	(703)	36.053	14%
altri crediti	19.712	(19)	19.693	8%
<b>Totale Crediti</b>	<b>255.153</b>	<b>(924)</b>	<b>254.229</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 31.12.23 e al 31.12.2022. Si segnala che l'importo dello scaduto al 31 dicembre 2023 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 31.12.2023

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 aeree:	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>

**CREDITI**

al 31.12.2022

valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni			
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361
<b>CREDITI</b>								
verso Clienti ordinari	171.522	132.507	39.015	(200)	19.344	(546)	15.772	4.445
verso Compagnie di navigazione aeree	27.162	17.927	9.235	(1)	9.080	148	8	0
verso Agenti	36.757	29.408	7.348	(703)	5.482	1.247	281	338
<b>Totale Crediti</b>	<b>235.441</b>	<b>179.842</b>	<b>55.599</b>	<b>(905)</b>	<b>33.905</b>	<b>849</b>	<b>16.061</b>	<b>4.783</b>
<b>Altre attività correnti</b>								
altri crediti	19.712	8.547	11.165	(19)	9.856	890	391	28
<b>Totale Altre Attività</b>	<b>19.712</b>	<b>8.547</b>	<b>11.165</b>	<b>(19)</b>	<b>9.856</b>	<b>890</b>	<b>391</b>	<b>28</b>
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>255.153</b>	<b>188.390</b>	<b>66.763</b>	<b>(924)</b>	<b>43.761</b>	<b>1.740</b>	<b>16.452</b>	<b>4.810</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 31.12.2023 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità immediatamente esigibile pari a 450 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 2023 e al 31 dicembre 2022 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.

## 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		
Debiti verso società controllate			0		
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>

## DEBITI

al 31.12.2022

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2022	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>					
Debiti verso fornitori	347.320	123.327	223.993		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	15.448	170	15.278		
Debiti verso agenti di viaggio	6.599		6.599		
Acconti	1.412		1.412		
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>370.779</b>	<b>123.497</b>	<b>247.281</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' VARIE</b>					
Biglietti prepagati (1)	242.957		242.957		
Debiti vs Istituti previdenziali	14.214		14.214		
Debiti verso il personale	27.546		27.546		
Altre passività	15.770		15.770		
<b>Totale Altre Passività</b>	<b>300.486</b>	<b>0</b>	<b>300.486</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>671.265</b>	<b>123.497</b>	<b>547.768</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>					
Passività per leasing finanziario	1.009.084		137.543	429.550	441.991
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>1.009.084</b>	<b>0</b>	<b>137.543</b>	<b>429.550</b>	<b>441.991</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 2022.

### 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 31.12.2023	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	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>

Valore di bilancio al 31.12.2022	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a FV T P&L	Derivati attivi designati come strumenti di copertura
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>				
Crediti finanziari non correnti	152.414		0	32.235
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>152.414</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32.235</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>				
Crediti finanziari correnti	172.668			18.925
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	423.633			
<b>Totale attività correnti</b>	<b>596.301</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.925</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.

*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	1.799.254		
<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>
Valore di bilancio al 31.12.2022	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a FV T P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>			
Passività per locazioni finanziarie	871.541		
Derivati non correnti con fair value passivo			
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>871.541</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>			
Debiti Finanziari	435		
Passività per locazioni finanziarie	137.543		
<b>Totale passività correnti</b>	<b>137.978</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Rischi di mercato**

Il Gruppo ITA Airways è esposto ai rischi finanziari generati, in ordine di importanza, 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.

### ***I - Rischio di prezzo – commodity***

#### *Informazioni Qualitative*

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

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

Considerato il limitato accesso del Gruppo, fisiologico in una fase di start up operativa, alle linee di credito bancarie, sono stati finalizzati sia contratti di *hedging* con controparti finanziarie, a fronte di corresponsione di depositi per cassa a garanzia, sia accordi di fissazione a termine di prezzi e volumi con alcuni dei principali fornitori di carburante.

#### *Informazioni Quantitative*

Al 31.12.2023 si rilevano cinque strumenti finanziari a copertura di tale rischio con un valore negativo complessivamente pari a €/mgl 2.752, inclusi nelle passività correnti con fair value negativo, come evidenziato nella seguente tabella:

<b>Strumenti derivati con fair value passivo</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti</b>			
Operazioni derivate su carburante	2.752		2.752
<b>Totale Derivati non correnti</b>	<b>2.752</b>	<b>0</b>	<b>2.752</b>

<b>Strumenti derivati con fair value attivo</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività correnti</b>			
Operazioni derivate su carburante		1.366	(1.366)
<b>Totale Derivati non correnti</b>		<b>1.366</b>	<b>(1.366)</b>

La perdita massima potenziale di tali derivati, con orizzonte di copertura nei trimestri 2024, è limitata ad un valore complessivo pari a trenta milioni di dollari grazie all'acquisto 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 usd 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 contrattualizzata con il fornitore Airbus.

#### Informazioni Quantitative

Al 31.12.2023 si rileva uno strumento finanziario derivato, valutato al fair value, a copertura del rischio e con valore positivo complessivamente pari a €/mgl 29.501 (di cui quota corrente pari a €/mgl 18.273); la seguente tabella mostra il fair value dei contratti stessi:

Strumenti derivati con fair value attivo	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Attività non correnti</b>			
Operazioni derivate su valute	11.228	32.235	(21.006)
<b>Totale derivati non correnti</b>	<b>11.228</b>	<b>32.235</b>	<b>(21.006)</b>
<b>Attività correnti</b>			
Operazioni derivate su valute	18.273	17.558	714
<b>Totale derivati correnti</b>	<b>18.273</b>	<b>17.558</b>	<b>714</b>
<b>Totale derivati con fair value attivo</b>	<b>29.501</b>	<b>49.793</b>	<b>(20.292)</b>

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

È stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2023 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 31.12.2023 rispettivamente del +/- 1% +/- 5%.

Scenario	Fair Value 31/12/2023 €/mgl	Fair Value Scenario €/mgl	Delta €/mgl
Curve change			
+5%	29.501	-3.638	-33.139
+1%	29.501	23.071	-6.430
-1%	29.501	37.235	7.734
-5%	29.501	67.352	37.851

***III - Rischio di tasso di interesse***

*Informazioni Qualitative*

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

*Informazioni Quantitative*

Al 31.12.2023 non risultano debiti finanziari a tasso variabile.

## 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 2023 sono state effettuate a condizioni di mercato e rientrano nella normale gestione di impresa; si precisa che non sono state effettuate operazioni con parti correlate di carattere atipico e/o inusuale, estranee alla normale gestione d'impresa o tali da arrecare pregiudizio alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Si ricorda che, nel corso del 2022, era stata finalizzata la cessione del ramo d'azienda denominato "Volare", alla società controllata al 100% Volare Loyalty S.p.a. per la gestione del concorso operazioni a premi, come meglio descritto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "Partecipazioni", e che tutte le transazioni commerciali avvenute in poi tra la Capogruppo e la stessa, sono state effettuate a condizioni di mercato.

Le seguenti tabelle forniscono una sintesi dei rapporti economici e patrimoniali del Gruppo con le società correlate al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

- Rapporti commerciali con società correlate:**

euro migliaia

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2023		2023	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Poste Air Cargo Srl			3,3	
Agenzia Giornalistica Italia S.p.A.				12,0
Eni S.p.A.				3.708,6
Poste italiane spa	180,5		1.725,4	14,3
DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE D.P.I. S.R.L.				
Postel SpA		3,5		16,5
EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR (EDESUR)				0,9
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO				1,8
Mefop - Società per lo sviluppo del mercato dei fondi pensione spa				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	
AEGON CAPPITAL ABP Fund				24,1
Eni Deutschland GmbH		16,5		
TH RESORTS SPA				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>1.364,2</b>	<b>1.768,4</b>	<b>239.014,5</b>

euro migliaia

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2022		2022	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
ENI S.p.A.		1.371,8		178.505,2
POSTE ITALIANE S.p.A.	1.496,7		1.826,0	22,0
POSTE AIR Cargo s.r.l.			7,7	
ENI Plenitude S.p.A.		26,7		87,6
ENI Servizi S.p.A.			130,0	
Fondo FASI		10,0		10,0
AEGON CAPPITAL ABP Fund		8,8		28,7
Nexi Payments S.p.A.		40,7		10,0
TH RESORTS SPA		5,8		13,9
ALLEATA PREVIDENZA		1,2		9,4
TaxBenefit New Mediolanum		25,7		137,5
PREVIRAS		1,4		10,8
PREVAER		205,3		1.056,8
POSTA PREVIDENZA VALORE		0,5		4,1
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.				11,4
Postel SpA				26,4
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO				1,4
Leonardo S.p.A.				35,7
Corsi & Partners				120,0
<b>Totale</b>	<b>1.496,7</b>	<b>1.697,9</b>	<b>1.963,7</b>	<b>180.091,2</b>

## 8.2 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

I corrispettivi di competenza dell'esercizio 2023 e 2022, riconosciuti dal Gruppo alle 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	2023	2022
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	287	325
Altri servizi	KPMG S.p.A.		30
<b>Totale</b>		<b>287</b>	<b>355</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 2023 e al 31 dicembre 2022:

### RICAVI DEL TRAFFICO DISTINTI PER AREA GEOGRAFICA

*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>

### RICAVI DEL TRAFFICO DISTINTI PER AREA GEOGRAFICA

*importi in euro migliaia*

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

## 8.4 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2023

Facendo seguito alla consegna del primo aeromobile di proprietà - un Airbus A330-900 – avvenuta il 20 dicembre 2023 (verificare) il Gruppo, ha finalizzato nel mese di gennaio un'operazione di finanziamento dello stesso sotto forma di emissione obbligazionaria in private placement per il tramite della controllata Aurora Financing DAC, per un importo pari a 80 milioni di euro. L'operazione è stata conclusa con i fondi gestiti da Castlelake, società globale di investimenti alternativi con oltre 18 anni di esperienza nell'investimento, finanziamento e gestione di asset aeronautici. Tale operazione dimostra la capacità del Gruppo ITA Airways di accedere al mercato dei capitali per operazioni di tipo asset backed e costituisce il primo apporto di capitale di debito che servirà a supportare il piano di investimento relativo alla nuova flotta di proprietà.

In data 8 gennaio 2024 è stato consegnato il secondo aeromobile di proprietà, un Airbus A330-900. In analogia a quanto già realizzato per il precedente aeromobile, il Gruppo ha costituito la società AURORA 2 FINANCING DAC, controllata al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A., con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia per procedere al finanziamento dell'operazione, al momento in fase di finalizzazione.

In data 23 gennaio 2024, la Commissione europea ha avviato un'indagine approfondita per valutare, nell'ambito dell'EU Merger Regulation, la proposta di acquisizione del controllo congiunto di ITA Airways da parte di Deutsche Lufthansa AG e il Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano (MEF). La Commissione ha rappresentato preoccupazioni preliminari che l'operazione possa ridurre la concorrenza nel mercato del trasporto aereo di servizi di trasporto su diverse tratte a corto e lungo raggio in entrata e in uscita dall'Italia. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica, in alcun modo, la decisione finale sul caso, attesa ad oggi per il mese di giugno 2024. Come dichiarato dalla stessa Deutsche Lufthansa in fase di presentazione dei risultati finanziari consolidati dell'anno 2023, il Gruppo Lufthansa sta lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo con la Commissione UE per giungere a una rapida conclusione e successiva attuazione della transazione.

In data 25 marzo 2024, la Commissione Ue ha formalizzato a Lufthansa e al Ministero dell'Economia e delle Finanze Ministero italiano una comunicazione delle obiezioni a seguito dell'indagine eseguita per comprendere il potenziale impatto dell'accordo, A seguito di questa indagine preliminare, la Commissione ha indicato talune criticità derivanti dalla concentrazione tra cui:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale;
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di rispondere alla comunicazione delle obiezioni della Commissione e, successivamente, di proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione entro il 26 aprile 2024.

Nel primo trimestre dell'anno, ITA Airways ha ottenuto il rinnovo della certificazione IATA Operational Safety Audit (IOSA), programma dell'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo, IATA, per valutare i sistemi di controllo e gestione operativa di una compagnia aerea. La relativa registrazione, rilasciata da organizzazioni

accreditate presso la IATA, sancisce il rispetto di standard internazionali in termini di IOSA Standards & Recommended Practices, riconosciuti ed accettati a livello mondiale.

In data 6 marzo 2024, Emirates e ITA Airways hanno siglato un MoU per espandere l'attuale partnership interline in un accordo di codeshare completo. L'accordo getta le basi per rafforzare la partnership tra le due compagnie, creando collegamenti one-stop verso importanti città servite da ITA Airways in Italia e in tutta Europa e consentendo viaggi più semplici e veloci verso il network Emirates via Dubai, usufruendo delle migliori rotte, orari e connessioni.

Da marzo 2024, ITA ha ripristinato i collegamenti tra Roma Fiumicino e Tel Aviv, inizialmente con 3 frequenze settimanali che verranno incrementate nel corso della stagione estiva 2024, compatibilmente con l'evoluzione dello scenario geopolitico. La ripresa dei voli fra Roma e Tel Aviv, possibile anche grazie alla collaborazione con le autorità italiane e israeliane, ha una valenza strategica per ITA Airways e assume particolare importanza per il Sistema Paese rafforzando le relazioni commerciali, sociali e culturali che legano i due mercati.

## **9. Posizione fiscale del Gruppo**

### **Consolidato fiscale**

A partire dall'esercizio in corso al 31 dicembre 2022 le società del Gruppo Italia Trasporto Aereo S.p.A. e Volare Loyalty S.p.A. hanno congiuntamente optato per il regime del Consolidato Fiscale nazionale disciplinato dagli Articoli 117 – 129 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

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

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

### **La Posizione Fiscale**

Il Gruppo ha iscritto imposte correnti in bilancio pari ad €/mgl 3.172.

Il Gruppo ha inoltre iscritto ricavi per imposte differite (attive e passive) pari ad €/mgl 58.813

Le imposte correnti e differite di competenza dell'esercizio comportano una perdita di esercizio pari ad €/mgl 5.107.

### **Global Minimum Tax**

Gli artt. 8 ss. del DLgs. 209/2023 hanno recepito nell'ordinamento italiano la direttiva 2022/2523/UE sull'imposizione minima globale dei gruppi multinazionali, strutturata secondo il modello del Pillar 2 di fonte OCSE/G20 e volta ad assicurare un livello minimo di imposizione del 15% in ciascuno dei Paesi in cui tali gruppi operano.

Le disposizioni sull'imposta minima globale hanno efficacia nell'ordinamento italiano a partire dal 1° gennaio 2024.

Il Gruppo, rientrando nell'ambito applicativo degli artt. 8 e ss. del DLgs. 209/2023, ha iniziato la propria attività di *assessment* riferita agli effetti che la nuova imposizione minima globale potrà avere – a partire dall'esercizio 2024 – sulla propria posizione fiscale.

Sulla base delle preliminari informazioni raccolte e delle relative analisi effettuate non sembrerebbe che la nuova imposizione minima globale possa aumentare l'esposizione fiscale della Gruppo.

Nel corso dell'esercizio 2024 il Gruppo finalizzerà la propria attività di *assessment* al fine di rispettare a pieno le disposizioni sull'imposizione minima globale.

### **IRES ed IRAP**

In virtù del Regolamento di Consolidato fiscale in essere tra le società Italia Trasporto Aereo S.p.A. e Volare Loyalty S.p.A. l'IRES di competenza di Volare Loyalty S.p.A. pari ad €/mgl 5.321 è stata interamente compensata con le perdite fiscali di competenza della Società Italia Trasporto Aereo S.p.A.

L'IRAP corrente del Gruppo è pari ad €/mgl 3.129, riferibile rispettivamente:

- ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. per €/mgl 2.456;
- a Volare Loyalty S.p.A. per €/mgl 662
- ad Aurora per €/mgl 11.

### **IVA**

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo presenta una posizione a debito pari ad €/mgl 1.875, corrispondente al debito IVA emergente dalla liquidazione dell'imposta effettuata per il mese di dicembre (€/mgl 4.945) al netto dell'acconto versato nel mese di dicembre 2023 pari a €/mgl 3.071.

DocuSigned by:  
*Claudio Pazziani*  
935196A490A34CC...

DocuSigned by:  
*Antonino Turicchi*  
4968C78EFCED4C0...



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**

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

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio**

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2023, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note 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 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

#### **Elementi alla base del giudizio**

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

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

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



**Italia Trasporto Aereo S.p.A.**

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2023

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 2023

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

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

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

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

Gli Amministratori della Italia Trasporto Aereo S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2023, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Roma, 12 aprile 2024

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

## **BILANCIO DI ESERCIZIO DI ITA Airways S.p.A. al 31 dicembre 2023**

### **Prospetti contabili ITA Airways S.p.A.**

## Situazione patrimoniale e finanziaria

### Attivo patrimoniale

valori in euro	Note	31.12.2023		31.12.2022	
			<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>
<b>Attività non correnti</b>					
Flotta	4.1	53.600.627		36.668.631	
Altre attività materiali	4.2	336.901.769		192.082.044	
<b>Attività Materiali</b>		<b>390.502.396</b>		<b>228.750.675</b>	
Diritti d'uso - Flotta		2.078.085.873		869.858.434	
Diritti d'uso - Altre attività		8.145.368		7.210.679	
<b>Diritti d'uso</b>	4.3	<b>2.086.231.241</b>		<b>877.069.112</b>	
Marchi a vita utile indefinita		90.000.000		83.211.033	
Marchi a vita utile definita		1.833.693		1.936.342	
Altre attività immateriali		55.568.015		51.055.929	
<b>Attività Immateriali</b>	4.4	<b>147.401.708</b>		<b>136.203.304</b>	
Partecipazioni e titoli	4.5	3.786.878		644.847	
Crediti finanziari non correnti	4.6	200.559.901	22.774.527	152.413.770	
Altri crediti non correnti	4.7	18.164.326		0	
Derivati non correnti con fair value attivo	4.8	11.228.153		32.234.651	
Attività per imposte anticipate	4.9	212.835.123		158.441.778	
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>446.574.381</b>		<b>343.735.046</b>	
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>3.070.709.726</b>		<b>1.585.758.138</b>	
<b>Attività correnti</b>					
Rimanenze	4.10	21.288.759		10.550.913	
Crediti commerciali	4.11	240.118.679	2.956.257	237.602.429	1.496.659
Altre attività correnti	4.12	105.483.339	48.452	92.238.003	
Crediti finanziari correnti	4.13	160.490.022	71.918.841	172.667.606	
Crediti tributari	4.14	1.781.983		219.305	
Derivati correnti con fair value attivo	4.15	18.272.960		18.924.659	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.16	434.074.209		418.289.099	
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>981.509.952</b>		<b>950.492.013</b>	
<b>Attività classificate come detenute per la vendita</b>	4.17	384.615		1.118.250	
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>4.052.604.293</b>		<b>2.537.368.401</b>	

## Passivo patrimoniale e patrimonio netto

<i>valori in euro</i>	Note	31.12.2023		31.12.2022	
			<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		699.190.698		699.190.698	
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale		250.000.000		0	
Riserva da utili/perdite attuariali		(284.569)		297.939	
Riserva da hedge accounting		20.329.699		38.881.075	
Utili (Perdite) portati a nuovo		(214.309.790)		0	
Perdita ripianata in corso d'anno		0		271.875.677	
Utile (Perdita) d'esercizio		(5.282.720)		(486.185.467)	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>4.18</b>	<b>749.643.317</b>		<b>524.059.921</b>	
<b>Passività non correnti</b>					
Passività per locazioni finanziarie	<b>4.19</b>	1.888.558.666	<b>89.304.196</b>	871.541.234	
Derivati non correnti con fair value passivo		0		0	
TFR e altri benefici ai dipendenti	<b>4.20</b>	4.624.794		2.389.621	
Fondo Imposte differite	<b>4.9</b>	7.080.267		12.278.234	
Altri Fondi	<b>4.21</b>	186.666.726		141.544.758	
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.086.930.453</b>		<b>1.027.753.848</b>	
<b>Passività correnti</b>					
Debiti Finanziari		304.052		435.258	
Passività per locazioni finanziarie	<b>4.19</b>	215.781.460	<b>7.882.595</b>	137.542.918	
Derivati correnti con fair value passivo	<b>4.22</b>	2.751.510		0	
Altri fondi correnti	<b>4.21</b>	91.863.936		175.999.730	
Debiti commerciali	<b>4.23</b>	403.476.557	<b>8.135.431</b>	375.896.784	<b>6.582.333</b>
Altre passività	<b>4.24</b>	493.766.267	<b>329.323</b>	290.286.381	<b>234.036</b>
Passività fiscali correnti	<b>4.25</b>	8.086.742		5.393.561	
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>1.216.030.524</b>		<b>985.554.632</b>	
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>3.302.960.977</b>		<b>2.013.308.480</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>4.052.604.293</b>		<b>2.537.368.401</b>	

## Conto economico

<i>valori in euro</i>	<i>Note</i>	<b>2023</b>		<b>2022</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>	2.324.459.417	(32.229.039)	1.487.464.030	(5.723.647)
Altri ricavi operativi	<b>5.2</b>	97.284.582	3.543.570	51.073.752	773.822
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>2.421.743.999</b>		<b>1.538.537.783</b>	
Consumi di materie prime e materiali di consumo	<b>5.3</b>	(713.632.980)	(236.716.090)	(644.375.058)	(178.505.196)
Costi per servizi	<b>5.4</b>	(1.221.505.554)	(880.720)	(949.198.420)	(366.173)
Costi per il personale	<b>5.5</b>	(292.068.907)	(1.758.499)	(199.179.616)	(1.247.221)
Ammortamenti e svalutazioni	<b>5.6</b>	(145.205.155)		(251.664.271)	
Altri costi operativi	<b>5.7</b>	(128.773.141)	(196.780)	(83.377.797)	(11.400)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(2.501.185.737)</b>		<b>(2.127.795.162)</b>	
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>(79.441.738)</b>		<b>(589.257.379)</b>	
Proventi (oneri) da partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto	<b>5.8</b>	3.017.101		494.847	
Proventi (oneri) finanziari	<b>5.9</b>	14.513.591	5.721.783	(14.861.376)	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(61.911.046)</b>		<b>(603.623.908)</b>	
Imposte correnti e differite	<b>5.10</b>	56.628.326		117.438.441	
<b>Risultato del periodo da attività di funzionamento</b>		<b>(5.282.720)</b>		<b>(486.185.467)</b>	
<b>Utile (Perdita) d'esercizio</b>		<b>(5.282.720)</b>		<b>(486.185.467)</b>	

## Conto economico complessivo

<i>valori in euro</i>	2023	2022
<b>A Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>(5.282.720)</b>	<b>(486.185.467)</b>
<b>B Altre componenti del conto economico complessivo:</b>		
- Utili / (perdite) attuariali netti dei piani a benefici definiti	(582.508)	509.366
<b>Totale altri utili /(perdite) complessivi non riclassificabili a conto economico , al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(582.508)</b>	<b>509.366</b>
<b>C Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:</b>		
- Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	(24.409.706)	54.772.145
- Effetto fiscale relativo agli "Utili/(perdite) che saranno riclassificati nell'utile /(perdita) dell'esercizio	5.858.329	(13.145.315)
<b>Totale Altri utili /(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(18.551.377)</b>	<b>41.626.830</b>
<b>Totale Altri utili /(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)</b>	<b>(19.133.885)</b>	<b>42.136.196</b>
<b>Utile / (perdita) complessivo di esercizio ( A + B + C )</b>	<b>(24.416.604)</b>	<b>(444.049.271)</b>

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

### PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

	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 2021</b>	<b>720.000.000</b>		<b>(211.427)</b>	<b>(2.745.755)</b>	<b>(1.024.054)</b>	<b>(147.909.572)</b>	<b>568.109.193</b>
Aumenti di capitale	400.000.000						400.000.000
Utili (Perdite) portate a nuovo					(147.909.572)	147.909.572	0
Utile (Perdita) d'esercizio						(486.185.467)	(486.185.467)
Ripianamento perdite	(420.809.302)				148.933.626	271.875.677	0
Altre componenti del conto economico complessivo			509.366	41.626.830			42.136.196
<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)
Altre componenti del 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>

## Rendiconto Finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2023	31.12.2022
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>(5.282.720)</b>	<b>(486.185.467)</b>
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	209.722.247	165.013.022
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	47.319.067	43.820.889
Altre variazioni dei fondi	(73.536.085)	(67.286.764)
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	(59.377.866)	6.183.254
Svalutazione impairment test	(73.061.436)	85.600.000
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	73.707.911	30.579.658
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	755.167	(3.861.964)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(59.591.312)	(103.292.496)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	2.235.173	1.080.936
Variazione del capitale circolante	206.424.364	234.917.809
<b>Totale rettifiche</b>	<b>274.597.230</b>	<b>392.754.346</b>
<b>Flusso monetario da attività operativa (A)</b>	<b>269.314.511</b>	<b>(93.431.121)</b>
(Investimenti in attività materiali)	(172.753.526)	(130.328.712)
(Investimenti in attività immateriali)	(24.912.786)	(23.903.768)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(89.063.727)	(88.993.028)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	(66.683.499)	44.898.737
Altre rettifiche		(648.904)
<b>Flusso monetario da attività di investimento (B)</b>	<b>(353.413.538)</b>	<b>(198.975.675)</b>
Variazioni Patrimonio Netto	(19.133.885)	42.136.196
Strumenti finanziari derivati	24.409.706	(54.772.145)
Rimborso quote debito leasing	(167.438.062)	(82.662.587)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	12.046.378	(40.633.130)
Versamento soci in conto futuro aumento di capitale	250.000.000	
Aumento di capitale a pagamento		400.000.000
<b>Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)</b>	<b>99.884.137</b>	<b>264.068.335</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)</b>	<b>15.785.110</b>	<b>(28.338.462)</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	<b>418.289.099</b>	<b>446.627.561</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio</b>	<b>434.074.209</b>	<b>418.289.099</b>

DocuSigned by:



935196A490A34CC...

DocuSigned by:



4968C78EFCED4C0...

## Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio

### 1. Parte generale

La società ITA 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 2023 ed i relativi valori a confronto al 31 dicembre 2022.

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 2023 e al 31 dicembre 2022;
- il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022;
- il Rendiconto Finanziario per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

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 2023 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 principali contabili e criteri di valutazione applicati dalla Società nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2023.

### **Uso di stime e valutazioni**

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

Le modifiche delle condizioni alla base delle assunzioni e dei giudizi adottati potrebbero determinare un impatto significativo sui risultati successivi.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi nel Prospetto dell'utile/perdita, qualora la revisione interessi solo quell'esercizio. Nel caso in cui, invece, la stessa interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi periodi futuri.

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

### ***Riduzione di valore delle attività (Impairment Test)***

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

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

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

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

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

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

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

Il processo di individuazione delle 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.

Come previsto dai principi contabili internazionali, ad ogni data di riferimento del bilancio, la Società valuta se vi sia un'indicazione che la perdita per riduzione del valore precedentemente rilevata si sia annullata. Laddove

esita tale indicazione ed il valore recuperabile della CGU che ha subito una riduzione di valore risulti successivamente aumentata, la perdita precedentemente registrata può essere ridotta fino ad annullarsi.

Anche per l'anno 2023, 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 al 31 dicembre 2023, 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 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 2024-2028. Tali flussi prendono come riferimento: per il 2024, quanto previsto dal budget approvato dagli Amministratori della Società e opportunamente aggiornato con le evidenze osservate sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà e dei relativi finanziamenti; per il periodo successivo 2025-2027 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 partner industriale individuato, aggiornato in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD nonché di alcune variazioni, ad oggi conosciute, sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà; per il 2028, i flussi dell'anno 2027.

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 9,61%) 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 1,52%.

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 2023, hanno fatto emergere un completo recupero delle perdite da impairment registrate nell'esercizio precedente (perdite da impairment registrate nell'esercizio 2022 pari a 85,6

milioni di euro). Di conseguenza, gli asset precedentemente svalutati ed ancora in uso sono stati rivalutati, come previsto dal principio contabile di riferimento, fino al valore contabile che avrebbero avuto al 31 dicembre 2023, netto ammortamenti, laddove la svalutazione non fosse mai avvenuta. Tale operazione ha portato ad una rivalutazione pari a 73,1 milioni di euro così composta:

REVERSAL DA IMPAIRMENT TEST	Valore Netto Assets pre-impairment	Reversal 2023	Valore Netto al 31.12.2023
<i>Euro</i>			
Attività materiali	62.155.607	2.739.790	64.895.397
Diritti d'uso	745.140.976	60.514.525	805.655.501
Attività immateriali	127.342.408	9.807.120	137.149.529
<b>TOTALE</b>	<b>934.638.991</b>	<b>73.061.436</b>	<b>1.007.700.427</b>

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

		$\Delta$ WACC				
		1,0%	0,5%	0,0%	-0,5%	-1,0%
$\Delta$ g rate	-1,0%	(131,3)	20,2	188,1	375,4	585,6
	-0,5%	(24,7)	140,4	324,4	531,0	764,6
	0,0%	93,6	274,5	477,6	707,1	968,8
	0,5%	225,6	425,2	650,9	908,1	1.204,0
	1,0%	374,0	595,8	848,7	1.139,6	1.477,9

### Misurazione del fair value

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

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

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

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

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

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

### **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).

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:

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

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

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

Il diritto d'uso viene rilevato al minore tra il valore corrente del bene oggetto del contratto di leasing e il valore attualizzato, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento, dei canoni stabiliti dai contratti di leasing per il locatario (lessee), aumentato di eventuali costi di ripristino, ed è iscritto nell'attivo non corrente con contropartita un debito finanziario.

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

I canoni dovuti per il leasing sono ripartiti tra componente finanziaria e restituzione di capitale, in modo da ottenere un tasso d'interesse costante sulla passività che viene progressivamente ridotta in base al piano di

rimborso delle quote capitale incluse nei canoni contrattualmente previsti. L'onere finanziario è imputato nel conto economico lungo la durata del contratto nella voce "Altri oneri finanziari".

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

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

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

### ***Attività immateriali***

Le attività immateriali sono costituite da attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate 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 dell'operazioni e, successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nel conto economico. La Società include in

questa categoria i crediti finanziari, i depositi cauzionali e le disponibilità liquide, 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 dell'operazione e, successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nel conto economico, mentre le altre variazioni del fair value sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). 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. 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. In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento la Società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltretutto sulla perdita fiscale. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2024-2028, 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):

***6. 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.

***7. 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.

#### *8. 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).

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

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

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

#### *10. rilevazione dei ricavi (step 5)*

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

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

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

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

### ***Imposte sul reddito***

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

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

**Operazioni in valuta estera**

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

Alla data di bilancio le attività e le passività in valuta estera sono convertite ai cambi correnti a tale data e le differenze di cambio emergenti dalla regolazione delle poste monetarie e dalla riesposizione delle stesse ai cambi correnti alla fine del periodo sono imputate al conto economico del periodo.

**Informativa sui settori di attività**

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

**International Financial Reporting Standards (IFRS) da applicare per la prima volta nell'esercizio 2023 ed interpretazioni (IFRIC) nonché le modifiche ai principi e alle interpretazioni****IAS 12, Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione**

Lo IASB ha pubblicato le modifiche al principio contabile IAS 12 nel maggio 2021, che regola le modalità con cui un'entità contabilizza le imposte sul reddito, incluse le imposte differite. In determinate circostanze, le entità sono esentate dalla rilevazione delle imposte differite quando rilevano attività o passività per la prima volta (esenzione dalla rilevazione iniziale). Prima delle modifiche, vi era stata incertezza circa l'applicabilità dell'esenzione alle operazioni relative ai leasing (quando il locatario rileva un'attività e una passività all'inizio di un leasing) e alle obbligazioni di smantellamento (quando l'entità rileva una passività e include i costi di smantellamento nel costo dell'attività). Le modifiche chiariscono che tale esenzione non si applica e che le entità devono rilevare le imposte differite su tali operazioni.

Le modifiche sono applicabili agli esercizi finanziari che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva.

**Modifiche allo IAS 12, Riforma fiscale internazionale – Regole modello "Pillar Two".**

Nel marzo 2022 l'OCSE ha pubblicato una guida tecnica sull'imposta minima globale del 15%. Si tratta del secondo pilastro di un progetto volto a gestire le sfide fiscali derivanti dalla digitalizzazione dell'economia. Le linee guida illustrano l'applicazione e i metodi delle norme Global Anti-Base Erosion (GloBE) concordate e pubblicate nel dicembre 2021.

Il Pillar Two mira a garantire, attraverso l'introduzione di regole comuni, che in ogni giurisdizione in cui operi un grande gruppo multinazionale, lo stesso sconti un livello di imposizione effettiva non inferiore al 15%. La disciplina si applica, salvo alcune esclusioni soggettive o oggettive, ai gruppi che hanno realizzato un fatturato consolidato, in almeno due dei quattro esercizi precedenti a quello di applicazione, pari o superiore a 750 milioni di euro

Nel 2023, lo IASB ha pubblicato un'esenzione temporanea obbligatoria nello IAS 12 per il riconoscimento delle imposte differite derivanti dalle regole del Pillar Two Model dell'OCSE. L'attuazione delle norme in materia di imposizione minima nei paesi interessati ha comportato, infatti, incertezza e interrogativi sull'applicazione, in particolare per quanto riguarda le imposte differite, che hanno indotto lo IASB ad apportare la modifica.

La modifica allo IAS12 prevede informazioni obbligatorie, con lo scopo di aiutare i lettori dei bilanci a comprendere meglio i rischi fiscali derivanti dall'attuazione delle norme del pillar two e si applicano già nei periodi precedenti all'entrata in vigore della normativa di attuazione di tali norme.

La Società ha applicato l'esenzione temporanea prevista dallo IASB per l'esercizio 2023. La Società, rientrando nell'ambito applicativo degli artt. 8 e ss. del DLgs. 209/2023, ha iniziato la propria attività di *assessment* riferita agli effetti che la nuova imposizione minima globale potrà avere – a partire dall'esercizio 2024 – sulla propria posizione fiscale.

Sulla base delle preliminari informazioni raccolte e delle relative analisi effettuate, non sembrerebbe che la nuova imposizione minima globale possa aumentare l'esposizione fiscale della Società.

Nel corso dell'esercizio 2024 la Società finalizzerà la propria attività di *assessment* al fine di rispettare a pieno le disposizioni sull'imposizione minima globale.

### **IFRS 17 - Contratti assicurativi ed emendamento all'IFRS17**

Nel maggio 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 17, Contratti assicurativi, che definisce i principi di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa relativi ai contratti assicurativi. L'IFRS 17 è applicabile a tutti i tipi di contratti assicurativi (assicurazione sulla vita, assicurazione sulla proprietà, assicurazione diretta e riassicurazione), indipendentemente dal tipo di entità, e a determinate garanzie e strumenti finanziari a partecipazione discrezionale. Sono previste alcune esenzioni in termini di ambito di applicazione.

L'emendamento costituisce un'opzione di transizione relativa all'informativa comparativa sulle attività finanziarie presentata in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. L'emendamento ha l'obiettivo di aiutare le società ad evitare temporanei disallineamenti contabili tra attività e passività finanziarie derivanti da contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità dell'informazione comparativa per gli utilizzatori del bilancio. L'emendamento è efficace per gli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2023

I contratti di trasporto aereo esistenti con i clienti della Società non sono considerati contratti assicurativi, ma contratti per la fornitura di servizi e prodotti. La prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2023 non ha dunque avuto alcun effetto rilevante sulla presentazione del patrimonio netto, della situazione finanziaria e reddituale della Società.

### ***International Financial Reporting Standards (IFRS) ed interpretazioni (IFRIC) non ancora applicati/applicabili e modifiche ai principi e alle interpretazioni***

Principi e modifiche già stati adottati dall'Unione Europea, ma obbligatori solo per i bilanci successivi al 31 dicembre 2023:

#### **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. Le modifiche sono applicabili retroattivamente per gli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2024 o in data successiva.

**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. Le modifiche sono applicabili retroattivamente per gli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2024 o in data successiva.

La Società non si attende inoltre che le restanti modifiche approvate, ma non ancora efficaci, abbiano un impatto significativo sul proprio bilancio.

Lo IASB ha inoltre adottato le seguenti modifiche ai principi che non sono ancora obbligatorie per l'esercizio 2023:

**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. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2024 o da data successiva. È consentita l'applicazione anticipata.

**Emendamento allo IAS 21, Mancanza di convertibilità delle valute**

Nel 2023, l'IASB ha pubblicato emendamenti allo IAS 21 per chiarire la **mancanza di convertibilità** delle valute. Questi emendamenti specificano quando una valuta è effettivamente convertibile e come determinare il tasso di cambio se una valuta non è scambiabile per un lungo periodo. Il principio è inoltre integrato da requisiti per determinare se una valuta può essere scambiata con un'altra valuta, indicazioni sulla determinazione del tasso di cambio in caso contrario e ulteriori obblighi di informativa in questo contesto. Attualmente, si ritiene che i principi di futura applicazione sopra elencati non avranno effetti materiali sulla presentazione delle attività nette, della situazione finanziaria e reddituale. 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 2023 gli Amministratori hanno verificato il requisito della continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili di riferimento. Nell'ambito di tale analisi sono state valutate le incertezze e i rischi relativi, tra cui i rischi di liquidità e finanziari, avendo riguardo all'orizzonte temporale di almeno 12 mesi successivi dalla data di riferimento della Relazione stessa e del bilancio d'esercizio.

In tale contesto, la direzione ha redatto un piano prospettico di liquidità al fine di valutare l'adeguatezza del presupposto della continuità aziendale per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del presente bilancio annuale al 31 dicembre 2023. Il piano prende come riferimento i flussi di cassa previsti per il 2024, dal budget approvato in modalità "stand alone" dagli Amministratori della Società e opportunamente aggiornato con le evidenze osservate sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà e del relativo finanziamento; per il periodo successivo si è fatto riferimento al piano industriale 2023-2027, approvato dalla Società nel 2023, che recepisce la visione dell'azienda oggetto di condivisione da parte dell'azionista e del partner industriale individuato. I flussi dell'anno 2025 sono stati, inoltre, aggiornati in considerazione delle più attuali previsioni del prezzo del carburante e del cambio EUR/USD nonché di alcune variazioni, ad oggi conosciute, sulle tempistiche di consegna della flotta di proprietà.

Come precedentemente descritto, 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 Deutsche Lufthansa nel capitale di ITA Airways.

Come indicato in precedenza, in data 23 gennaio 2024 la Commissione Europea ha deciso di avviare la procedura cd. "fase 2", avendo constatato che la concentrazione notificata suscita dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica in alcun modo la decisione finale sul caso, attesa ad oggi per giugno 2024.

Come riportato in precedenza, i dubbi in parola sono stati esplicitati nella comunicazione delle obiezioni pubblicata dalla Commissione in data 25 marzo 2024 e riguardano in sintesi:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale.
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- Il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Tale comunicazione delle obiezioni è, comunque, una fase formale dell'indagine in cui la Commissione informa per iscritto le imprese interessate relativamente alle obiezioni mosse nei loro confronti. L'invio della comunicazione delle obiezioni non pregiudica l'esito dell'indagine. Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di replicare alla comunicazione delle obiezioni della Commissione, di consultare il fascicolo della Commissione e di richiedere un'audizione orale. Possono inoltre proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione. Possono decidere di presentare misure correttive in qualsiasi momento durante la procedura fino al termine attualmente fissato al 26 aprile 2024.

In caso di esito favorevole della seconda fase istruttoria e nel caso in cui tutte le altre *conditions precedent* si dovessero realizzare entro i termini previsti contrattualmente, verrà approvato l'aumento di capitale che Deutsche Lufthansa AG libererà tramite un versamento di cassa pari a 325 milioni, a fronte della conclusione dell'accordo di acquisto del 41% delle quote di ITA AIRWAYS.

Ad oggi, ancorché tra le *conditions precedent* insistano anche condizioni non meramente formali (tra cui l'istruttoria in corso da parte della Commissione UE), gli Amministratori non hanno rilevato criticità tali da presupporre che l'accordo non possa essere finalizzato entro i termini contrattuali. In particolare:

- per quanto riguarda l'istruttoria in corso, tutte le parti coinvolte stanno lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo per giungere a una rapida conclusione;
- per quanto concerne le altre *conditions precedent*, gli Amministratori hanno condotto specifiche valutazioni, anche supportati da esperti legali all'uopo incaricati, dalle quali non sono emersi elementi di criticità.

Tuttavia, dal momento che alla data di redazione del presente bilancio l'operazione non si è ancora conclusa, gli Amministratori hanno valutato gli effetti di una potenziale mancata conclusione dell'accordo, ritenendo che, anche laddove ciò non accadesse, la società sarebbe comunque in grado di perseguire obiettivi di crescita che le permetterebbero di operare nel prossimo futuro come un'entità in funzionamento. Gli Amministratori ritengono infatti che, pur in assenza del previsto aumento di capitale da parte del partner industriale, la Società sarebbe comunque in grado di operare in equilibrio finanziario nel periodo rilevante ai fini della continuità aziendale, dati i risultati finora raggiunti, le migliorate previsioni della domanda di trasporto aereo, le attese sul prezzo del carburante e sul cambio euro/dollaro, come peraltro ampiamente dimostrato nel primo periodo di operatività della compagnia.

A supporto di tale valutazione, gli Amministratori, partendo dal sopracitato budget stand alone per l'esercizio 2024, hanno predisposto un piano di cassa a 18 mesi. Il piano di cassa in parola include, quale assunzione significativa, l'ottenimento di finanziamenti a fronte degli investimenti per cui la Società capogruppo risulta ad oggi vincolata contrattualmente con il proprio fornitore. Tali investimenti risultano pari a circa 490 milioni di dollari.

A tal riguardo gli Amministratori ritengono che, sebbene l'ottenimento dei finanziamenti sia stato solo parziale alla data di redazione della presente relazione (80 milioni di dollari ottenuti), questo non rappresenti un rischio poiché la Società è già in fase avanzata nella finalizzazione delle successive operazioni di finanziamento. Si noti che in data 25 marzo 2024 è stato siglato un *term sheet* non vincolante con AIP Capital Limited per un finanziamento di ulteriori 240 milioni di dollari legato all'acquisizione di n.3 aeromobili A330-900neo. Sulla base di tali accadimenti, gli Amministratori ritengono che tutte le operazioni di finanziamento previste nel piano di liquidità potranno ragionevolmente finalizzarsi nei termini ipotizzati.

In conclusione, pur in presenza di una incertezza sul positivo esito dell'operazione straordinaria sopra menzionata gli Amministratori, sulla base delle analisi condotte con riferimento al piano di cassa in prospettiva *stand alone*, hanno ritenuto appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale per la redazione

del bilancio annuale al 31.12.2023, in base all'esame e alla valutazione di tutte le informazioni attualmente disponibili.

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 2023 posti a raffronto con quelli al 31 dicembre 2022.

### ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le attività non correnti, pari nel complesso a €/mgl 3.070.710, sono composte come segue:

#### Attività materiali

Le **attività materiali**, costituite dai motori di scorta, dagli APU e dal materiale di rotazione, dalle altre attività materiali, dagli anticipi e dalle attività in corso di lavorazione sono risultate nel complesso pari a €/mgl 390.502. In dettaglio:

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Flotta</b>			
Motori, APU e materiale di scorta	45.005	29.234	15.770
Revisioni componenti flotta di terzi	8.596	7.434	1.162
<b>Totale Flotta</b>	<b>53.601</b>	<b>36.669</b>	<b>16.932</b>
<b>Altre attività materiali</b>			
Terreni e fabbricati	3.863	597	3.266
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	7.432	5.825	1.606
Anticipi e lavori in corso per flotta	324.779	184.032	140.747
Lavori in corso per altre attività	828	1.627	(799)
<b>Totale Altre attività materiali</b>	<b>336.902</b>	<b>192.082</b>	<b>144.820</b>
<b>TOTALE</b>	<b>390.502</b>	<b>228.751</b>	<b>161.752</b>

**4.1** La **Flotta**, pari a €/mgl 53.601 include gli APU, i motori e le shop visit, nonché materiale di scorta in proprietà per un valore di €/mgl 45.005, nonché gli interventi manutentivi capitalizzati su componenti della flotta in locazione per €/mgl 8.596. La voce ha presentato un incremento complessivo di €/mgl 16.932 rispetto ai valori al 31 dicembre 2022, così composto:

- ✓ acquisti di materiale di rotazione per €/mgl 13.188;
- ✓ shop visit motori di proprietà per €/mgl 3.035;
- ✓ revisioni effettuate su APU di proprietà per €/mgl 294, acquisto di n.2 APU in proprietà per un totale di €/mgl 1.223;
- ✓ revisioni e interventi manutentivi su aeromobili di terzi per €/mgl 746;
- ✓ modifiche aumento valore flotta di terzi (verniciature, Trim & Finish, standardizzazioni, etc) per €/mgl 2.723;

- ✓ riclassifiche positive dai lavori in corso per €/mgl 4.293, (afferenti interventi la cui capitalizzazione è riferita all'esercizio precedente e terminati nell'esercizio 2023, di cui €/mgl 4.017 riferibili agli interventi di shop visit motori).
- ✓ Decrementi netti complessivi pari a €/mgl 1.436, così ripartiti: perlopiù riferibili alla formalizzazione del quarto atto ricognitivo con Alitalia SAI in A.S. con riferimento a materiale di rotazione ed APU, nonché a capitalizzazioni su flotta in leasing per aeromobili riconsegnati ai lessor proprietari nel corso dell'esercizio.
- ✓ Variazione positiva pari a €/mgl 2.374 (€/mgl 1.956 per la flotta di proprietà, €/mgl 418 per la flotta di terzi), a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS36;

Quanto precede ha inoltre trovato parziale compensazione negli ammortamenti netti del periodo, per complessivi €/mgl 9.509.

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei Principi contabili della presente nota (paragrafo 2 "Riduzione da perdita di valore da impairment test")

**4.2 Le Altre attività materiali**, per un totale di €/mgl 336.902, hanno mostrato una variazione in aumento pari a 144.820, sono risultate così composte:

- migliorie e manutenzioni capitalizzate nel corso del periodo in esame, che sono risultate pari a €/mgl 3.863 con in incremento nel corso dell'esercizio pari a €/mgl 3.266, così composto:
  - ✓ ammortamenti di esercizio sono risultati pari a €/mgl 813;
  - ✓ capitalizzazione lavori relativi alla sala Lounge Hangar per €/mgl 1.881;
  - ✓ capitalizzazione lavori effettuati in edifici utilizzati dalla Società (palazzina ALFA e OCC in area tecnica Fiumicino) per un totale di €/mgl 1.206;
  - ✓ riclassifiche positive dalla voce dei lavori in corso per €/mgl 955, principalmente riferiti ai lavori nelle Lounge iniziati nell'esercizio 2022 e conclusi nel 2023, nonché ai lavori inerenti la palazzina OCC (Operation Control Center) sempre con riferimento alla parte di tali lavori iniziati nell'esercizio precedente e conclusi nel 2023;
  - ✓ la voce ha, inoltre, accolto la variazione positiva pari a €/mgl 37 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS 36;
- impianti generici o specifici dell'attività di volo, attrezzature, complessi ed attrezzature elettroniche e mobili e arredi per un valore totale di €/mgl 7.432. La voce mostra un incremento di €/mgl 1.606 rispetto all'esercizio 2022 correlato ai seguenti fenomeni:
  - ✓ ammortamenti di periodo: €/mgl 1.903;
  - ✓ incrementi per riclassifiche positive dai lavori in corso per €/mgl 134, riferiti principalmente a beni quali mobili e arredi ed in via residuale ai complessi elettronici;
  - ✓ variazione positiva pari a €/mgl 329 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS 36;
  - ✓ investimenti nell'esercizio pari nel complesso a euro/mgl 3.046;

- anticipi e lavori in corso per la flotta, per un totale di €/mgl 324.779, riferiti principalmente agli anticipi pagati per gli investimenti futuri su acquisto flotta e motori (€/mgl 265.073, al netto della operazione di cessione alla società controllata AURORA DAC degli anticipi erogati per acquisto dell'aeromobile Airbus A330neo, agli anticipi versati per interventi di standardizzazione aeromobili e lavori cabina (€/mgl 23.739) nonché a lavori manutentivi su flotta, acquisti di materiale di rotazione e motori di proprietà, in corso di realizzazione al 31 dicembre 2023 (per complessivi €/mgl 35.967).

La voce si è incrementata di €/mgl 140.747 rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente a seguito dei seguenti fenomeni:

- ✓ aumento relativo agli anticipi versati nel corso dell'anno, per acquisto aeromobili Airbus A330-900 (€/mgl 84.081), per aeromobili Airbus 220-100 (€/mgl 17.221);
  - ✓ aumento per gli acquisti di materiale di rotazione e per le manutenzioni e le migliorie su flotta di terzi, ancora in corso di esecuzione (€/mgl 31.019);
  - ✓ aumento relativo agli importi versati in ordine agli interventi di standardizzazione e customizzazione dei nuovi aeromobili (€/mgl 22.183);
  - ✓ aumento per €/mgl 23.856 per anticipi erogati su operazioni di acquisto motori;
  - ✓ diminuzione riferibile alle operazioni di vendita motori (-€/mgl 2.991);
  - ✓ diminuzione riferibile alla operazione di cessione alla società AURORA DAC degli anticipi erogati riferibili all'aeromobile Airbus A330-neo (-€/mgl 34.622);
- altri lavori in corso di realizzazione per €/mgl 828, riferiti ad attività in corso di finalizzazione al 31 dicembre 2023, con una variazione in diminuzione pari a €/mgl 798.

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

Attività materiali	Flotta di proprietà	Attività Manutentive su Flotta di terzi	TOTALE FLOTTA	Altre attività materiali	Anticipi e lavori in corso per Flotta	Attività in corso per Altri beni	TOTALE ALTRE ATTIVITA'	TOTALE
<b>Valore netto contabile al 31 dicembre 2022</b>	<b>29.234</b>	<b>7.434</b>	<b>36.669</b>	<b>6.423</b>	<b>184.032</b>	<b>1.627</b>	<b>192.082</b>	<b>228.751</b>
<b>Costo al 1° gennaio 2023</b>	<b>38.503</b>	<b>9.906</b>	<b>48.409</b>	<b>8.917</b>	<b>184.032</b>	<b>1.627</b>	<b>194.577</b>	<b>242.985</b>
Investimenti del periodo	17.741	3.470	21.210	6.133	145.040	370	151.543	172.754
Rivalutazioni (Svalutazioni)	0	0	0	0	0	0	0	0
Decrementi	(1.579)	(641)	(2.220)	0	0	0	0	(2.220)
Riclassifiche	4.069	224	4.293	1.089	(4.293)	(1.169)	(4.374)	(81)
<b>Costo al 31 dicembre 2023</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>
<b>Ammortamenti accumulati al 1° gennaio 2023</b>	<b>(9.269)</b>	<b>(2.471)</b>	<b>(11.740)</b>	<b>(2.495)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(2.495)</b>	<b>(14.235)</b>
Ammortamenti del periodo	(6.568)	(2.941)	(9.509)	(2.716)			(2.716)	(12.225)
Rivalutazioni (Svalutazioni)			0				0	0
Decrementi	152	632	784				0	784
Riclassifiche			0				0	0
Reversal Impairment test IAS 36	1.956	418	2.374	366			366	2.740
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2023</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>
<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>Variazione netta</b>	<b>15.770</b>	<b>1.162</b>	<b>16.932</b>	<b>4.872</b>	<b>140.747</b>	<b>(799)</b>	<b>144.820</b>	<b>161.752</b>

### 4.3 I Diritti d'uso

I Diritti d'uso, pari a complessivi €/mgl 2.086.231, sono riferiti:

- per €/mgl 2.078.086 ai contratti di leasing di n.84 aeromobili di varie tipologie e n. 5 motori, (n.60 aeromobili e n. 5 motori al 31 dicembre 2022), in quanto ricadenti nell'ambito di applicazione del principio contabile IFRS16;
- per €/mgl 8.145 ai contratti di locazione degli uffici Cargo, di alcuni locali presso aeroporti italiani ed esteri, delle sale VIP nell'aeroporto di Fiumicino e delle auto aziendali;

In maggior dettaglio:

DIRITTI D'USO	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Flotta:</b>			
Diritti d'uso - aeromobili	1.996.376	841.032	1.155.344
Diritti d'uso - motori di scorta	81.710	28.826	52.884
<b>Totale diritti d'uso - flotta</b>	<b>2.078.086</b>	<b>869.858</b>	<b>1.208.227</b>
<b>Altre attività materiali:</b>			
Diritti d'uso - locazione uffici	7.730	6.583	1.146
Diritti d'uso - autovetture	416	627	(212)
<b>Totale diritto d'uso - altre attività materiali</b>	<b>8.145</b>	<b>7.211</b>	<b>935</b>
<b>Totale</b>	<b>2.086.231</b>	<b>877.069</b>	<b>1.209.162</b>

La voce ha registrato un incremento totale netto di € 1.209.162 rispetto al 31 dicembre 2022 dovuto:

- a nuovi aeromobili in leasing per complessivi €/mgl 1.263.213, per l'entrata in flotta di n. 6 velivoli A220-100/A220-300 (+€/mgl 171.026), di n. 14 A320neo (+€/mgl 510.289), di n. 2 A321neo (+€/mgl 90.543), di n.5 A330neo (+€/mgl 390.138), di n. 1 A319-100 (€/mgl 2.364), di n. 1 A330neo (+€/mgl 97.780) e per l'estensione del termine di scadenza di due contratti di leasing per n.2 A320 (+€/mgl 1.073); compensati parzialmente dalle quote di ammortamento dell'esercizio (-€/mgl 165.072) e dalla modifica a un contratto di leasing esistente (-€/mgl 984) nonché dalla variazione positiva di €/mgl 58.187 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS36;
- alla iscrizione dei contratti per n.3 nuovi motori di scorta in leasing per un importo totale di €/mgl 56.947, ridotta per le quote di ammortamento di competenza, (-€/mgl 5.972) nonché dalla variazione positiva di €/mgl 1.909 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS36;
- alle locazioni di spazi aeroportuali in Italia e all'estero per un totale di €/mgl 1.146 per l'iscrizione di nuovi contratti di locazione (+€/mgl 3.609), per le modifiche ai contratti esistenti (-€/mgl 299), per le quote di ammortamento del periodo (-€/mgl 2.557), nonché per la variazione positiva di €/mgl 393 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS 36;
- al decremento dei diritti d'uso per le auto aziendali (- €/mgl 212), per modifiche ai contratti di leasing esistenti (+€/mgl 56) e per gli ammortamenti del periodo (-€/mgl 293) nonché per la variazione

positiva di €/mgl 25 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS 36;

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei Principi contabili della presente nota (paragrafo 2 “Riduzione da perdita di valore da impairment test”)

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
<i>Valore netto contabile al 31 dicembre 2022</i>	869.858	7.211	877.069
<b>Costo al 1 gennaio 2023</b>	<b>1.063.031</b>	<b>10.035</b>	<b>1.073.066</b>
Investimenti del periodo	1.320.160	3.723	1.323.884
Decrementi del periodo	(17.997)	(424)	(18.421)
<b>Costo al 31 dicembre 2023</b>	<b>2.365.194</b>	<b>13.335</b>	<b>2.378.529</b>
<b>Ammortamenti accumulati al 1 gennaio 2023</b>	<b>(193.172)</b>	<b>(2.825)</b>	<b>(195.997)</b>
Ammortamenti	(171.045)	(2.850)	(173.895)
Decrementi del fondo	17.013	68	17.080
Reversal Impairment test IAS 36	60.096	418	60.515
<b>Ammortamenti accumulati al 31 dicembre 2023</b>	<b>(287.108)</b>	<b>(5.189)</b>	<b>(292.297)</b>
<i>Valore netto contabile al 31 dicembre 2023</i>	<i>2.078.086</i>	<i>8.145</i>	<i>2.086.231</i>
<i>Variazione netta</i>	<i>1.208.227</i>	<i>935</i>	<i>1.209.162</i>

#### 4.4 Attività immateriali

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

ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Brevetti e licenze software	45.316	43.875	1.441
Marchi a vita utile indefinita	90.000	83.211	6.789
Marchi a vita utile definita	1.834	1.936	(103)
Quote ETS	7.030	0	7.030
Immobilitazioni in corso e acconti	3.223	7.181	(3.959)
<b>Totale</b>	<b>147.402</b>	<b>136.203</b>	<b>11.198</b>

In dettaglio:

I **Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell’ingegno**, pari a €/mgl 45.316, 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. L’incremento, pari a €/mgl 1.441 rispetto al 31 dicembre 2022, è derivante dalle quote di ammortamento di competenza dell’esercizio (-€/mgl 23.361), controbilanciato:

- dall’effetto positivo di €/mgl 2.880 a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS 36;
- dagli investimenti del periodo relativi ad implementazioni di software (+€/mgl 15.911);
- dalle riclassifiche positive dalla voce dei lavori in corso per €/mgl 6.011.

I progetti ancora in corso di esecuzione alla data di riferimento sono risultati essere pari a €/mgl 3.223.

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. 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*. La voce ha presentato al 31/12/2023 una variazione positiva a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS36 pari a €/mgl 6.789.

La voce **Marchi a vita utile definita**, pari a €/mgl 1.834, rappresenta il valore del marchio "Flight Training Centre", sottoposto ad ammortamento in quote costanti in base alla residua possibilità di utilizzo rappresentata, ad oggi, dalla data di scadenza della registrazione legale (circa 7 anni). Il decremento di €/mgl 103 rispetto al valore al 31 dicembre 2022 è relativo alle quote di ammortamento di competenza del periodo (€/mgl 241), nonché alla variazione positiva a seguito di reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS 36 pari ad €/mgl 138.

La voce **Quote ETS** (€/mgl 7.030) 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.

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 1 gennaio 2023</b>	<b>43.875</b>	<b>1.936</b>	<b>83.211</b>	<b>0</b>	<b>7.181</b>	<b>136.203</b>
Acquisizione beni e contratti						0
Investimenti del periodo	15.911			7.030	1.972	24.913
Riclassifiche	6.011				(5.931)	81
Ammortamenti del periodo	(23.361)	(241)				(23.602)
Rettifiche Impairment test IAS 36	2.880	138	6.789			9.807
<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>
<b>Variazione netta</b>	<b>1.441</b>	<b>(103)</b>	<b>6.789</b>	<b>7.030</b>	<b>(3.959)</b>	<b>11.198</b>

Per maggiori informazioni sul reversal da test di impairment si rinvia a quanto specificato nei Principi contabili della presente nota (paragrafo 2 "Riduzione da perdita di valore da impairment test")

## Le Altre attività non correnti

Al 31 dicembre 2023 le altre attività non correnti, pari a €/mgl 446.574 hanno presentato un incremento netto pari a €/mgl 102.839, sono rappresentate dalla seguente tabella:

Altre attività non correnti	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Partecipazioni</b>	<b>3.787</b>	<b>645</b>	<b>3.142</b>
<b>Crediti finanziari non correnti</b>			
Verso imprese controllate	22.775	0	22.775
Depositi cauzionali	77.184	75.326	1.859
Crediti finanziari per maintenance reserve	100.601	77.088	23.513
<b>Totale crediti finanziari non correnti</b>	<b>200.560</b>	<b>152.414</b>	<b>48.146</b>
Altri crediti non correnti	18.164	0	18.164
Derivati non correnti con fair value attivo	11.228	32.235	(21.006)
Attività per imposte anticipate	212.835	158.442	54.393
<b>Totale altre attività non correnti</b>	<b>446.574</b>	<b>343.735</b>	<b>102.839</b>

**4.5**Le **partecipazioni** hanno registrato un valore complessivo pari a €/mgl 3.797 evidenziando un incremento netto di €/mgl 3.142 rispetto al valore al 31 dicembre 2022 determinato dall'applicazione del criterio di valutazione delle partecipazioni in società controllate secondo il metodo del patrimonio netto. Al 31 dicembre 2023 comprendono la partecipazione nella Società controllata Volare Loyalty S.p.A. (controllata al 100%), pari a €/mgl 3.797 e nella Società controllata Aurora Financing DAC (controllata al 100%) che, costituita in data 3 dicembre 2023 con un valore di €/mgl 10, al 31.12.2023 ha presentato un valore pari a zero.

**4.6**I **crediti finanziari non correnti**, pari a €/mgl 200.560 hanno presentato un incremento netto di €/mgl 48.146 rispetto ai valori al 31 dicembre 2022, riferito alla variazione in aumento delle quote non correnti dei crediti per maintenance reserve versati alle società di leasing di aeromobili (+€/mgl 23.513), alla quota non corrente del finanziamento erogato alla Società Controllata Aurora Financing DAC necessario per finalizzare l'acquisto del primo aeromobile di proprietà del Gruppo Ita Airways(+€/mgl 22.775), nonché alla variazione netta dei depositi cauzionali versati per i contratti di leasing di aeromobili (€/mgl +€/mgl 1.859).

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 18.164, non presenti nel periodo a confronto, 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 2023 sono risultati pari a €/mgl 11.228 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 2022 il fair value era positivo per €/mgl 32.235. 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

**IMPOSTE DIFFERITE**

valori in euro	31/12/2023			31/12/2022		
	ATTIVE	PASSIVE	NETTO	ATTIVE	PASSIVE	NETTO
Perdite fiscali	145.352		145.352	99.599		99.599
ACE	4.482		4.482	2.383		2.383
Fondi accantonamento	65.905		65.905	32.278		32.278
Componenti finanziari	6.221	15.864	-9.643	10.879	9.180	1.699
Impairment test	3.498		3.498	15.438		15.438
Altre	5.721	3.140	2.581	7.069	24	7.045
<b>Imposte differite rilevate in conto economico</b>	<b>231.179</b>	<b>19.005</b>	<b>212.175</b>	<b>167.646</b>	<b>9.204</b>	<b>158.442</b>
Strumenti finanziari hedge accounting	660		660		12.278	(12.278)
<b>Totale attività per imposte anticipate</b>	<b>231.840</b>	<b>19.005</b>	<b>212.835</b>	<b>167.646</b>	<b>21.482</b>	<b>146.164</b>
Strumenti finanziari hedge accounting		7.080	(7.080)		12.278	(12.278)
<b>Totale imposte differite</b>		<b>7.080</b>	<b>(7.080)</b>	<b>167.646</b>	<b>21.482</b>	<b>146.164</b>

In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento la Società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltretutto sulla perdita fiscale. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2024-2028, approvato dagli Amministratori, che recepisce gli effetti connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione della Società da parte di Deutsche Lufthansa AG.

**ATTIVITÀ CORRENTI**

Le **Attività Correnti**, al 31 dicembre 2023 pari a €/mgl 981.510, hanno presentato una variazione in aumento di €/mgl. 31.018 rispetto al periodo precedente. In maggior dettaglio:

**4.10** Le Rimanenze, pari a €/mgl 21.289, hanno evidenziato un incremento netto di €/mgl 10.738, rappresentato nella seguente tabella:

<b>Rimanenze</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Materiali tecnici	17.275	7.888	9.387
Servizi e generi di bordo	3.191	2.272	919
Vestiaro	641	295	346
Altri materiali	182	95	87
<b>Totale</b>	<b>21.289</b>	<b>10.551</b>	<b>10.738</b>

Tale aumento è correlato alle scorte tecniche flotta (+€/mgl 9.387), ai materiali per servizi di bordo (+€/mgl 919), al vestiario (+€/mgl 346) nonché al materiale di economato (+€/mgl 87)

**4.11 I Crediti commerciali**, pari a €/mgl 240.119, di cui €/mgl 2.956 verso parti correlate, hanno registrato un incremento di €/mgl 2.517, come esposto nella seguente tabella:

<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Clienti per carte di credito	161.488	165.883	(4.395)
Pubbliche Amministrazioni	7.136	2.404	4.732
Fondo svalutazione clienti	(1.247)	(200)	(1.045)
Fondo interessi di mora su crediti verso clienti	0	0	0,0
Compagnie di navigazione aerea	30.559	34.199	(3.640)
Fondo svalutazione compagnie di navigazione aerea	(115)	(1)	(113)
Agenti di viaggio	42.250	36.021	6.230
Fondo svalutazione agenti di viaggio	(2.730)	(703)	(2.026)
Crediti verso imprese controllate	2.776		2.776
<b>Totale</b>	<b>240.119</b>	<b>237.602</b>	<b>2.517</b>

La variazione è essenzialmente riconducibile:

- alla riduzione dei crediti verso clienti per €/mgl 4.395, principalmente collegata al miglioramento nei termini di incasso con gli acquirer per vendite con carte di credito, seppur in presenza di volumi in crescita rispetto all'esercizio precedente;
- alla crescita dei crediti verso Pubbliche Amministrazioni per €/mgl 4.732, 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 3.640 a seguito del minore volume di vendite interlinea alle compagnie aeree partner;
- all'aumento dei crediti verso Agenti di Viaggio per vendite ancora da incassare al 31 dicembre sui circuiti IATA per €/mgl 6.230, correlato al maggior volume di vendite

Sulla base delle previsioni del principio contabile IFRS9, a fronte dei crediti ritenuti inesigibili o di incerta recuperabilità (o di quota parte degli stessi), si è proceduto ad appostare appositi fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo al 31 dicembre 2023 è risultato pari a €/mgl 4.092.

#### 4.12 Crediti vari e altre attività correnti

Le **altre attività correnti** sono pari a €/mgl 105.483, hanno registrato un incremento netto di €/mgl 13.245 rispetto al periodo a confronto e sono evidenziate nella tabella sotto riportata:

<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Altri crediti	66.022	37.165	28.857
Fondo svalutazione crediti verso debitori diversi	(4.653)	(19)	(4.634)
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(5)	(2)	(3)
Crediti verso il personale	267	187	79
Anticipi a fornitori	17.981	41.817	(23.836)
Ratei e Risconti attivi	25.872	13.090	12.782
<b>Totale</b>	<b>105.483</b>	<b>92.238</b>	<b>13.245</b>

In dettaglio:

- La voce altri crediti ha presentato una variazione in aumento rispetto al 31.12.2022 pari a €/mgl 28.857 essenzialmente riferibile ai crediti per i contributi riconosciuti contrattualmente dai lessors alla consegna degli aeromobili di nuova generazione acquisiti in locazione per prestazioni di manutenzione flotta.  
Al 31 dicembre 2023 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 41.788) attinenti principalmente proventi pubblicitari, per partnerships commerciali e contributi da terzi, nonché crediti per recuperi verso INPS (€/mgl 11.773), e partite da regolare e IVA su paesi esteri per complessivi €/mgl 3.826
- Gli Anticipi a fornitori, pari a €/mgl 17.981 hanno registrato un decremento di €/mgl 23.836 in massima parte riferibile a prestazioni di handling e manutentive.
- I Ratei e Risconti attivi, pari a €/mgl 25.872, sono perlopiù correlati a canoni di locazione (€/mgl 10.891), a prestazioni professionali di software (€/mgl 4.430), a servizi automatizzati di prenotazioni (€/mgl 4.723), ad attività di manutenzione hardware e software (€/mgl 2.536), a prestazioni assicurative (€/mgl 925), nonché a costi per il personale (€/mgl 758).

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 4.653.

**4.13 I Crediti finanziari correnti**, pari a €/mgl 160.490 si confrontano con un valore di €/mgl 172.668 registrato al 31 dicembre 2022, come rappresentato nella tabella sotto riportata:

CREDITI FINANZIARI CORRENTI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Crediti verso imprese controllate	71.919	0	71.919
Crediti per Maintenance reserve	70.325	153.005	(82.680)
Depositi cauzionali correnti	10.916	7.663	3.253
Depositi finanziari a breve	7.330	12.000	(4.670)
<b>Totale</b>	<b>160.490</b>	<b>172.668</b>	<b>(12.178)</b>

La variazione in diminuzione di €/mgl 12.178 rispetto al 31 dicembre 2022 è da attribuirsi principalmente alla minore quota corrente dei crediti per maintenance reserve (- €/mgl 82.680) e dei depositi versati ad istituti finanziari in relazione all'accensione di contratti derivati di copertura (€/mgl 4.670) parzialmente compensata dal finanziamento erogato alla Società controllata Aurora Financing DAC per finalizzare un'operazione di acquisto del primo aeromobile di proprietà del Gruppo Ita Airways, e dei depositi cauzionali correnti (+€/mgl 3.253)

**4.14** I **Crediti tributari** sono risultati pari a €/mgl 1.782 evidenziando un incremento di €/mgl 1.563, collegato alle ritenute sugli interessi attivi.

**4.15** I **Derivati correnti con fair value attivo** al 31 dicembre 2023 sono risultati pari a €/mgl 18.273 e sono riferibili alla quota corrente del già citato uno strumento di copertura correlato al contratto di acquisto di aeromobili con controparte Airbus. 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 434.074. Per la variazione dei flussi delle disponibilità rispetto ai valori iniziali (+€/mgl 15.785), si rimanda al paragrafo n 6.1 della presente nota relativo al Rendiconto Finanziario.

**4.17** Le **Attività detenute per la vendita**, pari a €/mgl 385, accolgono la riclassifica, dalla voce Flotta, del materiale di rotazione riferito alla flotta Embraer attualmente non utilizzata. Per tale materiale è in corso il completamento della vendita, avendo ricevuto una formale offerta di acquisto.

**PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA':**

**4.18** Il **Patrimonio Netto** ha presentato un valore pari a €/mgl 749.643 costituito dalle seguenti poste:

<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Capitale Sociale	699.191	699.191	
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale	250.000		250.000
Riserva da utili/perdite attuariali	(285)	298	(583)
Riserva da Hedge Accounting	20.330	38.881	(18.551)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(214.310)		(214.310)
Perdite ripianate nel periodo		271.876	(271.876)
Utile (Perdita) del periodo	(5.283)	(486.185)	480.903
<b>Totale</b>	<b>749.643</b>	<b>524.060</b>	<b>225.583</b>

In maggior dettaglio:

Il **Capitale Sociale** interamente versato e pari a un valore di €/mgl 699.191, al 31 dicembre 2023 è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie e non ha presentato variazioni rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2022.

I **versamenti soci in conto futuro aumento capitale** pari a €/mgl 250.000 sono relativi alla terza tranche di aumento di capitale, prevista nel Piano industriale della Società, erogata in data 31 luglio 2023 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze mediante un versamento soci in conto futuro aumento di capitale, che non matura interessi e che non sarà oggetto di una richiesta di restituzione.

Le **Riserve**, che registrano un valore complessivo di €/mgl 20.045 sono costituite da:

- c) **riserva da utili/perdite attuariali**, che pari a un valore negativo di €/mgl 284, accoglie l'*actuarial gain/losses* del T.F.R.;
- d) **riserva di hedge accounting** con un valore positivo di €/mgl 20.330 riferito alla valutazione al fair value degli strumenti derivati designati quali strumenti finanziari di copertura efficaci dei flussi di cassa futuri attesi (cash flow hedge), al netto degli effetti fiscali.

Le **perdite portate a nuovo** hanno consuntivato un valore pari a €/mgl 214.310

La **perdita d'esercizio**, pari a €/mgl 5.283 si confronta con un risultato analogamente negativo per €/mgl 486.185 registrato al 31 dicembre 2022.

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono di seguito sono rappresentate:

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

	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 2021</b>	<b>720.000</b>		<b>(211)</b>	<b>(2.746)</b>	<b>(1.024)</b>	<b>(147.910)</b>	<b>568.109</b>
Aumenti di capitale	400.000						400.000
Utili (Perdite) portate a nuovo					(147.910)	147.910	0
Utile (Perdita) d'esercizio						(486.185)	(486.185)
Ripianamento perdite	(420.809)				148.934	271.876	0
Altre componenti del conto economico complessivo			509	41.627			42.136
<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>

## PASSIVITÀ

### PASSIVITA' NON CORRENTI

Le passività non correnti al 31 dicembre 2023, sono pari a €/mgl 2.086.930 e sono rappresentate nella tabella sotto riportata:

PASSIVITA' NON CORRENTI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Passività per locazioni finanziarie	1.888.559	871.541	1.017.017
Derivati non correnti con fair value passivo			
TFR e altri benefici ai dipendenti	4.625	2.390	2.235
Fondo Imposte differite	7.080	12.278	(5.198)
Altri Fondi	186.667	141.545	45.122
<b>Totale</b>	<b>2.086.930</b>	<b>1.027.754</b>	<b>1.059.177</b>

**4.19** Le **passività per locazioni finanziarie**, pari complessivamente a €/mgl 2.104.340, di cui €/mgl 97.187 verso parti correlate, includono quote correnti per €/mgl 215.781 ed hanno presentato un incremento di €/mgl 1.095.256 (dei quali €/mgl 78.239 riferito alle quote correnti) rispetto all'esercizio precedente. Al 31 dicembre 2022 si riferiscono:

- per €/mgl 2.095.349 al debito inerente i contratti di leasing di n.84 aeromobili di varie tipologie e n. 5 motori (inclusivo dello quote correnti per €/mgl 212.913).

Rispetto al 31 dicembre 2022, la voce ha presentato un incremento di €/mgl 1.094.644 per l'iscrizione del debito inerente all'entrata in flotta di n. 6 velivoli A220-100/A220-300 (+€/mgl 171.026), di n. 14 A320neo (+€/mgl 510.289), di n. 2 A321neo (+€/mgl 90.543), di n.5 A330neo (+€/mgl 390.138), di n.

1 A319-100 (€/mgl 2.364), di n. 1 A330neo (+€/mgl 97.780) e per l'estensione del termine di scadenza di due contratti di leasing per n.2 A320 (+€/mgl 1.073), per l'entrata di 5 motore di scorta (+€/mgl 58.464). Tali incrementi risultano parzialmente compensati dai rimborsi delle quote di capitale dell'esercizio (-€/mgl 164.716), dalla modifica a un contratto di leasing esistente (-€/mgl 984), nonché dal delta dell'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (positivo per €/mgl 61.422).

- per €/mgl 8.991 (inclusivi di quote correnti per €/mgl 2.868) ai contratti di locazione degli uffici e spazi aeroportuali e delle autovetture aziendali. La voce ha registrato un aumento, pari a €/mgl 612, riferibile all'iscrizione dei nuovi contratti di locazione per locali e spazi all'interno di aeroporti italiani ed esteri (+€/mgl 3.347), ai rimborsi delle quote di capitale dell'esercizio (-€/mgl 2.722) e dal delta dell'adeguamento valutario ai cambi di fine periodo (-€/mgl 13).

In dettaglio:

<b>PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti:</b>			
Debito per Flotta	1.807.704	840.179	967.525
Debito per motori	74.732	25.052	49.679
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>1.882.436</b>	<b>865.231</b>	<b>1.017.205</b>
Debito per locazione spazi	98	5.753	(5.655)
Debito per locazione autovetture	6.025	557	5.468
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>6.123</b>	<b>6.310</b>	<b>(187)</b>
<b>Totale debito non corrente</b>	<b>1.888.559</b>	<b>871.541</b>	<b>1.017.017</b>
<b>Passività correnti:</b>			
Debito per Flotta	206.729	131.334	75.396
Debito per motori	6.184	4.141	2.043
<b>Totale debito per locazione Flotta</b>	<b>212.913</b>	<b>135.474</b>	<b>77.439</b>
Debito per locazione spazi	317	1.949	(1.632)
Debito per locazione autovetture	2.552	120	2.432
<b>Totale debito per locazione altre attività</b>	<b>2.868</b>	<b>2.069</b>	<b>800</b>
<b>Totale debito corrente</b>	<b>215.781</b>	<b>137.543</b>	<b>78.239</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>2.104.340</b>	<b>1.009.084</b>	<b>1.095.256</b>

I contratti di leasing per la flotta hanno una durata media di 7,5 anni ed un tasso marginale medio pari 2,5%. Le locazioni di uffici, spazi aeroportuali ed autovetture hanno una durata media pari a 4,4 anni, con un tasso marginale medio pari all' 1,8%.

Nel corso dell'esercizio 2023, la Società ha rimborsato quote capitali di debiti per locazione flotta e altre attività per un totale di €/mgl 167.438 rispetto a €/mgl 82.663 di rimborsi effettuati nel corso del 2022, e registrato oneri finanziari nel conto economico per €/mgl 42.375 (€/mgl 11.293 nel 2022).

**4.20 Il trattamento di fine rapporto**, pari a €/mgl 4.625, riflette l'indennità riconosciuta in Italia ai dipendenti e liquidata al momento della cessazione del rapporto di lavoro, ed è stato valutato in base alla metodologia dei "benefici maturati" mediante il criterio "Projected Unit Credit" (PUC) come previsto ai paragrafi 67-69 dello IAS 19.

Si riportano in sintesi le ipotesi attuariali adottate nella valutazione:

Ipotesi Finanziarie:

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

Ipotesi Demografiche:

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

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

TFR		
Ipotesi finanziarie	31.12.2023	31.12.2022
Tasso Annuo di Attualizzazione	3,17%	3,77%
Tasso Annuo di Inflazione	2,00%	2,30%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,075%

**4.21** Gli **altri fondi**, inclusivi delle quote correnti €/mgl 91.864, sono risultati complessivamente pari a €/mgl 278.531 e hanno presentato una variazione in diminuzione di €/mgl 39.014 rispetto al 31.12.2022.

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 232.825, (inclusivo delle quote correnti per €/mgl 83.067). Nel periodo ha presentato una variazione in diminuzione netta di €/mgl 54.923 riferibile a accantonamenti del periodo per €/mgl 156.758, contributi ricevuti per €/mgl 8.322 (con contropartita nei crediti per maintenance reserve), utilizzi per €/mgl 55.548 e rilasci per €/mgl 151.741 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 36.794, si riferisce principalmente a:
  - rischi connessi a contenziosi derivanti da attività di trasporto passeggeri (€/mgl 3.656);
  - controversie legali riferibili a cause di lavoro in Italia e all' estero (€/mgl 105);
  - 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); risulta, infatti, scaduta la clausola dell'Alliance Agreement che consentiva ad ITA Airways di lasciare l'Alleanza senza exit fee;
  - potenziali oneri connessi al programma "cadet training" (€/mgl 1.078);

- oneri connessi all'acquisto di certificati CO2 (quote ETS) da restituire nel corso del 2024 (€/mgl 29.524).

- c) Il **fondo per oneri vari**, pari a €/mgl 8.797 per contratti onerosi. Nello specifico, a seguito della risoluzione anticipata del contratto relativo all'utilizzo del PSS Sabre, la Società ha valutato i ricavi residui dell'anno generati dall'utilizzo della piattaforma e i costi da sostenere fino al mese di ottobre 2024. Conseguentemente il contratto è stato considerato come "oneroso"
- d) Il **fondo oneri su partecipate**, pari a €/mgl 115 riferito alla valutazione della partecipazione della controllata Aurora Financing DAC secondo il metodo del patrimonio netto.

FONDI PER RISCHI E ONERI	31.12.2022	Accantonamenti	Altri Contributi	Rilasci	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2023	variazioni
Fondo area tecnica	287.748	156.758	8.322	(151.741)	(55.548)	(9.432)	(3.282)	232.825	(54.923)
Fondi rischi e oneri vari	29.797	35.879	0	(9.876)	(20.236)	0	0	36.794	6.997
<i>Contenzioso trasportistico</i>	1.431	3.272		(434)	(613)			3.656	2.225
<i>Contenzioso lavoro</i>	887	83		(730)	(134)			105	(782)
<i>Diversi</i>	27.478	33.754		(8.711)	(19.489)			33.033	5.554
Fondi oneri diversi		14.954			(6.074)	(149)	66	8.797	8.797
Fondo oneri su partecipate		115						115	115
<b>Totale</b>	<b>317.544</b>	<b>207.705</b>	<b>8.322</b>	<b>(161.616)</b>	<b>(81.858)</b>	<b>(9.581)</b>	<b>(3.215)</b>	<b>278.531</b>	<b>(39.014)</b>

## PASSIVITA' CORRENTI

Le passività correnti al 31 dicembre 2023, sono pari a €/mgl 1.216.031 e hanno registrato un aumento di €/mgl 230.476 rispetto al 31.12.2022 e sono rappresentate nella tabella sotto riportata:

PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Debiti Finanziari	304	435	(131)
Passività per locazioni finanziarie	215.781	137.543	78.239
Derivati correnti con fair value passivo	2.752		2.752
Altri fondi correnti	91.864	176.000	(84.136)
Debiti commerciali	403.477	375.897	27.580
Altre passività	493.766	290.286	203.480
Passività fiscali correnti	8.087	5.394	2.693
<b>Totale</b>	<b>1.216.031</b>	<b>985.555</b>	<b>230.476</b>

**4.22 I Derivati correnti con fair value passivo**, non presenti nel periodo a confronto, al 31 dicembre 2023 sono risultati pari a €/mgl 2.752 e sono riferiti contratti di copertura sul prezzo di acquisto del carburante hedging con controparti finanziarie.

Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo 6.2 Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari della presente Nota.

**4.23** I **debiti commerciali**, pari a €/mgl 403.477, di cui €/mgl 8.135 verso parti correlate, hanno fatto riscontrare una crescita di €/mgl 27.580 e risultano così composti:

<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Acconti da clienti	1.692	1.412	280
Debiti verso fornitori	364.073	347.320	16.753
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	17.315	15.448	1.867
Debiti verso agenti di viaggio	13.296	6.599	6.697
Debiti verso imprese controllate	7.101	5.118	1.983
<b>Totale</b>	<b>403.477</b>	<b>375.897</b>	<b>27.580</b>

L' incremento sopra rappresentato è relativo:

- a maggiori debiti verso fornitori italiani ed esteri (€/mgl 16.753) principalmente per la maggiore attività operativa nel periodo;
- a maggiori debiti per verso compagnie di navigazione aerea sul circuito IATA Clearing House derivanti dall'incremento nel volume di biglietti utilizzati su servizi operati da altri vettori, nonché da maggiori prestazioni relativi ai servizi di manutenzione e informatici (+€/mgl 1.867);
- ai maggiori debiti verso agenti di viaggio (+€/mgl 6.697) per incentivazione commerciale, legata all'incremento registrato nella attività di vendita in corso d'anno.
- al debito verso la Società Controllata Volare Loyalty S.p.A. (+€/mgl 7.101) per l'attività di gestione del programma di loyalty parzialmente compensato dal credito da consolidato fiscale.

**4.24** Le **Altre passività correnti**, pari a €/mgl 493.766, di cui €/mgl 329 verso parti correlate sono di seguito rappresentate:

<b>ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Debiti verso istituti di previdenza	13.335	14.148	(813)
Biglietti prepagati	408.153	242.957	165.196
Verso compagnie di assicurazione	3.110	1.956	1.154
Verso il personale	34.637	27.478	7.159
Altri debiti	1.043	488	555
Altri debiti per accantonamenti	8.165	2.471	5.694
Ratei e risconti passivi	25.323	788	24.535
<b>Totale</b>	<b>493.766</b>	<b>290.286</b>	<b>203.480</b>

In particolare, la crescita netta rispetto al 31 dicembre 2022 pari a €/mgl 203.480. è essenzialmente riferita:

- all'aumento della voce "biglietti prepagati" per €/mgl 165.196, 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 24.535) riferiti ai contributi contrattuali riconosciuti dai lessor ma non ancora maturati (+€/mgl 23.958) nonché ai contributi costi manutentivi riconosciuti da Airbus in relazione all'acquisto della nuova flotta (+ €/mgl 1.366)
- ai maggiori debiti verso il personale dipendente per €/mgl 7.159, riferiti alle competenze maturate ancora da liquidare

**4.25 I debiti per passività fiscali correnti**, pari a €/mgl 8.086 hanno presentato un incremento di €/mgl 2.693 riferito essenzialmente al debito IRAP (+€/mgl 2.456) e alle ritenute da versare su retribuzioni del personale +(€/mgl 1.936) parzialmente compensato dalla riduzione del debito IVA (€/mgl1.706).

## 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 2023.

**5.1 I ricavi del traffico**, pari a €/mgl 2.324.459, di cui €/mgl 32.229 con segno negativo verso parti correlate e riferiti principalmente ai punti accumulati dai soci aderenti al programma “Volare” (-€/mgl 33.951), hanno presentato un incremento di €/mgl 836.995 rispetto all’esercizio precedente e sono articolati come segue:

<b>RICAVI DEL TRAFFICO</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Passeggeri	2.157.393	1.295.560	861.833
Altri ricavi Passeggeri	56.413	42.387	14.025
Cargo	82.740	88.181	(5.441)
Posta	3.516	4.277	(762)
Altri ricavi del traffico	24.398	57.059	(32.661)
<b>Totale Ricavi del traffico</b>	<b>2.324.459</b>	<b>1.487.464</b>	<b>836.995</b>

L’incremento rispetto ai risultati dell’esercizio 2022 è così rappresentato:

- ✓ l’aumento dei ricavi da traffico passeggeri per €/mgl 861.833 (+66,5%) da ricondurre al maggiore numero dei passeggeri trasportati nel corso dell’anno (+47% rispetto all’anno precedente, perlopiù su voli intercontinentali). I ricavi da traffico passeggeri generati nell’anno derivano, per il 53% da voli nazionali ed internazionali e, per la restante parte, da voli intercontinentali; il numero dei passeggeri trasportati al 31 dicembre 2023 è stato pari a 14,8 milioni.
- ✓ l’incremento degli altri ricavi passeggeri, per €/mgl 56.413 è principalmente da ricondurre ai proventi da tratte inutilizzate (€/mgl 11.034), a differenze attive da traffico passeggeri (€/mgl 12.059), a rimborsi con restrizioni (€/mgl 3.925), a surcharge (€/mgl 5.211), nonché da cambi prenotazione, distribution charge e altre fee (€/mgl 8.068). Parziale compensazione è intervenuta a seguito dell’incremento della rettifica negativa dei ricavi passeggeri (€/mgl 26.272), derivante dall’obbligazione contrattuale riferibile ai punti accumulati dai membri aderenti al programma loyalty “Volare” ai sensi del principio contabile IFRS15.
- ✓ riduzione degli altri ricavi del traffico per €/mgl 32.661, che hanno consuntivato minori proventi per charter merci e dei ricavi cargo per €/mgl 5.441.

**5.2** Gli altri ricavi operativi, pari a €/mgl 97.285, di cui €/mgl 3.544 verso parti correlate hanno evidenziato una variazione positiva di €/mgl 46.211 rispetto al 31 dicembre 2022; essi sono rappresentati nella seguente tabella:

<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Ricavi accessori del traffico	20.562	14.748	5.814
Differenze attive da traffico passeggeri	6.093	3.674	2.420
Prestazioni a terzi	15.041	12.292	2.749
Contributi da terzi	27.085	844	26.241
Altri ricavi	28.504	19.516	8.987
<b>Totale</b>	<b>97.285</b>	<b>51.074</b>	<b>46.211</b>

L'aumento degli **altri ricavi operativi** è sostanzialmente riferito:

- ai ricavi accessori del traffico quali provvigioni, penalità e altre fee (+ €/mgl 5.814);
- alle differenze attive da traffico passeggeri per biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili (+€/mgl 2.420), riferite alle tasse aeroportuali;
- alle prestazioni a terzi correlate essenzialmente all'assistenza di scalo (+ €/mgl 2.749)
- ai contributi da terzi (+ €/mgl 26.241) riferiti ai contributi riconosciuti contrattualmente dai lessors alla delivery degli aeromobili di nuova generazione acquisiti in locazione.
- agli altri ricavi (+ €/mgl 8.987) perlopiù riferibili ai contributi in conto esercizio ricevuti dalle Regioni Sardegna e Friuli-Venezia Giulia per l'esercizio delle linee in continuità territoriale.

**5.3** I consumi di materie prime e materiali di consumo, pari a €/mgl 713.633, di cui €/mgl 236.716 verso parti correlate, hanno presentato un incremento di €/mgl 69.258 (10,7%) rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente

<b>CONSUMI DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Carburante flotta	(689.103)	(631.455)	(57.648)
Materiali tecnici	(5.177)	(4.343)	(833)
Altri materiali	(19.353)	(8.576)	(10.777)
<b>Totale</b>	<b>(713.633)</b>	<b>(644.375)</b>	<b>(69.258)</b>

La variazione in aumento è da attribuirsi ai maggiori oneri per il carburante per €/mgl 57.648, (inclusivi delle coperture su prezzo e cambio poste in essere), quale effetto della maggiore attività di volo (+275 €/mIn) compensata dalla variazione positiva dei prezzi (-€/mIn 179), dalla favorevole evoluzione del rapporto di cambio euro/dollaro (+€/mIn 18) e dai maggiori consumi di altri materiali (+ €/mgl 10.77) perlopiù riferiti a materiali per servizi di bordo (+€/mgl 7.518) e vestiario (+€/mgl 2.804).

**5.4** I **costi per servizi**, pari a €/mgl 1.221.506, di cui €/mgl 881 verso parti correlate, hanno manifestato un aumento di €/mgl 272.307 rispetto al periodo a confronto come di seguito rappresentato:

<b>SPESE PER SERVIZI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Spese di vendita	(158.240)	(123.396)	(34.844)
Spese di traffico e scalo	(569.011)	(416.934)	(152.078)
Manutenzione e revisione flotta	(240.064)	(180.237)	(59.827)
Altre prestazioni	(172.037)	(129.713)	(42.325)
Noleggi, locazioni e fitti	(82.153)	(98.919)	16.766
<b>Totale</b>	<b>(1.221.506)</b>	<b>(949.198)</b>	<b>(272.307)</b>

In maggior dettaglio:

- ✓ le spese di vendita hanno nel loro complesso registrato un incremento di €/mgl 34.844, essenzialmente riconducibile ai maggiori oneri per iniziative promozionali (+€/mgl 10.449), per servizi di prenotazione (+€/mgl 20.057) e per servizi web e call center (+€/mgl 9.125) parzialmente controbilanciati dalle minori spese per provvigioni passeggeri (-€/mgl 2.157) e per spese di pubblicità e promo vendite (-€/mgl 3.119);
- ✓ le spese di traffico e scalo hanno presentato un incremento di €/mgl 152.078 per maggiori spese di handling (+€/mgl 64.573), per assistenza e trasporto passeggeri e merci (+€/mgl 15.246) e per oneri radio meteo (+€/mgl 37.911), per maggiori costi per diritti aeroportuali (+€/mgl 20.700), vitto passeggeri a bordo (+€/mgl 12.919) e altre spese di scalo (+€/mgl 728);
- ✓ i costi per manutenzione e revisione flotta hanno consuntivato un aumento di €/mgl 59.827, riferito ai maggiori costi manutentivi per la flotta per complessivi €/mgl 54.887 sostenuti per la manutenzione motori e componenti (€/mgl 59.711), compensati dal saldo contabile positivo (+€/mgl 5.717) tra accantonamenti registrati nel corso dell'anno (€/mgl 73.305) e rilasci effettuati nel medesimo esercizio (€/mgl 79.022), nonché agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 4.941)
- ✓ le altre prestazioni, complessivamente pari a €/mgl 172.037, hanno registrato un aumento di €/mgl 42.325. In particolare, si segnala un incremento dei costi per servizi finanziari (+€/mgl 21.311), per prestazioni professionali (+€/mgl 4.230), delle spese per informazione e telecomunicazioni (+€/mgl 471), per gli oneri accessori per il personale, quali trasporto, hotel accomodation e addestramento (+€/mgl 11.266), per le manutenzioni e revisioni effettuate su complessi elettronici, mezzi di trasporto, attrezzature e impianti (+€/mgl 2.780) per le assicurazioni (+€/mgl 866) e per prestazioni generali (+€/mgl 1.540).
- ✓ i noleggi, le locazioni ed i fitti, per un totale di €/mgl 82.153 hanno presentato una variazione positiva rispetto al periodo a confronto di €/mgl 16.766 e sono di seguito rappresentati:

<b>SPESE PER SERVIZI - noleggi locazioni e fitti</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Noleggi passivi	(33.866)	(44.712)	10.846
Locazioni operative flotta	(13.046)	(23.782)	10.736
Affitto locali	(2.098)	(2.063)	(36)
Canoni per concessioni e utenze	(33.143)	(28.363)	(4.779)
<b>Totale</b>	<b>(82.153)</b>	<b>(98.919)</b>	<b>16.766</b>

La variazione positiva è correlata alle minori locazioni operative della flotta (-€/mgl 10.736) a seguito dei maggiori contratti degli aeromobili rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS16 e dei noleggi passivi di aeromobili con formula wet lease di flotta e motori (-€/mgl 10.846); di contro, sono stati consuntivati maggiori canoni per concessioni e utenze varie

**5.5 I costi del personale**, pari a €/mgl 292.069, di cui €/mgl 1.758 verso parti correlate, hanno registrato un aumento di €/mgl 92.889. La forza media al 31.12.2023 era pari a 4.347 risorse (al 31 dicembre 2022 era pari a 3.259 risorse). In dettaglio:

<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
Salari e stipendi	(233.319)	(162.909)	(70.411)
Oneri sociali	(39.449)	(24.548)	(14.901)
T.F.R.	(9.739)	(6.669)	(3.070)
Trattamento di quiescenza e simili	(1.916)	(1.548)	(368)
Altri costi	(7.644)	(3.505)	(4.139)
<b>Totale</b>	<b>(292.069)</b>	<b>(199.180)</b>	<b>(92.889)</b>

**5.6 Gli ammortamenti e le svalutazioni**, pari a €/mgl 145.205, hanno manifestato un decremento di €/mgl 106.459, come di seguito rappresentato:

<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>variazioni</b>
<b>Attività materiali</b>			
Fabbricati	(813)	(133)	(680)
Flotta	(9.509)	(7.424)	(2.085)
Altri impianti ed attrezzature	(266)	(204)	(62)
Altri beni	(1.637)	(1.364)	(273)
<b>Totale</b>	<b>(12.225)</b>	<b>(9.125)</b>	<b>(3.100)</b>
<b>Diritti d'uso</b>			
Diritti d'uso flotta (IFRS 16)	(171.045)	(110.904)	(60.141)
Diritti d'uso fabbricati (IFRS 16)	(2.557)	(1.847)	(710)
Diritti d'uso altre attività (IFRS 16)	(293)	(270)	(23)
<b>Totale</b>	<b>(173.895)</b>	<b>(113.022)</b>	<b>(60.874)</b>
<b>Attività immateriali</b>			
diritti di brevetto	(23.361)	(42.606)	19.245
Altre attività immateriali	(241)	(261)	20
<b>Totale</b>	<b>(23.602)</b>	<b>(42.866)</b>	<b>19.264</b>
<b>Perdita di valore (rivalutazione) da impairment test</b>	<b>73.061</b>	<b>(85.600)</b>	<b>158.661</b>
<b>Altre svalutazioni delle immobilizzazioni</b>	<b>(492)</b>	<b>(283)</b>	<b>(209)</b>
<b>(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti</b>	<b>(8.052)</b>	<b>(768)</b>	<b>(7.284)</b>
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(145.205)</b>	<b>(251.664)</b>	<b>106.459</b>

La voce ha rilevato ammortamenti di competenza dell'esercizio per €/mgl 209.722, altre svalutazioni delle attività correnti e immobilizzazioni per €/mgl 8.544, parzialmente compensati dal reversal da impairment test per €/mgl 73.061 sugli asset svalutati nel 2022 ed ancora in uso, come previsto dal principio contabile di riferimento, e rivalutati fino al valore contabile che avrebbero avuto al 31 dicembre 2023, al netto degli ammortamenti, laddove la svalutazione non fosse mai avvenuta.

**5.7** Gli **altri costi operativi**, pari a €/mgl 128.773, di cui €/mgl 197 verso parti correlate hanno presentato un incremento di €/mgl 45.395 e sono risultati articolati come segue:

<b>ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>variazioni</b>
(Accantonamenti)/Assorbimenti fondi rischi	(12.663)	(29.888)	17.225
Altre imposte e tasse	(4.166)	(4.060)	(106)
Spese di amministrazione	(1.165)	(790)	(375)
Perdite su crediti	(77.501)	(31.342)	(46.159)
Altri oneri	(33.278)	(17.298)	(15.981)
<b>Totale</b>	<b>(128.773)</b>	<b>(83.378)</b>	<b>(45.395)</b>

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

- gli accantonamenti a fondi rischi vari effettuati nel corso dell'anno per €/mgl 12.663 e maggiormente dettagliati nella presente nota esplicativa al paragrafo 9.21 relativo ai Fondi Rischi;
- le perdite su crediti per €/mgl 77.501, riferite essenzialmente a crediti per maintenance reserve non recuperabili su manutenzioni che non saranno effettuate; a fronte di tale valore, sono state rilasciate quote del fondo area tecnica per € 111.518;
- le altre imposte e tasse del periodo per €/mgl 4.166;
- altri oneri per €/mgl 33.278 relativi alle quote non gratuite CO2 connesse all'ETS – Emissions Trading Scheme;

In base ai risultati sopra evidenziati, il **Risultato operativo** dell'esercizio è risultato negativo per €/mgl 79.442.

**5.8** I **proventi (oneri) da partecipazioni valutate secondo il metodo del Patrimonio netto**, hanno presentato un valore di €/mgl 3.017, e sono riferiti alla valutazione delle Società Controllate Volare Loyalty S.p.A. e Aurora Financing DAC.

**5.9** I **proventi finanziari netti** pari a €/mgl 14.514, di cui €/mgl 5.722 verso parti correlate, hanno registrato una variazione positiva netta di €/mgl 29.375, come mostrato nella sottostante tabella:

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	31.12.2023	31.12.2022	variazioni
<b>Proventi finanziari:</b>			
Proventi finanziari da attualizzazione	3.282	12.217	(8.935)
Altri proventi finanziari	19.309	4.348	14.961
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>22.591</b>	<b>16.565</b>	<b>6.026</b>
<b>Oneri finanziari</b>			
Oneri finanziari da attualizzazione	(4.143)	(8.385)	4.241
Oneri finanziari su locazioni finanziarie	(42.375)	(11.293)	(31.082)
Altri oneri finanziari	(118)	(30)	(87)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(46.636)</b>	<b>(19.708)</b>	<b>(26.928)</b>
<b>Proventi (oneri) di cambio</b>	<b>38.559</b>	<b>(11.718)</b>	<b>50.277</b>
<b>Totale proventi ed (oneri) finanziari</b>	<b>14.514</b>	<b>(14.861)</b>	<b>29.375</b>

In maggior dettaglio la variazione è primariamente da riferirsi:

- ✓ ai proventi netti di cambio (+ €/mgl 50.277) riferiti all'adeguamento valutario dei debiti e crediti in valuta ai cambi al 31 dicembre 2023;
- ✓ agli interessi attivi verso istituti bancari e altri istituti finanziari (+ €/mgl 14.961);
- ✓ alla diminuzione netta degli oneri/proventi finanziari da attualizzazione (- €/mgl 4.694),
- ✓ ai maggiori oneri su locazione finanziarie (-€/mgl 31.082)

In conseguenza di quanto sopra, è stato consuntivato un **Risultato ante imposte** negativo per €/mgl 61.911.

### 5.10 Imposte correnti e differite

Le imposte correnti e differite, risultate positive per €/mgl 56.628, e si confrontano con un valore anch'esso positivo di €/mgl 117.438 registrato al 31 dicembre 2022.

Esse rappresentano il carico fiscale di competenza del periodo e il saldo della fiscalità differita, come evidenziato nella seguente tabella:

IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE	31.12.2023	31.12.2022	variazioni
<b>Imposte correnti dell'esercizio</b>			
IRES			
IRAP	(2.456)	-	(2.456)
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>(2.456)</b>		<b>(2.456)</b>
Provento da consolidato fiscale	5.351	1.001	4.351
Imposte differite attive	63.533	123.619	(60.086)
Imposte differite passive	(9.800)	(7.182)	(2.619)
<b>Totale Imposte</b>	<b>56.628</b>	<b>117.438</b>	<b>(60.810)</b>

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

Il **Risultato d'esercizio** ha presentato una perdita netta di €/mgl 5.283.

## 6. Altre informazioni finanziarie

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2023	31.12.2022
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>(5.283)</b>	<b>(486.185)</b>
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	209.722	165.013
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	47.319	43.821
Altre variazioni dei fondi	(73.536)	(67.287)
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	(59.378)	6.183
Svalutazione impairment test	(73.061)	85.600
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività non correnti	73.708	30.580
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	755	(3.862)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(59.591)	(103.292)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	2.235	1.081
Variazione del capitale circolante	206.424	234.918
<b>Totale rettifiche</b>	<b>274.597</b>	<b>392.754</b>
<b>Flusso monetario da attività operativa (A)</b>	<b>269.315</b>	<b>(93.431)</b>
(Investimenti in attività materiali)	(172.754)	(130.329)
(Investimenti in attività immateriali)	(24.913)	(23.904)
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	(89.064)	(88.993)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	(66.683)	44.899
Altre rettifiche		(649)
<b>Flusso monetario da attività di investimento (B)</b>	<b>(353.414)</b>	<b>(198.976)</b>
Variazioni Patrimonio Netto	(19.134)	42.136
Strumenti finanziari derivati	24.410	(54.772)
Rimborso quote debito leasing	(167.438)	(82.663)
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	12.046	(40.633)
Versamento soci in conto futuro aumento di capitale	250.000	
Aumento di capitale a pagamento		400.000
<b>Flusso finanziario da attività di finanziamento (C)</b>	<b>99.884</b>	<b>264.068</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)</b>	<b>15.785</b>	<b>(28.338)</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	<b>418.289</b>	<b>446.628</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio</b>	<b>434.074</b>	<b>418.289</b>

## 6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario

Nel corso dell'esercizio 2023, la posizione finanziaria netta, ha evidenziato un incremento delle disponibilità liquide pari a €/mgl 15.785 passate da €/mgl 418.289 al 31 dicembre 2022 a €/mgl 434.074 al 31 dicembre 2023.

In maggior dettaglio:

- Il **flusso monetario da attività operativa**, è risultato favorevole per €/mgl 269.315, principalmente a seguito della variazione positiva del capitale circolante (€/mgl 206.424) , degli ammortamenti (€/mgl 209.722 ) e della svalutazione di attività non correnti (€/mgl 73.708) parzialmente compensato dal reversal da test di impairment in linea con i dettami del principio contabile internazionale IAS36 (€/mgl 73.061), dalla perdita netta conseguita nell'esercizio (€/mgl 5.283), dalla variazione netta delle imposte anticipate e differite (€/mgl 59.591), dal saldo negativo netto dei fondi diversi (€/mgl 23.982), e dagli oneri finanziari netti non monetari (€/mgl 58.623 comprendenti la componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta).
- Il **flusso monetario da attività di investimento**, negativo per €/mgl 353.414, è risultato composto da investimenti per €/mgl 286.730 e da realizzi per €/mgl 66.684 come di seguito rappresentato:
  - ✓ investimenti in attività materiali per complessivi €/mgl 172.754, riferiti per €/mgl 145.040 agli anticipi versati l'acquisizione in flotta di nuovi aeromobili, agli acquisti di materiali di rotazione e revisioni e interventi manutentivi per €/mgl 21.210 e per complessivi €/mgl 6.133 a lavori in corso di realizzazione sulla manutenzione flotta;
  - ✓ investimenti in attività immateriali per €/mgl 24.913, riferiti a progetti e licenze software sia conclusi che in corso di lavorazione al 31 dicembre 2023.
  - ✓ investimenti in crediti finanziari non correnti per €/mgl 89.063, riferiti alle uscite di cassa per maintenance reserve (€/mgl 76.579) e ai depositi cauzionali (€/mgl 12.475).
  - ✓ I realizzi hanno presentato un valore negativo di €/mgl 66.684 e sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per maintenance reserve inerenti agli interventi manutentivi effettuati (€/mgl 62.415) e dei depositi cauzionali (€/mgl 3.419), a cui si sono contrapposte le riclassifica delle quote non correnti dei crediti verso la Società Controllata Aurora Financing DAC (€/mgl 22.775), delle maintenance reserves (€/mgl 22.171) e dei depositi cauzionali (€/mgl 2.328).
- Il **flusso finanziario derivante da attività di finanziamento** ha presentato un valore positivo di €/mgl 99.884 correlato al versamento dei soci in conto futuro aumento capitale pari a €/mgl 250.000 erogato in data 31 luglio 2023 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla variazione del fair value netto di strumenti derivati (€/mgl 5.858) e alla variazione netta dei crediti finanziari correnti (€/mgl 12.178), parzialmente controbilanciato dal rimborso delle quote del debito per leasing per €/mgl 167.438 e dalla riserva da utili attuariali (€/mgl 582).

## 6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari

### Politiche di gestione dei rischi finanziari

#### **Rischio di credito**

##### *Informazioni Qualitative*

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

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

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

- l'emissione dei biglietti dei clienti ordinari avviene principalmente a fronte di pagamento anticipato o di pagamento a mezzo carta di credito. Quanto ai clienti costituiti dalle pubbliche amministrazioni, il rischio è generalmente basso;
- l'esposizione nei confronti di altre compagnie aeree è contenuta in virtù del fatto che i regolamenti finanziari per questa tipologia di clienti sono settimanali e regolati attraverso un sistema di regolazione automatica tra acquirenti e venditori originari, regolato da IATA, al fine di limitare il rischio di inadempimento delle transazioni (cd. IATA Clearing House).

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

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

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

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

## Informazioni Quantitative

CREDITI					al 31.12.2023
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>	

CREDITI					al 31.12.2022
valori in euro migliaia	Valore nominale	Fondo Svalutazione	Valore netto	Esposizione % tipologia	
<b>CREDITI</b>					
verso Clienti ordinari	171.522	(200)	171.322	67%	
verso Compagnie di navigazione aerea	27.162	(1)	27.161	11%	
verso Agenti	36.757	(703)	36.053	14%	
altri crediti	19.712	(19)	19.693	8%	
<b>Totale Crediti</b>	<b>255.153</b>	<b>(924)</b>	<b>254.229</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 31.12.23 e al 31.12.2022. Si segnala che l'importo dello scaduto al 31 dicembre 2023 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 31.12.2023			
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>

**CREDITI**

al 31.12.2022

valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni			
					< 90	91 - 180	181 - 360	> 361
<b>CREDITI</b>								
verso Clienti ordinari	171.522	132.507	39.015	(200)	19.344	(546)	15.772	4.445
verso Compagnie di navigazione aerea	27.162	17.927	9.235	(1)	9.080	148	8	0
verso Agenti	36.757	29.408	7.348	(703)	5.482	1.247	281	338
<b>Totale Crediti</b>	<b>235.441</b>	<b>179.842</b>	<b>55.599</b>	<b>(905)</b>	<b>33.905</b>	<b>849</b>	<b>16.061</b>	<b>4.783</b>
<b>Altre attività correnti</b>								
altri crediti	19.712	8.547	11.165	(19)	9.856	890	391	28
<b>Totale Altre Attività</b>	<b>19.712</b>	<b>8.547</b>	<b>11.165</b>	<b>(19)</b>	<b>9.856</b>	<b>890</b>	<b>391</b>	<b>28</b>
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>255.153</b>	<b>188.390</b>	<b>66.763</b>	<b>(924)</b>	<b>43.761</b>	<b>1.740</b>	<b>16.452</b>	<b>4.810</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 31.12.2023 la Società dispone di una riserva di liquidità immediatamente esigibile pari a 434 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 2023 e al 31 dicembre 2022.

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 31.12.2023

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>

## DEBITI

al 31.12.2022

valori in euro migliaia	Valore al 31.12.2022	di cui scaduto	A scadere		
			entro 1 anno	da 2 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>					
Debiti verso fornitori	347.320	123.327	223.993		
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	15.448	170	15.278		
Debiti verso agenti di viaggio	6.599		6.599		
Debiti verso società controllate	5.118		5.118		
Acconti	1.412		1.412		
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>375.897</b>	<b>123.497</b>	<b>252.399</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' VARIE</b>					
Biglietti prepagati (1)	242.957		242.957		
Debiti vs Istituti previdenziali	14.148		14.148		
Debiti verso il personale	27.478		27.478		
Altre passività	11.097		11.097		
<b>Totale Altre Passività</b>	<b>295.680</b>	<b>0</b>	<b>295.680</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>671.577</b>	<b>123.497</b>	<b>548.079</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>					
Passività per leasing finanziario	1.009.084		137.543	429.550	441.991
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>1.009.084</b>	<b>0</b>	<b>137.543</b>	<b>429.550</b>	<b>441.991</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:

4. Livello 1: prezzi quotati (non modificati) su mercati attivi per attività o passività identiche cui la Società può accedere alla data di valutazione;
5. Livello 2: input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 che sono osservabili per l'attività o per la passività;
6. 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 2022.

### 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 31.12.2023	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>

euro migliaia

Valore di bilancio al 31.12.2022	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a FV T P&L	Derivati attivi designati come strumenti di copertura
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>				
Crediti finanziari non correnti	152.414		645	32.235
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>152.414</b>	<b>0</b>	<b>645</b>	<b>32.235</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>				
Crediti finanziari correnti	172.668			18.925
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	418.289			
<b>Totale attività correnti</b>	<b>590.957</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.925</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 31.12.2023	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>

*euro migliaia*

Valore di bilancio al 31.12.2022	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a FV T P&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>			
Passività per locazioni finanziarie	871.541		
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>871.541</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>			
Debiti Finanziari	435		
Passività per locazioni finanziarie	137.543		
<b>Totale passività correnti</b>	<b>137.978</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Rischi di mercato**

ITA Airways è attualmente esposta ai rischi finanziari generati, in ordine di importanza, dalle variazioni dei prezzi del carburante e dei tassi di cambio. Considerata l'iniziale difficoltà della Compagnia ad accedere alle linee di credito fornite normalmente dal mercato bancario, la Società ha cercato di coprire tali rischi attraverso accordi (i) di fissazione a termine di prezzi e volumi con i suoi fornitori di carburante e (ii) di conversione in valuta euro dei pagamenti di forniture normalmente denominate in dollari.

***I - Rischio di prezzo – commodity******Informazioni Qualitative***

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

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

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

#### *Informazioni Quantitative*

Al 31.12.2023 si rilevano cinque strumenti finanziari a copertura di tale rischio con un valore negativo complessivamente pari a €/mln 2.752, incluse nelle passività correnti con fair value negativo, come evidenziato nella seguente tabella:

<b>Strumenti derivati con fair value passivo</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Passività non correnti</b>			
Operazioni derivate su carburante	2.752		2.752
<b>Totale Derivati non correnti</b>	<b>2.752</b>	<b>0</b>	<b>2.752</b>
<b>Strumenti derivati con fair value attivo</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività correnti</b>			
Operazioni derivate su carburante		1.366	(1.366)
<b>Totale Derivati non correnti</b>		<b>1.366</b>	<b>(1.366)</b>

La perdita massima potenziale derivante da tali derivati, con orizzonte di copertura nei trimestri del 2024, è limitata ad un valore complessivo pari a trenta milioni di dollari grazie all'acquisto 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 (“USD”) e la principale esposizione è relativa ai pagamenti per acquisti di Jet Fuel denominati/indicizzati al USD.

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

*Informazioni Quantitative*

Al 31.12.2023 si rileva uno strumento finanziario derivato, valutato al fair value, a copertura del rischio e con valore positivo complessivamente pari a €/mgl 29.501 (di cui quota corrente pari a €/mgl 18.273); la seguente tabella mostra il fair value dei contratti stessi:

Strumenti derivati con fair value attivo	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
<b>Attività non correnti</b>			
Operazioni derivate su valute	11.228	32.235	(21.006)
<b>Totale derivati non correnti</b>	<b>11.228</b>	<b>32.235</b>	<b>(21.006)</b>
<b>Attività correnti</b>			
Operazioni derivate su valute	18.273	17.558	714
<b>Totale derivati correnti</b>	<b>18.273</b>	<b>17.558</b>	<b>714</b>
<b>Totale derivati con fair value attivo</b>	<b>29.501</b>	<b>49.793</b>	<b>(20.292)</b>

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

È stata effettuata una *sensitivity analysis* sugli strumenti derivati in essere al 31.12.2023 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 31.12.2023 rispettivamente del +/- 1% +/- 5%.

Scenario Curve change	Fair Value 31/12/2023	Fair Value Scenario	Delta
+5%	29,501	3,638	33,139
+1%	29,501	23,071	6,430
-1%	29,501	37,235	7,734
-5%	29,501	67,352	37,851

**III - Rischio di tasso di interesse***Informazioni Qualitative*

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

*Informazioni Quantitative*

Al 31.12.2023 non risultano debiti finanziari a tasso variabile.

## 7. Altre Informazioni

### 7.1 Rapporti con Parti Correlate

La Società ha approvato in via volontaria una Procedura per le operazioni con Parti Correlate e ha identificato quali Parti Correlate i componenti del Consiglio di Amministrazione, i componenti del Collegio Sindacale, il componente monocratico dell'Organismo di Vigilanza e i Dirigenti con Responsabilità Strategiche, nonché, sulla base delle informazioni fornite dai predetti soggetti, gli stretti familiari degli stessi e le entità nelle quali uno dei predetti soggetti, ovvero i loro stretti familiari, esercitano il controllo, il controllo congiunto o l'influenza notevole o detengono, direttamente o indirettamente, una quota significativa, comunque non inferiore al 20%, dei diritti di voto. Inoltre, sono state altresì identificate le società sottoposte a comune controllo, direttamente o indirettamente, del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

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

Le operazioni effettuate nei confronti delle parti correlate identificate dalla Società nel corso dell'esercizio 2023 sono state effettuate a condizioni di mercato e rientrano nella normale gestione di impresa; si precisa che non sono state effettuate operazioni con parti correlate di carattere atipico e/o inusuale, estranee alla normale gestione d'impresa o tali da arrecare pregiudizio alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Si ricorda inoltre che, nel corso del 2022, è stata finalizzata la cessione del ramo d'azienda denominato "Volare", alla società controllata al 100% Volare Loyalty S.p.a. per la gestione del concorso operazioni a premi, come meglio descritto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "Partecipazioni", e che tutte le transazioni commerciali avvenute in poi tra la Capogruppo e la stessa, sono state effettuate a condizioni di mercato.

Le seguenti tabelle forniscono una sintesi dei rapporti economici e patrimoniali con le società correlate e controllate, rispettivamente al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

• **Rapporti commerciali con società correlate:**

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2023		2023	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
<i>euro migliaia</i>				
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>

*euro migliaia*

RAPPORTI COMMERCIALI	al 31/12/2022		2022	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
ENI S.p.A.		1.372		178.505
POSTE ITALIANE S.p.A.	1.497		1.826	22
POSTE AIR Cargo s.r.l.			8	
ENI Plenitude S.p.A.		27		88
ENI Servizi S.p.A.			130	
Fondo FASI		10		10
AEGON CAPPITAL ABP Fund		9		29
Nexi Payments S.p.A.		41		10
TH RESORTS SPA		6		14
ALLEATA PREVIDENZA		1		9
TaxBenefit New Mediolanum		26		138
PREVIRAS		1		11
PREVAER		205		1.057
POSTA PREVIDENZA VALORE		1		4
Agenzia Giornalistica Italia S.P.A.				11
Postel SpA				26
ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SAO PAULO				1
Leonardo S.p.A.				36
Corsi & Partners				120
<b>Totale</b>	<b>1.497</b>	<b>1.698</b>	<b>1.964</b>	<b>180.091</b>

- **Rapporti commerciali con società controllate:**

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>

euro migliaia

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

- **Rapporti finanziari con società controllate:**

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 2023 e nel 2022 al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale:

euro migliaia

Compensi ad Amministratori e Sindaci	2023	2022
Amministratori	1.542	1.321
Sindaci	104	104
<b>Totale</b>	<b>1.646</b>	<b>1.425</b>

### 7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

I corrispettivi di competenza dell'esercizio 2023 e 2022, riconosciuti da ITA Airways alla Società di revisione a fronte di prestazioni di servizi, sono riepilogati nella seguente tabella:

*euro migliaia*

Tipologia dei servizi	Società che ha erogato il servizio	2023	2022
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	235	325
Altri servizi	KPMG S.p.A.		30
<b>Totale</b>		<b>235</b>	<b>355</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 2023 e al 31 dicembre 2022:

*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>

*importi in euro migliaia*

	ITALIA	EUROPA	AMERICHE	MEDIO/ESTREMO ORIENTE	ALTRE	Totale al 31.12.2022
<b>Ricavi del traffico</b>						
Ricavi di linea passeggeri	618.874	212.234	398.923	28.852	13.275	1.272.158
<b>Totale ricavi passeggeri</b>	<b>618.874</b>	<b>212.234</b>	<b>398.923</b>	<b>28.852</b>	<b>13.275</b>	<b>1.272.158</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

€/mgl	31.12.2023	Possibilità di utilizzare riserve	Quota disponibile
Capitale	699.191	B	
Versamenti soci in conto futuro aumento capitale	250.000	A B C	
<b>Riserve</b>			
Riserva da utili/perdite attuariali	(285)		
Riserva da Hedge Accounting	20.330		
Utili (Perdite) portati a nuovo	(214.310)		
Utile (Perdita) del periodo	(5.283)		
<b>Totale</b>	<b>749.643</b>		

Legenda:

- A. Per aumento capitale sociale
- B. Per copertura perdite
- C. Per distribuzione ai soci

## 7.6 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2023

Facendo seguito alla consegna del primo aeromobile di proprietà - un Airbus A330-900 – avvenuta il 20 dicembre 2023 (verificare) il Gruppo, ha finalizzato nel mese di gennaio un'operazione di finanziamento dello stesso sotto forma di emissione obbligazionaria in private placement per il tramite della controllata Aurora Financing DAC, per un importo pari a 80 milioni di euro. L'operazione è stata conclusa con i fondi gestiti da Castlelake, società globale di investimenti alternativi con oltre 18 anni di esperienza nell'investimento, finanziamento e gestione di asset aeronautici. Tale operazione dimostra la capacità del Gruppo ITA Airways di accedere al mercato dei capitali per operazioni di tipo asset backed e costituisce il primo apporto di capitale di debito che servirà a supportare il piano di investimento relativo alla nuova flotta di proprietà.

In data 8 gennaio 2024 è stato consegnato il secondo aeromobile di proprietà, un Airbus A330-900. In analogia a quanto già realizzato per il precedente aeromobile, il Gruppo ha costituito la società AURORA 2 FINANCING DAC, controllata al 100% da Italia Trasporto Aereo S.p.A., con sede legale in Irlanda e residenza fiscale in Italia per procedere al finanziamento dell'operazione, al momento in fase di finalizzazione.

In data 23 gennaio 2024, la Commissione europea ha avviato un'indagine approfondita per valutare, nell'ambito dell'EU Merger Regulation, la proposta di acquisizione del controllo congiunto di ITA Airways da

parte di Deutsche Lufthansa AG e il Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano (MEF). La Commissione ha rappresentato preoccupazioni preliminari che l'operazione possa ridurre la concorrenza nel mercato del trasporto aereo di servizi di trasporto su diverse tratte a corto e lungo raggio in entrata e in uscita dall'Italia. L'avvio di tale procedura comporta l'apertura di una seconda fase istruttoria sull'operazione notificata e non pregiudica, in alcun modo, la decisione finale sul caso, attesa ad oggi per il mese di giugno 2024. Come dichiarato dalla stessa Deutsche Lufthansa in fase di presentazione dei risultati finanziari consolidati dell'anno 2023, il Gruppo Lufthansa sta lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo con la Commissione UE per giungere a una rapida conclusione e successiva attuazione della transazione.

In data 25 marzo 2024, la Commissione Ue ha formalizzato a Lufthansa e al Ministero dell'Economia e delle Finanze Ministero italiano una comunicazione delle obiezioni a seguito dell'indagine eseguita per comprendere il potenziale impatto dell'accordo. A seguito di questa indagine preliminare, la Commissione ha indicato talune criticità derivanti dalla concentrazione tra cui:

- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale;
- la riduzione della concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.
- il rafforzamento della posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate.

Lufthansa e il MEF hanno la possibilità di rispondere alla comunicazione delle obiezioni della Commissione e, successivamente, di proporre misure correttive per risolvere le riserve preliminari in materia di concorrenza individuate dalla Commissione entro il 26 aprile 2024.

Nel primo trimestre dell'anno, ITA Airways ha ottenuto il rinnovo della certificazione IATA Operational Safety Audit (IOSA), programma dell'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo, IATA, per valutare i sistemi di controllo e gestione operativa di una compagnia aerea. La relativa registrazione, rilasciata da organizzazioni accreditate presso la IATA, sancisce il rispetto di standard internazionali in termini di IOSA Standards & Recommended Practices, riconosciuti ed accettati a livello mondiale.

In data 6 marzo 2024, Emirates e ITA Airways hanno siglato un MoU per espandere l'attuale partnership interline in un accordo di codeshare completo. L'accordo getta le basi per rafforzare la partnership tra le due compagnie, creando collegamenti one-stop verso importanti città servite da ITA Airways in Italia e in tutta Europa e consentendo viaggi più semplici e veloci verso il network Emirates via Dubai, usufruendo delle migliori rotte, orari e connessioni.

Da marzo 2024, ITA ha ripristinato i collegamenti tra Roma Fiumicino e Tel Aviv, inizialmente con 3 frequenze settimanali che verranno incrementate nel corso della stagione estiva 2024, compatibilmente con l'evoluzione dello scenario geopolitico. La ripresa dei voli fra Roma e Tel Aviv, possibile anche grazie alla collaborazione con le autorità italiane e israeliane, ha una valenza strategica per ITA Airways e assume particolare importanza per il Sistema Paese rafforzando le relazioni commerciali, sociali e culturali che legano i due mercati.

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

### Consolidato fiscale

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

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

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

### La Posizione Fiscale

La Società ha iscritto imposte correnti in bilancio pari ad €/mgl 2.456 relative all'IRAP di periodo.

La Società ha iscritto il provento da consolidamento in virtù del reddito imponibile trasferitole dalla società Volare Loyalty S.p.a. pari ad €/mgl 5.321, unitamente al provento da consolidamento riferito all'esercizio precedente pari ad €/mgl 31.

La Società ha iscritto, inoltre, ricavi per imposte differite (attive e passive) pari ad €/mgl 53.733, che conducono ad una perdita civilistica netta di €/mgl 5.283.

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

<i>Imposte sul reddito</i>	al 31.12.2023
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>(61.911)</b>
IRES corrente	0
IRAP corrente	2.456
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>2.456</b>
<b>Provento da consolidamento</b>	<b>5.321</b>
<b>Provento da consolidamento esercizio precedente</b>	<b>31</b>
Imposte differite attive	63.533
Imposte differite passive	9.800
<b>Imposte differite (attive e passive)</b>	<b>53.733</b>
<b>Risultato netto di bilancio</b>	<b>(5.283)</b>

### Global Minimum Tax

Gli artt. 8 ss. del DLgs. 209/2023 hanno recepito nell'ordinamento italiano la direttiva 2022/2523/UE sull'imposizione minima globale dei gruppi multinazionali, strutturata secondo il modello del Pillar 2 di fonte OCSE/G20 e volta ad assicurare un livello minimo di imposizione del 15% in ciascuno dei Paesi in cui tali gruppi operano.

Le disposizioni sull'imposta minima globale hanno efficacia nell'ordinamento italiano a partire dal 1° gennaio 2024.

La Società, rientrando nell'ambito applicativo degli artt. 8 e ss. del DLgs. 209/2023, ha iniziato la propria attività di *assessment* riferita agli effetti che la nuova imposizione minima globale potrà avere – a partire dall'esercizio 2024 – sulla propria posizione fiscale.

Sulla base delle preliminari informazioni raccolte e delle relative analisi effettuate non sembrerebbe che la nuova imposizione minima globale possa aumentare l'esposizione fiscale della Società.

Nel corso dell'esercizio 2024 la Società finalizzerà la propria attività di *assessment* al fine di rispettare a pieno le disposizioni sull'imposizione minima globale.

### **Interpello Agenzia delle Entrate**

La Società ha ricevuto dall'Agenzia delle Entrate la Risposta una 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**

Il risultato della Società al 31/12/2023 evidenzia una perdita fiscale di €/mgl 103.042, oltre ad un'ACE di €/mgl 8.749.

In funzione del piano aziendale che ne prevede la ragionevole recuperabilità, nel periodo di riferimento la società ha iscritto imposte differite (attive e passive) sui componenti positivi e negativi che si riverseranno negli anni successivi, oltretutto sulla perdita fiscale. Ai fini della determinazione della recuperabilità delle imposte anticipate è stato utilizzato lo scenario prospettico 2024-2028, approvato dagli Amministratori, che recepisce gli effetti connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione della Società da parte di Deutsche Lufthansa AG.

La Società evidenzia un valore della produzione netta positivo pari a €/mgl 50.957 che corrisponde ad IRAP di €/mgl 2.456.

In funzione di quanto sopra, la Società ha iscritto:

- imposte differite attive per €/mgl 63.533,
- imposte differite passive per €/mgl 9.800.

### **IVA**

Al 31 dicembre 2023 la Società presenta una posizione a debito pari ad €/mgl 1.784, corrispondente al debito IVA emergente dalla liquidazione dell'imposta effettuata per il mese di dicembre, pari a €/mgl 4.854, al netto dell'acconto versato nel mese di dicembre 2023 per €/mgl 3.071.

**RICONCILIAZIONE IMPONIBILE FISCALE**

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

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

<b>Determinazione dell'aliquota d'imposta effettiva</b>		<b>%</b>
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>(61.911.046)</b>	100,00%
Provento da consolidamento fiscale	- 5.320.726	8,59%
IRAP dovuta	2.456.122	-3,97%
Imposte correnti	(2.864.604)	-4,63%
Sopravvenienze precedenti periodi	(39.169.260)	-63,27%
Imposte differite	(14.594.461)	-23,57%
<b>Totale imposte</b>	<b>(56.628.326)</b>	<b>-91,47%</b>
<b>Risultato netto di bilancio</b>	<b>(5.282.720)</b>	8,53%
<b>Effective tax rate</b>	-91,47%	

<b>Riconciliazione dell'aliquota effettiva</b>	base	%	imposta	%
Provento da consolidamento fiscale	(22.169.693)	24,00%	(5.320.726)	-8,59%
<b>Totale imposte da consolidamento fiscale</b>			<b>(5.320.726)</b>	<b>-8,59%</b>
IRES all'aliquota nominale	(61.911.046)	24,00%	(14.858.651)	-24,00%
Variazioni IRES in aumento permanenti	1.818.770	24,00%	436.505	0,71%
Variazioni IRES in diminuzione permanenti	(100.882)	24,00%	(24.212)	-0,04%
Variazioni IRES in aumento temporanee	272.215.871	24,00%	65.331.809	105,53%
Variazioni IRES in diminuzione temporanee	(315.064.533)	24,00%	(75.615.488)	-122,14%
	<b>(103.041.820)</b>		<b>(24.730.037)</b>	<b>-39,94%</b>
IRAP all'aliquota ordinaria su utile ante imposte	(61.911.046)	4,82%	(2.984.112)	-4,82%
Rettifiche base imponibile	232.559.711	4,82%	11.209.378	18,11%
Variazioni IRAP in aumento permanenti	78.245.365	4,82%	3.771.427	6,09%
Variazioni IRAP in diminuzione permanenti	(292.068.907)	4,82%	(14.077.721)	-22,74%
Variazioni IRAP in aumento temporanee	186.304.003	4,82%	8.979.853	14,50%
Variazioni IRAP in diminuzione temporanee	(92.172.233)	4,82%	(4.442.702)	-7,18%
	<b>50.956.893</b>		<b>2.456.122</b>	<b>3,97%</b>
<b>Totale imposte correnti</b>			<b>(2.864.604)</b>	<b>-35,98%</b>
Imposte differite IRAP			430.625	0,70%
Reversal imposte differite IRAP			0	0,00%
Imposte differite IRES			18.551.950	29,97%
Reversal imposte differite IRES			(6.106.433)	-9,86%
<b>Totale imposte differite</b>			<b>12.876.142</b>	<b>20,80%</b>
Imposte anticipate IRAP			(8.143.355)	-13,15%
Reversal imposte anticipate IRAP			5.199.752	8,40%
Imposte anticipate IRES su variazioni correnti			(59.225.376)	-95,66%
Imposte anticipate IRES su perdita fiscale			(24.730.037)	-39,94%
Imposte anticipate IRES su ACE e SuperACE			(2.099.666)	-3,39%
Reversal imposte anticipate IRES			61.528.079	99,38%
Imposte anticipate per riallineamento			0	0,00%
<b>Totale imposte anticipate</b>			<b>(27.470.603)</b>	<b>-44,37%</b>
<b>Imposta precedenti periodi</b>				<b>0,00%</b>
<b>Totale imposte</b>			<b>(56.628.326)</b>	<b>-32,17%</b>

DocuSigned by:



935196A490A34CC...

DocuSigned by:



4968C78EFCED4C0...

## 9. Attestazione sul bilancio d'esercizio

I sottoscritti Antonino Turicchi, in qualità di Presidente, 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 d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo.

Si attesta inoltre che il Bilancio d'esercizio:

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

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

DocuSigned by:  
*Claudio Faggiani*  
935196A490A34CC...

DocuSigned by:  
*Antonino Turicchi*  
4968C78EFCED4C0...