

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI
AL PARLAMENTO

**sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259**

ITALIA TRASPORTO AEREO (ITA Spa)

(Esercizio 2021)

Comunicata alla Presidenza il 26 aprile 2023

PAGINA BIANCA



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL
RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI
ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A.

2021

Relatore: Presidente di sezione Francesco Paolo Romanelli

Determinazione n. 48/2023



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 18 aprile 2023;

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 3 febbraio 2021, con il quale Italia Trasporto Aereo S.p.a. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visto il bilancio della Società suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2021, nonché le annesse relazioni del Presidente e dell'Amministratore delegato, nonché del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il Presidente di sezione Francesco Paolo Romanelli e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Italia Trasporto Aereo S.p.a. per l'esercizio 2021;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze, oltre che il bilancio - corredato della relazione degli organi di amministrazione e di controllo - la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;



CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2021 di Italia Trasporto Aereo S.p.a. - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE

Francesco Paolo Romanelli

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

DIRIGENTE

Fabio Marani

depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. NOTAZIONI INTRODUTTIVE: DALLA COSTITUZIONE ALL'AVVIO DELL'ATTIVITÀ OPERATIVA (15 OTTOBRE 2021)	2
1.1 La costituzione e l'oggetto sociale	2
1.2 La redazione e l'approvazione del piano industriale in attuazione dell'art. 79, comma 4-bis del d.l. n. 18/2020 – breve cenno ai risultati di bilancio dell'esercizio 2020.....	4
1.3 L'interlocuzione con il Parlamento nazionale e con la Commissione europea	5
1.4 L'aumento di capitale e le operazioni propedeutiche all'avvio dell'attività operativa.....	7
2. L'ATTIVITÀ OPERATIVA DAL 15 OTTOBRE AL 31 DICEMBRE 2021	10
2.1 La flotta e il <i>network</i> passeggeri e <i>cargo</i> – cenni all'andamento del <i>business</i> operativo....	10
2.2 Le attività di interazione con i clienti (<i>customer experience</i>), le campagne di comunicazione e di <i>marketing</i> , il nuovo programma di fidelizzazione, le alleanze e gli accordi	13
3. IL PIANO INDUSTRIALE.....	16
4. GLI ORGANI E LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA.....	19
4.1 Gli organi sociali	19
4.1.1 L'Assemblea.	19
4.1.2 Il Consiglio di amministrazione.	19
4.1.3 Il Presidente.....	21
4.1.4 L'Amministratore delegato e Direttore generale	22
4.1.5 La politica di remunerazione del Presidente e dell'Amministratore delegato/Direttore generale.....	23
4.2 Gli organi di controllo e di vigilanza – il sistema di controllo interno	25
4.3 La struttura organizzativa	27
5. LE RISORSE UMANE	28
5.1 L'evoluzione della forza organica, le procedure di reclutamento e le relazioni industriali.....	28
5.2 Consistenza e costo del personale	30
5.3 - Remunerazione e sistema di incentivazione del <i>management</i>	32
5.4 - Le collaborazioni esterne.....	32
6. IL BILANCIO.....	34

6.1 - Lo stato patrimoniale	35
6.2 Il conto economico	45
6.3 Il rendiconto finanziario	50
7. CENNI AI PRINCIPALI FATTI DI GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2022	53
7.1 Il processo di privatizzazione	53
7.1.1 - L'antefatto.....	53
7.1.2 - Il d.p.c.m. 11 febbraio 2022.....	53
7.1.3 - L'iter della procedura competitiva sino al 21 dicembre 2022.....	55
7.1.4 - Il d.p.c.m. 22 dicembre 2022 e lo stato attuale della procedura	56
7.2 Le vicende che hanno inciso sul funzionamento del Consiglio di amministrazione e sull'assetto del governo societario.	58
7.3 La situazione finanziaria ed economico-patrimoniale	60
8. CONCLUSIONI	62

INDICE DELLE TABELLE E DELLE FIGURE

Tabella 1 - Compensi degli amministratori.....	21
Tabella 2 - Compensi dei componenti dei Comitati endoconsiliari.....	21
Tabella 3 - Trattamento economico dell'Amministratore delegato/Direttore generale sino al 23 giugno 2021.....	24
Tabella 4 - Trattamento economico dell'Amministratore delegato/Direttore generale dal 23 giugno 2021.....	24
Tabella 5 - Trattamento economico del Presidente sino al 17 giugno 2021.....	24
Tabella 6 - Trattamento economico del Presidente dal 23 giugno 2021.....	24
Tabella 7 - Organico per categoria professionale e tipologia di contratto.....	30
Tabella 8 - Forza puntuale e forza media.....	30
Tabella 9 - Movimentazione dell'organico.....	31
Tabella 10 - Organico per Direzione di appartenenza e per categoria professionale.....	31
Tabella 11 - Costo del lavoro.....	32
Tabella 12 - Consulenze.....	33
Tabella 13 - Stato patrimoniale attivo.....	35
Tabella 14 - Attività materiali.....	36
Tabella 15 - Diritti d'uso.....	37
Tabella 16 - Attività immateriali.....	37
Tabella 17 - Altre attività non correnti.....	38
Tabella 18 - Rimanenze.....	38
Tabella 19 - Crediti commerciali.....	39
Tabella 20 - Altre attività correnti.....	39
Tabella 21 - Stato patrimoniale passivo.....	41
Tabella 22 - Patrimonio netto.....	42

Tabella 23 - Variazioni del patrimonio netto	43
Tabella 24 - Passività non correnti.....	43
Tabella 25 - Passività per locazioni finanziarie.....	44
Tabella 26 - Debiti commerciali	45
Tabella 27 - Altre passività correnti	45
Tabella 28 - Conto economico	46
Tabella 29 - Ricavi del traffico.....	46
Tabella 30 - Altri ricavi operativi.....	46
Tabella 31 - Consumi di materie prime e materiali di consumo	47
Tabella 32 - Spese per servizi	47
Tabella 33 - Costi per il personale	48
Tabella 34 - Ammortamenti e svalutazioni	48
Tabella 35 - Altri costi operativi.....	48
Tabella 36 - Proventi e oneri finanziari.....	50
Tabella 37 - Imposte correnti e differite.....	50
Tabella 38 - Rendiconto finanziario.....	52
Figura 1 – Struttura organizzativa.....	27

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce per la prima volta al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, con le modalità di cui all'art. 12 della stessa legge, sulla gestione finanziaria di Italia Trasporto Aereo S.p.a. per l'esercizio 2021, dando altresì notizia dei fatti di gestione più rilevanti intervenuti sino alla data corrente.

La sottoposizione al controllo della Corte dei conti, ai sensi della sopra citata disposizione normativa, è stata disposta con d.p.c.m. in data 3 febbraio 2021, emanato ai sensi dell'art. 3 della stessa legge n. 259 del 1958, a seguito della determinazione n. 113 assunta da questa Sezione in data 12 novembre 2020.

1. NOTAZIONI INTRODUTTIVE: DALLA COSTITUZIONE ALL'AVVIO DELL'ATTIVITÀ OPERATIVA (15 OTTOBRE 2021)

1.1 La costituzione e l'oggetto sociale

Italia Trasporto Aereo S.p.A. (d'ora in poi, anche, soltanto, "ITA" o "Società"), avente ad oggetto l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci, è stata costituita con decreto interministeriale¹ in data 9 ottobre 2020 (d'ora in poi soltanto "decreto costitutivo"), in attuazione dell'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 (d'ora in poi, soltanto, art. 79 del d.l. n. 18/2020).

Con lo stesso decreto, in conformità alle previsioni della soprarichiamata norma di legge, si è provveduto inoltre:

- ad approvare lo Statuto sociale;
- a stabilire il capitale sociale iniziale nella misura di 20 mln, interamente sottoscritto e versato dal Ministero dell'economia e delle finanze;
- alla nomina del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale ed alla fissazione dei compensi spettanti ai rispettivi componenti.²

Quanto, nello specifico, all'oggetto sociale, nell'art. 1 del decreto costitutivo, integralmente riprodotto nell'art. 3 dello Statuto, si prevede tra l'altro e principalmente:

- che la Società persegue "...obiettivi di natura commerciale ed industriale nel rispetto della normativa interna ed eurounitaria...previa predisposizione e approvazione del piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che include strategie strutturali di prodotto di cui al comma 4-bis [dell'art. 79 del d.l. n. 18/2020], mediante: a) l'esercizio in via diretta e/o attraverso società partecipate e/o enti e/o consorzi, di linee e collegamenti aerei per il trasporto di persone e cose in Italia, fra l'Italia e Paesi esteri e in Paesi esteri, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo del trasporto aereo; b) lo svolgimento, direttamente o indirettamente, in Italia e in Paesi esteri di operazioni

¹ Adottato dal Ministro dell'Economia e delle finanze, di concerto con i Ministri delle Infrastrutture e dei trasporti, dello Sviluppo economico e del Lavoro e delle politiche sociali.

² Cfr. *infra*. cap. n. 4.

di riparazione o di manutenzione di aeromobili, di noleggio e di assistenza a terzi, di "ground handling", nonché attività aereo-didattica, servizi e lavori aerei in genere, senza alcuna esclusione; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette...";

- che la sua realizzazione "...può essere perseguita anche attraverso società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri...";

- che la Società "...è, altresì, autorizzata ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria...".

Tra le disposizioni dell'art. 79 del d.l. n. 18/2020, aventi diretta incidenza sulla struttura economico-finanziaria e sulla gestione della Società meritano, inoltre, di essere evidenziate le seguenti:

- comma 4, secondo cui il Ministero dell'economia e delle finanze (d'ora in poi, soltanto, MEF) "...è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale...con un apporto complessivo di 3.000 milioni di euro, da sottoscrivere nell'anno 2000 e versare anche in più fasi e anche per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica...";

- comma 4-bis che demanda al Consiglio di amministrazione di redigere e approvare "...entro trenta giorni dalla costituzione della società un piano industriale di sviluppo e di ampliamento dell'offerta...", da trasmettersi "...alla Commissione europea per le valutazioni di competenza, nonché alla Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia...", e da integrarsi o modificarsi "...tenendo conto della decisione del Commissione Europea...";

- comma 5₂ secondo cui alla istituenda società e a quelle dalla stessa controllate o partecipate non si applicano le disposizioni del d.lgs. 12 maggio 2016, n. 175 (recante il "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica") e dell'art. 23-bis del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 2011, n. 214 (recante disposizioni in materia di "Compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni");

- comma 5-bis, secondo cui l'istituenda società può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'art. 43 del r.d. 30 ottobre 1933, n. 1611.

1.2 La redazione e l'approvazione del piano industriale in attuazione dell'art. 79, comma 4-bis del d.l. n. 18/2020 – breve cenno ai risultati di bilancio dell'esercizio 2020

L'attività della Società, all'indomani della sua costituzione³, è stata rivolta principalmente all'acquisizione di beni e servizi ed al reclutamento del personale necessari per consentire una partenza immediata delle attività sociali, in vista della redazione dello schema di piano industriale entro i ristretti tempi normativamente previsti.

Alla data del 31 dicembre 2020, risultavano essere state assunte in totale 36 unità di personale, di cui 7 dirigenti.

A tali stessi fini, per le indispensabili attività di supporto al gruppo di lavoro (*core team*) all'uopo istituito, è stato inoltre individuato un gruppo di *advisor* (industriale, finanziario e legale), con ciascuno dei quali sono stati successivamente stipulati appositi contratti di consulenza.

Il piano industriale è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2020 ed immediatamente trasmesso al Parlamento ed alla Commissione europea per le relative determinazioni, in conformità al disposto dell'art. 79, comma 4-bis del d.l. n. 18 del 2020.

I risultati dell'esercizio 2020⁴ riflettono la natura di *start-up* della Società e sono stati evidentemente influenzati dal breve periodo di operatività, nel corso del quale non sono stati realizzati ricavi.

L'esercizio si è chiuso, pertanto, con una perdita, al netto delle imposte anticipate, di 1.024.524 euro, che, per decisione dell'Assemblea, assunta nella seduta del 25 maggio 2021 su conforme proposta del Consiglio di amministrazione, è stata portata a nuovo, con conseguente riduzione del patrimonio netto a 18.975.946 euro.

Il risultato operativo si è attestato ad un valore negativo di 1.347.303 euro, sostanzialmente imputabile alle voci costo del lavoro e servizi di terzi per consulenze e prestazioni.

³ Il capitale sociale iniziale di 20 milioni è stato versato dal MEF in data 13 novembre 2020 e il successivo 16 novembre ITA è stata iscritta nel Registro delle imprese, previa richiesta ed attribuzione del codice fiscale e della partita IVA.

⁴ Il cui bilancio di esercizio è stato redatto in conformità a principi contabili nazionali elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità - OIC (sul punto, cfr. anche *infra*, cap. n. 6).

In particolare, il costo del lavoro è risultato pari a 360.088 euro, mentre i costi per servizi di terzi sono ammontati a 927.643 euro e sono prevalentemente relativi ai corrispettivi per l'attività di consulenza resa dagli *advisor* per la predisposizione dello schema di piano industriale, a prestazioni di servizi per il reclutamento e l'amministrazione del personale, di contabilità e fiscali, nonché per la locazione degli spazi adibiti ad uffici aziendali.

Quanto, infine, alla situazione finanziaria al 31 dicembre 2020, risultava una disponibilità residua di cassa pari a 19.743.617 euro rispetto all'iniziale dotazione di 20 mln, con un limitato assorbimento di tesoreria, dovuto, principalmente, al pagamento dei salari e degli stipendi, nonché ad alcuni altri costi di funzionamento.

1.3 L'interlocuzione con il Parlamento nazionale e con la Commissione europea

Nel primo semestre 2021, l'attività della Società è stata principalmente rivolta alla presentazione e all'illustrazione dello schema di piano industriale approvato dal Consiglio di amministrazione alle competenti Commissioni del Parlamento nazionale e alla Commissione europea.

L'VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica (Lavori pubblici, Comunicazioni) ha espresso il proprio parere favorevole, con osservazioni, in data 23 febbraio 2021, mentre la IX Commissione permanente della Camera dei deputati (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) lo ha espresso - parimenti favorevole e, anche in questo caso, con osservazioni - in data 17 marzo 2021.

Molto più articolato e complesso è stato il confronto con la Commissione europea, che si è prolungato sino alla metà di luglio e che, nella fase finale, ha visto anche la diretta partecipazione di rappresentanti del Governo al massimo livello (Ministro dell'economia e delle finanze, Ministro dello sviluppo economico e Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile).

Alla Commissione era rimesso, nello specifico ed in estrema sintesi, un doppio ordine di valutazioni: *i*) stabilire se ITA si poneva in discontinuità economica con Alitalia S.p.a. in amministrazione straordinaria (d'ora in poi, soltanto Alitalia) in termini di prezzo di mercato, di identità dell'azionista e oggetto della vendita (inclusi *asset*, *staff* e contratti), nonché la logica complessiva dell'operazione; *ii*) accertare la profittabilità economico-finanziaria

dell'operazione in osservanza del "principio dell'operatore in una economia di mercato" (MEOP - *Market Economy Operator Principle*), secondo cui l'investimento pubblico in una nuova società (*newco*) deve garantire un ritorno al pari di un'operazione svolta da un investitore privato che operi nelle normali condizioni di mercato.

Si è trattato di una interlocuzione approfondita e serrata con le due organizzazioni eurounitarie competenti in materia, vale a dire con il Commissariato per la concorrenza (DGCOMP), principalmente, e con la Direzione generale della mobilità e dei trasporti (DG MOVE), nel corso della quale ITA, con i suoi consulenti, ha fornito più di 300 risposte scritte ad altrettante richieste di chiarimenti, ha partecipato a numerose video-conferenze di approfondimento, ha rielaborato ed aggiornato più volte, a richiesta dei funzionari europei, alcuni dei documenti e degli scenari già elaborati a supporto delle assunzioni del piano industriale.

Il procedimento si è concluso soltanto il 15 luglio 2021 con l'invio da parte della Commissione Europea, al MEF, su richiesta dello stesso Governo e dopo l'esito positivo del "MEOP test" a cura di due *advisor* indipendenti (industriale e finanziario), di una *comfort letter* con la quale è stata anticipata, nelle more dell'adozione della formale Decisione, la positiva valutazione del piano industriale con le seguenti principali modifiche, rispetto a quello approvato nel dicembre 2020, in punto di discontinuità economica con Alitalia:

- acquisizione tramite una negoziazione diretta dei soli *asset* necessari per gestire il settore volo (*aviation*);
- eventuale acquisizione del marchio esclusivamente attraverso una gara pubblica, bandita e gestita dalla stessa Alitalia;
- eventuale acquisizione delle attività comprese nel settore *ground handling* (servizi di terra) e *maintenance* (manutenzione) attraverso una gara pubblica, bandita e gestita da Alitalia, esclusivamente quale azionista (di maggioranza, nel primo caso, e di minoranza, nel secondo) di una nuova costituenda società (*newco*) con altri operatori interessati, con possibilità, nelle more dell'aggiudicazione di queste due gare, di avvalersi delle relative prestazioni attraverso specifici contratti di servizio;
- riduzione, in coerenza con la prevista dimensione iniziale della flotta (52 aeromobili), del 15 per cento degli *slot* già detenuti da Alitalia sull'aeroporto di Milano Linate e del 57 per cento di quelli detenuti sull'aeroporto di Roma Fiumicino;

- assunzione di un numero massimo di dipendenti compreso tra 2.750 e 2.950 unità;
- obbligo di non partecipazione alla gara pubblica per la cessione degli *asset* legati al programma di fidelizzazione di Alitalia;
- intrasferibilità dei biglietti prepagati emessi da Alitalia non ancora utilizzati al momento dell'avvio dell'attività operativa.

Quanto, invece, al profilo dell'investimento pubblico, la Commissione ha anticipato, sulla base del "MEOP test" effettuato dai due *advisor* indipendenti, che il preannunciato conferimento di capitale per un importo complessivo di 1,35 mld da parte del MEF (di cui 700 mln nel 2021, 400 mln nel 2022 e 250 mln nel 2023) era da valutarsi come effettuato a condizioni di mercato, senza configurarsi, pertanto, come aiuto di Stato⁵.

Le suddette nuove assunzioni del piano industriale 2021-2025, modificative dello schema approvato nel dicembre 2020, sono state discusse ed approvate dal Consiglio di amministrazione della Società nella seduta tenutasi lo stesso giorno 15 luglio 2021, all'esito della quale è stato, altresì, dato mandato al Presidente di convocare l'Assemblea per procedere al previsto primo aumento di capitale di 700 mln.

Nella stessa seduta, è stato altresì approvato, su indicazione del MEF, un comunicato stampa, con il quale, dopo una riassuntiva esposizione del complessivo progetto industriale, ivi incluse le sopra descritte variazioni richieste dalla Commissione europea, è stato reso noto che l'attività operativa di volo avrebbe presso avvio il 15 ottobre successivo⁶.

1.4 L'aumento di capitale e le operazioni propedeutiche all'avvio dell'attività operativa

Una volta che da parte dell'Assemblea è stato deliberato, in data 28 luglio 2021⁷, il previsto aumento del capitale sociale sino all'importo complessivo di 720 mln, l'attività della Società, in vista del programmato inizio dell'attività operativa per il successivo 15 ottobre, si è prioritariamente concentrata su quattro principali oggetti: *i*) la trattativa con Alitalia ai fini

⁵ La formale Decisione (n. SA.58173) è stata successivamente adottata dalla Commissione Europea in data 10 settembre 2021.

⁶ Il nuovo piano industriale, integrato con le variazioni richieste dalla Commissione Europea, è stato formalmente riapprovato, nella sua interezza, nella seduta del 28 luglio 2021, antecedentemente alla riunione dell'Assemblea, tenutasi lo stesso giorno, che ha approvato la prima *tranche* dell'aumento di capitale (cfr. *infra*, par. n. 1.4 e par. n. 3).

⁷ Cfr. nota precedente.

dell'acquisizione dei beni, servizi, contratti e rapporti rientranti nel perimetro *aviation* di suo interesse; *ii*) la partecipazione alla gara per l'acquisizione dei marchi e dei domini "Alitalia"; *iii*) l'avvio delle procedure di reclutamento del personale di volo e di terra; *iv*) l'ottenimento da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) - poi intervenuto in data 18 agosto 2021 - delle certificazioni di legge per l'esercizio dell'attività di vettore aereo, vale a dire il Certificato di Operatore Aereo - COA) e la Licenza di Esercizio.

La negoziazione diretta con Alitalia per l'acquisizione del perimetro *aviation* (trattativa che era già stata prevista, nelle more dell'adozione "...della decisione della Commissione europea di cui all'art. 79, comma 4-bis del decreto-legge n. 18 del 2020..." dall'art. 6, comma 3 del decreto-legge 30 giugno 2021 n. 99⁸), ha preso avvio con la trasmissione da parte di ITA, in data 16 agosto 2021, di un'offerta non vincolante⁹ per la cessione dell'intero compendio di interesse (principalmente, 52 aeromobili, quanto ai beni materiali e l'applicativo informatico di gestione aziendale, tra quegli immateriali) per un prezzo pari a zero euro.

L'offerta è stata così formulata in considerazione, da un lato, del valore (*fair market value*) del compendio acquisendo, stimato in 88,8 mln dall'*advisor* incaricato dalla Società di effettuare la valutazione, e tenuto conto, dall'altro, dei maggiori costi da sostenere da parte di ITA (calcolati complessivamente in circa 137 mln e da dedursi, pertanto, dal suddetto valore) per i lavori di manutenzione degli aeromobili necessari per rendere la flotta perfettamente operativa e funzionante al momento dell'inizio delle attività di volo (*ready to fly*), nonché per gli oneri conseguenti alla novazione dei contratti di *leasing* che risultavano essere stati stipulati a condizioni fuori mercato.

Negli stessi termini quantitativi è stata successivamente formulata, il 24 agosto 2021, l'offerta vincolante, previa deliberazione del Consiglio di amministrazione adottata nella stessa data.

Le successive trattative per l'esatta definizione dei beni, degli *asset* e dei rapporti da trasferire, sono giunte a conclusione, previa accettazione della suddetta offerta vincolante, il 14 ottobre 2021, data in cui, previa autorizzazione espressa dal Consiglio di amministrazione nella seduta dell'8 ottobre 2021, sono stati stipulati i relativi contratti in forma pubblica, per un corrispettivo complessivo pari a 1 euro.

⁸ Norma poi reiterata in identico testo, a seguito della mancata conversione in legge del decreto, in sede di conversione in legge (n. 106 del 23 luglio 2021) del successivo decreto legge 25 maggio 2021, n. 73 (art. 11-*quater*, comma 3).

⁹ A seguito della deliberazione adottata dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 28 luglio 2021.

Pendenti le suddette trattative, il Consiglio di amministrazione della Società, nella seduta del 24 settembre 2021, ha, inoltre, deliberato di partecipare alla gara pubblica - *medio tempore* indetta da Alitalia il precedente 17 settembre - per l'alienazione dei marchi e dei domini "Alitalia" nella sua titolarità (d'ora in poi, *brand* o marchio Alitalia), il cui termine di presentazione risultava fissato per il 4 ottobre successivo, autorizzando il Presidente e l'Amministratore delegato, in via congiunta o disgiunta tra loro, a presentare un'offerta vincolante fino ad un importo massimo di 145 mln, sulla scorta della valutazione effettuata dall'*advisor* all'uopo incaricato, che ne aveva stimato, per l'appunto, l'equo valore tra gli 80 e i 145 mln.

Benché il Consiglio avesse contestualmente deliberato, su proposta del Presidente, lo stanziamento di un *budget* di 80 mln per le eventuali attività di *rebranding* - stante la manifestata incertezza sulla conclusione e sull'esito della gara prima della partenza operativa, fissata per il 15 ottobre (motivo per cui erano state programmate - come riferito dallo stesso Presidente - due distinte campagne pubblicitarie il cui inizio non poteva protrarsi oltre il 4 o, al massimo, il 7 ottobre) - e nonostante fosse stata *medio tempore* operata dal *management* la scelta di adottare un nuovo *brand* ("ITA Airways"), la Società, che era risultata l'unica partecipante alla gara, ha anche acquisito, con contratto stipulato in data 14 ottobre 2021 ed a seguito di trattativa diretta, il marchio "Alitalia", per un corrispettivo di 90 mln.

Nella successiva seduta del Consiglio di amministrazione tenutasi in data 16 novembre 2021, al cui ordine del giorno era stata iscritta a richiesta dei consiglieri indipendenti, tra le altre, un'informativa degli organi delegati sull'intervenuta acquisizione del marchio Alitalia, è intervenuto il *Chief Marketing Officer* della Società il quale, dopo aver illustrato i motivi per i quali si era proceduto al *rebranding* della compagnia con il nuovo marchio "ITA Airways", nonché i suoi tratti essenziali, i tempi di completa attuazione, i costi ed i relativi vantaggi, si è limitato sul punto specifico ad affermare che "...Il marchio Alitalia è ritenuto comunque un asset strategico ed il suo migliore utilizzo è in fase di studio...".

Le procedure di assunzione del personale, infine, hanno avuto inizio verso la fine del mese di agosto 2021, al fine di garantire il previsto avvio operativo per il 15 ottobre 2021.

A quest'ultima data, risultavano essere state assunte complessivamente, come si dirà più nel dettaglio al capitolo n. 5 che segue, 1.922 unità di personale, di cui 421 piloti, 726 assistenti di volo, 775 addetti ai servizi di terra e 26 dirigenti.

2. L'ATTIVITÀ OPERATIVA DAL 15 OTTOBRE AL 31 DICEMBRE 2021

2.1 La flotta e il *network* passeggeri e cargo - cenni all'andamento del *business* operativo

La flotta al 31 dicembre 2021 era rappresentata da n. 52 aeromobili, acquisiti da Alitalia nell'ambito del perimetro *aviation*, mediante novazione dei relativi contratti di *leasing*, a suo tempo stipulati da quest'ultima, di cui 7 di lungo raggio (*wide body*) e 45 di breve/medio raggio (*narrow body*); le operazioni di riverniciatura con la nuova livrea "ITA Airways" sono iniziate verso la fine dell'anno¹⁰.

Nell'ambito del processo di novazione si è proceduto ad una contestuale, parziale rinegoziazione, con i rispettivi locatori (*lessor*), dei termini commerciali di tali contratti (nonché di quelli relativi a quattro motori di riserva), avente ad oggetto i canoni di locazione, le condizioni di consegna/riconsegna (*delivery/redelivery*) e la riduzione della loro durata¹¹.

Al riguardo, merita, inoltre, di essere riferito che nell'ultimo trimestre dell'anno sono stati negoziati e finalizzati, previa autorizzazione del Consiglio di amministrazione ed in conformità al piano industriale,¹² vari accordi volti a garantire l'ingresso in flotta, negli anni a venire, tra il 2022 e il 2025¹³ (in proprietà o in locazione finanziaria) di ulteriori complessivi 64 aeromobili di nuova generazione (36 *narrow body*, 21 *wide body* e 7 *regional*), tutti prodotti dalla stessa casa costruttrice dei 52 aeromobili ex Alitalia.

ITA Airways (d'ora in poi anche solo "compagnia") ha iniziato le attività di volo, come programmato, il 15 ottobre 2021¹⁴ in un contesto di mercato ancora fortemente condizionato dall'epidemia sanitaria, con un recupero atteso dei volumi pre-Covid riferiti al 2019 stimato soltanto al 38 per cento, secondo le previsioni IATA (*International Air Transport Association*).

Conseguentemente, il *network* di ITA Airways - basato sui due aeroporti di Roma Fiumicino (che rappresenta l'*hub* della compagnia) e di Milano Linate - è stato progettato tenendo conto

¹⁰ Cfr. *supra*, par. n. 1.4

¹¹ Cfr. *supra*, paragrafo n. 1.4. Nel paragrafo n. 6 che segue, sono illustrati i riflessi sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società dei contratti di *leasing* all'esito dell'operata rinegoziazione.

¹² Cfr., *infra*, cap. n. 3.

¹³ Salvo che per 10 aeromobili di tipo *wide body*, il cui ingresso in flotta è stato previsto per il 2028.

¹⁴ Il primo volo (AZ 1637) è partito da Milano Linate alle ore 6.20 ed è regolarmente atterrato a Bari, in orario, alle ore 7.45.

delle aspettative di recupero della domanda, polarizzandosi essenzialmente sul settore domestico, e in generale, sul breve/medio raggio, che, infatti, ha rappresentato il 93 per cento circa della capacità complessiva offerta in termini di ASK (*Available Seat Kilometers*).¹⁵

Nel periodo 15 ottobre - 31 dicembre 2021 la compagnia ha operato fino a 37 destinazioni (16 domestiche, 20 internazionali e una intercontinentale) con 48 rotte e 750 frequenze settimanali nel complesso ed un'offerta complessiva di posti pari a 2,4 mln circa (1,7 mln sulla rete nazionale, 700 mila sulla rete internazionale e 18,5 mila su quella intercontinentale).

A partire da fine novembre, la nuova ondata pandemica legato alla variante Omicron ha reso necessario un ridimensionamento della capacità offerta, che ha interessato dapprima il *network* internazionale e, successivamente, anche quello domestico.

L'unico prodotto di lungo raggio presente nel network di ITA Airways nel 2021 è stato rappresentato da un volo Roma/New York /Roma, operato inizialmente con 3 frequenze settimanali, incrementate successivamente a 5 e divenuto giornaliero nella seconda metà di dicembre; per motivi di natura regolatoria, la vendita dei relativi biglietti è stata avviata il 6 ottobre 2021, mentre l'effettiva operatività dei voli è iniziata il successivo 4 novembre.

Tali ristretti tempi di attivazione hanno permesso solo una limitata generazione del traffico di c.d. "fideraggio"¹⁶ sul breve e sul medio raggio, limitando, conseguentemente, il pieno sfruttamento della curva di consolidamento delle prenotazioni.

Un'analogha situazione si è verificata anche con riguardo ai voli nazionali ed internazionali, poiché, anche in questo caso, il limitato intervallo di tempo tra inizio della vendita dei biglietti e l'effettiva data di operatività dei voli di ITA Airways, non ha consentito di intercettare la domanda che si era consolidata con più ampio anticipo rispetto alla data di viaggio.

Infatti, soltanto in data 25 agosto 2021, per il rispetto delle condizioni di discontinuità dettate dalla Commissione Europea¹⁷, è stata effettuata la cancellazione di tutte le prenotazioni Alitalia con data di viaggio successiva al 15 ottobre 2021, e, conseguentemente, soltanto dal 26 agosto successivo, a seguito di un accordo c.d. di *general sales* stipulato con la stessa Alitalia e valido

¹⁵ Trattasi di un indicatore della capacità produttiva di una compagnia aerea in termini di servizio passeggeri, che misura il totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per il numero dei chilometri volati.

¹⁶ Italianizzazione del termine inglese *feederage* (alimentazione) con il quale viene comunemente indicato il trasporto sussidiario verso l'*hub* di riferimento, effettuato con aeromobili di dimensioni ridotte, per facilitare l'imbarco su voli internazionali e intercontinentali.

¹⁷ Cfr. *supra*, par. n. 1.3.

fino al 14 ottobre 2021, è stato distribuito e messo in vendita il *network* ITA Airways con voli aventi data di viaggio a partire dal 15 ottobre 2021.

Sotto la stessa data del 26 agosto 2021 è stato attivato un sito *web* con funzionalità, contenuti editoriali e visibilità digitale parziali dedicato esclusivamente al mercato italiano, che è stato gradualmente ottimizzato a partire dal 15 ottobre; i siti dei principali mercati internazionali sono stati progressivamente attivati nei mesi di novembre e dicembre.

I passeggeri complessivamente trasportati dalla compagnia nel periodo dal 15 ottobre al 31 dicembre 2021 sono stati 1,25 mln circa, a fronte di 2,4 mln di posti offerti.

Il *load factor* (percentuale di carico/riempimento)¹⁸ si è attestato nel periodo al 53,7 per cento, sostanzialmente in linea con l'obiettivo previsto nel piano industriale della compagnia (53,4 per cento).

Nel dettaglio:

- sulla rete domestica sono stati trasportati 873.394 passeggeri, a fronte di un'offerta pari a poco meno di 1,7 mln di posti, con un *load factor* pari al 52,9 per cento, in lieve peggioramento rispetto all'obiettivo previsto nel piano industriale (54,8 per cento);
- sulla rete internazionale (prevalentemente su destinazioni europee), sono stati trasportati 368.308 passeggeri, a fronte di poco meno di 700 mila posti offerti, con un *load factor* che si è attestato al 53,8 per cento, anche in questo caso in leggero peggioramento rispetto all'obbiettivo previsto nel piano industriale (54,8 per cento);
- sulla rete intercontinentale sono stati trasportati 11.088 passeggeri, a fronte di 18.500 posti offerti, con un *load factor* pari al 59,9 per cento, in deciso miglioramento rispetto alle previsioni del piano industriale (48,7 per cento).

ITA Airways ha inoltre operato, ancorché in maniera più limitata, nel settore dei voli non di linea (*business charter*) e del trasporto merci (*cargo*).

Quanto al segmento *charter*, sono stati operati, in totale, 41 voli, con 2.440 passeggeri trasportati su rotte internazionali e domestiche.

¹⁸ Indicatore del trasporto aereo dato dal rapporto tra passeggeri trasportati e posti offerti, che consente di analizzare il grado di assorbimento della capacità di un aereo; tale rapporto viene generalmente operato tra l'importo complessivo dei ricavi del traffico passeggeri moltiplicato per il numero di chilometri volati (RPK: *Revenue Passengers Kilometers*) e il numero complessivo dei posti offerti moltiplicato per il numero dei chilometri volati (ASK: *Available Seats Kilometers*).

L'attività *cargo*, operata inizialmente soltanto verso destinazioni domestiche e internazionali con aeromobili di tipo *narrow body*, si è progressivamente consolidata con l'avvio, il 4 novembre 2021, della rotta intercontinentale Roma Fiumicino/New York JFK e con l'effettuazione di voli c.d. *all-cargo*, che sono stati operati con aerei passeggeri verso lo stesso aeroporto di New York e verso altre destinazioni intercontinentali in Sud America (San Paolo del Brasile e Buenos Aires).

L'andamento nel periodo di attività del 2021, dopo un periodo di assestamento ad inizio operazioni, è migliorato a novembre, per poi risentire dell'aumento dovuto al traffico natalizio. I ricavi totali del traffico si sono attestati a 90 mln circa, di cui:

- 74,5 mln circa riferibili al traffico passeggeri (46 mln circa provenienti dai voli domestici, 25 mln circa dai voli internazionali e 4 mln circa da quelli intercontinentali);
- 9,6 mln circa sono riferibili al *cargo* (di cui 8,1 mln riconducibili a voli intercontinentali);
- 1,4 mln sono riferibili al segmento *business charter*;
- 4,5 mln circa sono riferibili ad altri ricavi derivanti dal traffico aereo passeggeri (eccedenze bagaglio, rimborsi con restrizioni, biglietti non più utilizzabili e/o non rimborsabili, e altri congeneri introiti di natura ancillare, nonché a proventi collegati a *partnership* commerciali)¹⁹.

Quanto, infine, agli indici di puntualità e di regolarità merita di essere evidenziato che su un totale di 15.373 voli di linea passeggeri effettuati dall'inizio delle operazioni, al 31 dicembre 2021, è stata registrata complessivamente una puntualità, entro i 15 minuti dall'orario previsto, pari al 90,6 per cento per i voli in partenza e al 90,5 per cento per quelli in arrivo e che risulta essere stato effettuato il 99,8 per cento dei voli programmati.

2.2 Le attività di interazione con i clienti (*customer experience*), le campagne di comunicazione e di *marketing*, il nuovo programma di fidelizzazione, le alleanze e gli accordi

Per ciò che concerne i servizi di bordo (*in flight*), il servizio di *catering* è stato garantito anche sui voli nazionali (essenzialmente bevande calde e fredde), mentre sui voli internazionali e intercontinentali esso è stato strutturato con un'offerta diversa, a seconda del settore di *network*

¹⁹ Cfr. anche *infra*, par. n. 6.

e della classe di viaggio, nel rispetto, in tutti i casi, delle opportune misure di prevenzione imposte dall'emergenza sanitaria in atto.

Nei primi tre mesi di attività l'allestimento dei principali servizi di terra (*ground*) è stato concentrato sui due principali aeroporti di Roma Fiumicino e di Milano Linate.

A Roma Fiumicino le operazioni sono state avviate dal Terminal 1, in cui sono stati posizionati appositi banchi per le diverse categorie di passeggeri, dedicando un'apposita area ai passeggeri *premium*, per i quali è stato inoltre previsto un imbarco differenziato.

In entrambi gli aeroporti è stato, da subito, posto in chiara evidenza il nuovo marchio "ITA Airways", mentre sono rimaste chiuse, a causa del perdurare della pandemia Covid, le sale *lounge* (ai clienti aventi titolo, ivi compresi quelli in partenza dall'aeroporto di New York - JFK, è stato, tuttavia, offerto un *voucher* compensativo).

Nel corso del mese di novembre è stato avviato il progetto NPS (*Net Promoter Score*), con l'obiettivo di consentire, dal 1° gennaio 2022, la rilevazione di questo indicatore di qualità dei servizi offerti.

Le attività di comunicazione del nuovo marchio "ITA Airways" sono state avviate a fine settembre 2021 con una campagna *teaser-on air*²⁰ prima sulla stampa quotidiana e sul *web* e successivamente, dal 10 al 14 ottobre, anche sulle reti televisive.

In questa fase è stata anche presentata la livrea speciale "BornIn2021", con scritta tricolore su sfondo bianco, appositamente creata per celebrare la nascita di ITA Airways e con l'intento di accrescere l'interesse mediatico sulla compagnia.

Lo svelamento della nuova identità è stato effettuato il 15 ottobre 2021 mediante un evento nel corso del quale i vertici della società hanno presentato alla stampa, agli *stakeholders* e ai dipendenti il nuovo *brand* e il nuovo programma di fidelizzazione (*loyalty*), articolato su quattro livelli (*Smart, Plus, Premium ed Executive*), che al 31 dicembre 2021 ha raggiunto, grazie anche ad una campagna di *status match*²¹, un portafoglio di 221.787 iscritti.

Nel successivo mese di dicembre:

- sono stati attivati i profili della compagnia sui principali canali *social*;

²⁰ Trattasi di campagna che cerca di suscitare nel pubblico la maggior curiosità possibile, generalmente senza rivelare il nome e/o la marca del prodotto pubblicizzato.

²¹ Lo *status match* consiste nel riconoscimento nei confronti di un *frequent flyer* che solitamente vola con una compagnia aerea concorrente un livello di appartenenza nel programma di fidelizzazione corrispondente a quello di cui è titolare nel programma dell'altra compagnia.

- è stata presentato il progetto “*Icons*”, mediante il quale il colore azzurro della livrea degli aeromobili è stato associato al medesimo colore della divisa degli atleti italiani delle varie discipline sportive nelle competizioni internazionali, attraverso la titolazione degli aeromobili della flotta ad alcuni grandi campioni dello sport nazionale;

- è stata, infine, effettuata la prima campagna di comunicazione sui mercati internazionali.

A far data dal 15 ottobre 2021, ITA Airways è membro dell’alleanza globale *SkyTeam*, della quale faceva parte anche Alitalia, nonché del MITA (*Multilateral Interline Traffic Agreement*), che consente di vendere itinerari congiunti con un’altra aerolinea su un unico biglietto (c.d. traffico interlinea)

Al 31 dicembre 2021, ITA Airways aveva attivato:

- 150 accordi di interlinea;
- 118 accordi di interlinea elettronica (*Interline Electronic Ticketing*), che consentono gli scambi di biglietteria elettronica;
- 16 accordi di *code share*²²;
- accordi di “pro-rata speciale” con 67 compagnie aeree²³.

²² Accordo tra due compagnie aere mediante il quale uno dei vettori (*marketing carrier*) commercializza una tratta ponendo il suo codice sui voli dell’altro vettore che materialmente opera il volo (*operating carrier*). Riguarda generalmente tratte operate in comune dalle due compagnie, con conseguente suddivisione dei ricavi conseguiti, generalmente paritaria.

²³ Trattasi di accordi bilaterali o multilaterali tra compagnie aeree, in deroga alle regole generali dell’interlinea, relativi a tratte non condivise, che consentono ad una compagnia la vendita di voli operati materialmente da un altro vettore, con conseguente ampliamento nel *network* a destinazioni non servite direttamente. In questo caso la compagnia che opera materialmente il volo riceve dal vettore *partner* una parte (pro-rata) dei ricavi conseguiti. L’ambito di applicazione può estendersi da singole rotte all’intera rete.

3. IL PIANO INDUSTRIALE

Come già riferito²⁴, nella seduta del 28 luglio 2021, il Consiglio di amministrazione ha rielaborato e riapprovato il piano industriale 2021/2025, approntato nel dicembre 2020 in attuazione dell'art. 79, comma 4-*bis* del d.l. n. 18/2020, integrandolo, sulla base delle variazioni richieste dalla Commissione Europea, nonché del previsto aumento di capitale da parte del MEF, per complessivi 1,35 mld, da effettuarsi nel triennio 2021/2023, parimenti autorizzato nella stessa sede.

Queste, in sintesi, le sue principali assunzioni per ciò che concerne gli aspetti, operativo, strategico ed economico finanziario:

- avvio delle attività di volo con una flotta di 52 aerei di cui 7 *wide body* e 45 *narrow body* ex Alitalia;
- crescita della flotta nel 2022 sino a 78 aeromobili di cui 13 *wide body* e 65 *narrow body*;
- contestuale previsione, a partire dallo stesso anno, dell'inserimento in flotta degli aeromobili di nuova generazione in progressiva sostituzione dei velivoli di vecchia tecnologia;
- crescita della flotta nel 2025 sino a 105 aerei (23 *wide body* e 82 *narrow body*), con 81 aeromobili di nuova generazione (pari al 77 per cento della flotta totale), e conseguente significativa riduzione dell'impatto ambientale, nonché ottimizzazione dell'efficienza e della qualità dell'offerta;
- convergenza su un solo *partner* strategico, quanto alla tipologia degli aeromobili, al fine di eliminare la complessità e le inefficienze derivanti dall'operare con una flotta composta di velivoli di diversi produttori;
- partenza operativa con una dotazione di *slot* coerente con la dimensione iniziale della flotta rispetto a quelli già detenuti da Alitalia sugli aeroporti di Milano Linate e di Roma Fiumicino, mantenendone l'85 per cento sul primo aeroporto ed il 43 per cento sul secondo;
- *network*, strutturato, all'inizio dell'attività operativa, su selezionate rotte profittevoli domestiche, internazionali ed intercontinentali, con previsione di giungere sino a 74 destinazioni e 89 rotte a fine piano;

²⁴ Cfr. *supra*, par. n. 1.3 e nota n. 6.

- utilizzazione, sino all'aggiudicazione delle gare da bandirsi da parte di Alitalia per la cessione dei rami *ground handling* e manutenzione, dei servizi forniti in tali settori di attività dalla stessa Alitalia, attraverso contratti di fornitura;
- immediata assunzione di un numero di dipendenti, pari ad un massimo di 2.750/2.950 unità, con previsione di incremento sino a 5.550/5.700 a fine piano (2025), mediante la stipula di un nuovo contratto di lavoro in grado di assicurare maggiore competitività e flessibilità nel confronto con altri operatori del settore; previsione di ulteriori assunzioni in caso di acquisizione in *partnership* dei rami *ground handling* e manutenzione ex Alitalia;
- partecipazione alla gara pubblica di vendita del *brand* "Alitalia";
- lancio di un nuovo programma di fidelizzazione;
- sviluppo di una rete di alleanze mirata a rafforzare la connettività sulle direttrici internazionali più richieste dal mercato e ad assicurarsi le migliori sinergie commerciali e industriali;
- ricerca ed individuazione di un *partner* strategico di lungo termine, nella consapevolezza dell'assoluta centralità dell'alleanza per ampliare il raggio di azione, aumentare le prospettive di crescita e occupazione e garantire un futuro profittevole;
- previsione del pareggio operativo entro il terzo trimestre del 2023 (da realizzarsi per il 35 per cento mediante aumento dei ricavi e, per il 65 per cento, mediante riduzione di costi), nonché, a fine piano di un risultato economico positivo (EBIT) di 209 mln con un fatturato stimato in 3,329 mld;
- nella seduta del 29 gennaio 2022, a distanza di quasi cinque mesi dall'inizio dell'attività operativa ed in vista dell'avvio delle trattative per la scelta del *partner* strategico (sul che, vedasi *amplius, infra*, par. n. 7.1) il Consiglio di amministrazione, su proposta del Presidente, ha provveduto ad aggiornare il suddetto piano industriale, estendendone la durata al quinquennio 2022/2026, sulla base delle seguenti principali nuove assunzioni, sulla scorta, quanto alla previsione di recupero del traffico aereo, delle previsioni IATA "base" pubblicate nell'ottobre 2021 e, quanto invece al prezzo del carburante e all'andamento dei cambi, alle c.d. "curve *Bloomberg*", pubblicate nel gennaio 2022;
- *handling* e manutenzione completamente esternalizzati, con acquisto delle relative prestazioni a prezzi *standard* di mercato;

- costo del carburante stimato in una media di 747 dollari USA/tonnellata nel 2022 e in diminuzione negli anni successivi fino a 668 dollari USA/tonnellata nel 2026 (previsione questa successivamente stravolta, almeno per il 2022, a seguito dello scoppio del conflitto bellico in Ucraina);
- cambio euro/dollaro USA stimato in una media di 1,14 nel 2022 e in aumento, fino a 1,21, nel 2026 (previsione anche questa rivelatasi successivamente, e per gli stessi motivi, relativamente incongrua);
- flotta interamente in *leasing* nella fase di avvio della compagnia, con graduale crescita, fino al 16 per cento nel 2025 e al 26 per cento nel 2028, di quella in proprietà;
- tempo medio di incasso (*Days Sales Outstanding* - DSO) e tempo medio di pagamento (*Days Payable Outstanding* DPO), alle condizioni attuali per il 2022; con miglioramento di 15 giorni nel restante arco di piano (2023–2026);
- pareggio operativo spostato al terzo trimestre del 2024;
- investimenti (*CapEx*): i) flotta, 1,4 mld cumulati; ii) altre attività, 298 mln; iii) *Information Technology*, 197 mln;
- eventuale attivazione di finanziamenti di durata decennale con ipoteca sull'aeromobile e per un importo pari al 60 per cento del suo valore, per coprire l'esborso monetario necessario per l'acquisto della nuova flotta;
- apertura di una linea di credito rinnovabile di durata quinquennale, fino a 100 mln senza garanzie, con utilizzo previsto a partire dal 2024 per garantire un valore minimo di cassa di 300 mln;
- ulteriore aumento di capitale di 650 mln da parte del MEF, di cui 400 mln nel primo trimestre del 2022 e 250 mln nel primo trimestre del 2023.

Un ultimo aggiornamento concernente l'arco di piano 2023/2026, condiviso con la compagnia aerea con la quale è attualmente in corso la trattativa per la cessione di una quota del capitale sociale²⁵, è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 28 marzo 2023. Su di esso si riferirà con la prossima relazione.

²⁵ Cfr. *infra*, par. n. 7.1.4.

4. GLI ORGANI E LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

4.1 Gli organi sociali

4.1.1 L'Assemblea.

A norma dell'art. 8 dello Statuto sociale²⁶, l'Assemblea (composta dal solo MEF quale unico azionista della Società) è convocata dal Consiglio di amministrazione con un preavviso di quindici giorni, o di otto giorni in caso di urgenza, e delibera, in sede ordinaria e straordinaria - anche, ove necessario, con modalità audio o audio-video - sulle materie previste dalla legge e dallo stesso Statuto.

Essa è presieduta dal Presidente del Consiglio di amministrazione, ovvero da altro soggetto eletto dalla medesima Assemblea, che verifica la regolarità della costituzione, accerta l'identità e la legittimazione dei presenti, regola lo svolgimento dei lavori ed accerta i risultati delle votazioni (artt. 9 e 11, comma 2).

Nel corso del 2021 l'Assemblea è stata convocata, e si è tenuta, tre volte in sede ordinaria e una volta in sede straordinaria.

4.1.2 Il Consiglio di amministrazione.

Secondo l'originario art. 10, comma 1, il Consiglio di amministrazione è composto *"...da un numero compreso tra un minimo di sette e un massimo di undici componenti, anche non soci, nominati dall'Assemblea, che ne stabilisce il numero. In ogni caso, almeno due quinti dei componenti del consiglio di amministrazione devono appartenere al genere meno rappresentato con arrotondamento per eccesso all'unità superiore..."*²⁷.

Gli amministratori restano in carica per un periodo non superiore a tre anni e scadono alla data di approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio del triennio (art. 10, comma 3).

Il Consiglio di amministrazione è convocato dal Presidente - che lo presiede, stabilisce l'ordine del giorno e ne coordina i lavori - almeno ogni due mesi e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario, ovvero *"...quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi*

²⁶ Le norme citate nel prosieguo del presente paragrafo devono intendersi tutte riferite allo Statuto sociale, se non altrimenti specificato.

²⁷ La norma è stata modificata dall'Assemblea straordinaria tenutasi in data 8 novembre 2022, prevedendosi un minimo di tre componenti e un massimo di nove (sul che vedasi *infra*, par. n. 7.2).

componenti o dal Collegio sindacale..."; la convocazione deve essere fatta con un preavviso di almeno cinque giorni, ovvero, di due giorni in caso di urgenza e le riunioni possono tenersi anche con modalità audio o audio-video (art. 11, commi 2, 3, 4, 5 e 6).

Per la validità delle riunioni è richiesta la presenza della maggioranza dei consiglieri in carica e le deliberazioni sono adottate con la maggioranza assoluta dei presenti; in caso di parità prevale il voto del Presidente (art. 11, comma 7).

Ai sensi dell'art. 11, comma 9 *"...la gestione della società spetta esclusivamente al consiglio di amministrazione per l'attuazione dell'oggetto sociale..."*.

All'organo amministrativo sono, altresì, attribuite le competenze in materia di fusione per incorporazione di società e/o di scissione parziale in favore di società controllate almeno nella misura del 90 per cento, di istituzione e soppressione di sedi secondarie e di adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative, ferma restando la possibilità per l'Assemblea di deliberare sulle stesse materie (art. 11, comma 10).

Ai sensi del successivo comma 11, il Consiglio di amministrazione:

- può attribuire deleghe operative al Presidente *"... sulle materie delegabili ai sensi di legge..."*, previa delibera dell'Assemblea;
- può delegare le proprie competenze *"...nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del Codice civile..."*, ad uno dei suoi membri;
- *"...su proposta del Presidente, d'intesa con l'Amministratore delegato..."*, può conferire deleghe per singoli atti anche ad altri suoi membri.

Con l'art. 3 del decreto costitutivo il numero dei componenti dell'organo amministrativo è stato fissato in nove, ivi compresi il Presidente e l'Amministratore delegato, provvedendosi contestualmente, in attuazione dell'art. 79, comma 4, del d.l. n. 18/2020, alla loro nomina, in osservanza dei requisiti di professionalità, competenza ed onorabilità previsti dall'art. 10, comma 6 dello Statuto, alla previsione della loro permanenza in carica sino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2022 e alla determinazione dei relativi compensi, ai sensi dell'art. 2389, comma 1 del codice civile (nello specifico, sono stati nominati cinque consiglieri di genere maschile e quattro di genere femminile).

Nella seguente tabella sono esposti i compensi deliberati.

Tabella 1 - Compensi degli amministratori

Presidente	70.000
Consiglieri (compreso l'Amministratore delegato)	35.000

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti dalla Società

Con deliberazioni adottate nelle sedute del 20 e del 27 novembre 2020, come consentito dall'art. 11, comma 12 dello Statuto, sono stati costituiti i seguenti Comitati endoconsiliari, ciascuno composto da tre consiglieri indipendenti, di cui uno con funzioni di presidente: "Remunerazioni e Nomine", "Controllo e Rischi", "Sostenibilità e Scenari", "Parti Correlate", stabilendosi i compensi indicati nella tabella seguente.

Tabella 2 - Compensi dei componenti dei Comitati endoconsiliari

Presidente	15.000
Componenti	10.000

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti dalla Società

I regolamenti di funzionamento sono stati approvati nella successiva seduta del 2 febbraio 2021, nella quale è stato inoltre approvato il Regolamento di funzionamento del Consiglio di amministrazione.

Nel corso del 2021 il Consiglio di amministrazione ha tenuto 20 riunioni, che hanno visto la regolare partecipazione dei suoi componenti, del Collegio sindacale, nonché, a partire dalla seduta del 23 marzo, la presenza del magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

4.1.3 Il Presidente

Il Presidente del Consiglio di amministrazione convoca e presiede l'Assemblea e l'organo amministrativo ed ha la rappresentanza legale della Società.

Nella seduta del 20 novembre 2020, il Consiglio di amministrazione, previa deliberazione dell'Assemblea adottata nella stessa data, ha conferito al Presidente nominato con il decreto costitutivo, come consentito dall'art. 11, comma 11 dello Statuto sociale, le seguenti deleghe operative:

- direzione e coordinamento delle funzioni interne: *internal audit*, *compliance*, legale e segreteria del Consiglio di amministrazione;
- rapporti istituzionali e regolatori (in coordinamento con l'Amministratore delegato);

- strategia e contenuti della comunicazione esterna (in coordinamento con l'Amministratore delegato).

A seguito delle dimissioni presentate in data 17 giugno 2021, l'Assemblea, con deliberazione adottata il successivo 18 giugno, ha nominato un nuovo Presidente, autorizzando contestualmente il Consiglio di amministrazione, ai sensi dell'art. 11, comma 11 dello Statuto, a conferire al medesimo deleghe operative nelle seguenti materie: "strategie", "personale", "finanza", "rapporti istituzionali e comunicazione".

Tali deleghe, previa loro analitica individuazione e descrizione per ciascuna delle suddette materie, sono state successivamente conferite dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 23 giugno, 2021, con contestuale rideterminazione di quelle precedentemente attribuite all'Amministratore delegato.

Con deliberazione adottata nella seduta del 12 ottobre 2022, confermata nella riunione del 20 ottobre successivo, il Consiglio di amministrazione ha revocato tali deleghe e le ha attribuite *in toto* all'Amministratore delegato; l'Assemblea, nella seduta dell'8 novembre 2022, ha altresì disposto la revoca del Presidente in carica, provvedendo alla nomina del nuovo (terzo) Presidente nella seduta del 16 novembre 2022²⁸.

4.1.4 L'Amministratore delegato e Direttore generale

La nomina dell'Amministratore delegato, il cui nominativo era stato previamente individuato con il decreto costitutivo, è stata formalizzata dal Consiglio di amministrazione, ai sensi dell'art. 11, comma 11 dello Statuto, nella seduta del 20 novembre 2020, con contestuale conferimento allo stesso soggetto dell'incarico di Direttore generale della Società.

Nella medesima seduta sono state analiticamente individuate le deleghe distintamente attribuite per le due anzidette funzioni, che sono state poi (nella seduta del 23 giugno 2022) ridefinite, a seguito della nomina del nuovo Presidente della Società e della attribuzione a questi di maggiori e più ampie deleghe rispetto a quelle conferite al precedente titolare della funzione, nonché, nuovamente, nella seduta del 28 dicembre 2022, dopo la nomina dell'ultimo Presidente esecutivo, attualmente in carica²⁹.

²⁸ Cfr. *amplius, infra* par. n. 7.2.

²⁹ Cfr. *amplius, infra* par. n. 7.2.

4.1.5 La politica di remunerazione del Presidente e dell'Amministratore delegato/Direttore generale.

In attuazione dell'art. 79, comma 4 del d.l. n. 18/2020, il decreto costitutivo, all'art. 3, commi 5 e 6, ha definito i seguenti criteri a cui il Consiglio di amministrazione avrebbe dovuto attenersi nella determinazione della remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche ai sensi dell'articolo 2389, comma 3, del codice civile, *"...in una logica di mercato..."* e in coerenza *"...con i risultati economici e industriali e con la situazione patrimoniale e finanziaria..."* in funzione del *"...perseguimento della sostenibilità della società nel medio-lungo periodo..."*:

- ampiezza delle deleghe attribuite;
- riconoscimento di una parte significativa della retribuzione quale componente variabile;
- bilanciamento tra parte fissa e parte variabile, in coerenza con gli obiettivi strategici e della politica di gestione dei rischi della Società;
- previsione di limiti massimi per la componente variabile della remunerazione;
- corresponsione differita di una parte rilevante della componente variabile della remunerazione;
- previsione di meccanismi di correzione *ex post* della componente variabile della remunerazione;
- definizione dell'indennità eventualmente prevista per la cessazione dalla carica in modo tale che il suo ammontare complessivo non superi una annualità di remunerazione e che la stessa non venga corrisposta in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di piano alla cessazione del rapporto, ovvero nel caso di dimissioni volontarie o di interruzione per giusta causa.

Per la definizione di tale trattamento economico la Società si è sempre avvalsa dell'ausilio di società specializzate nel settore e previa istruttoria, dopo la sua costituzione, del Comitato Remunerazioni e Nomine³⁰, giungendo alle seguenti determinazioni per i due incarichi.

³⁰ Il Comitato Remunerazioni e Nomine non risulta intervenuto nel relativo procedimento esclusivamente con riguardo alla determinazione dell'iniziale retribuzione fissa dell'Amministratore delegato, essendo stata questa stabilita dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 20 novembre 2022, contestualmente alla costituzione dello stesso Comitato.

Tabella 3 - Trattamento economico dell'Amministratore delegato/Direttore generale sino al 23 giugno 2021³¹

Compenso ex art. 2389, comma 1 c.c.	Compenso fisso ex art. 2389, comma 3 c.c. per l'incarico di Amministratore delegato	Compenso fisso per l'incarico di Direttore generale	Compenso variabile a breve termine ex art. 2389, comma 3 c.c. (MBO)	Totale
35.000	65.000	350.000	225.000	675.000

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti dalla Società

Tabella 4 - Trattamento economico dell'Amministratore delegato/Direttore generale dal 23 giugno 2021³²

Compenso ex art. 2389, comma 1 c.c.	Compenso fisso ex art. 2389, comma 3 c.c. per l'incarico di Amministratore delegato	Compenso fisso per l'incarico di Direttore generale	Compenso variabile a breve termine ex art. 2389, comma 3 c.c. (MBO)	Totale
35.000	45.000	320.000	200.000	600.000

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti dalla Società

Tabella 5 - Trattamento economico del Presidente sino al 17 giugno 2021³³

Compenso fisso ex art. 2389, comma 1 c.c.	Compenso fisso ex art. 2389, comma 3 c.c.	Totale
70.000	150.000	220.000

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti dalla Società

Tabella 6 - Trattamento economico del Presidente dal 23 giugno 2021³⁴

Compenso ex art. 2389, comma 1 c.c.	Compenso fisso ex art. 2389, comma 3 c.c.	Compenso variabile a breve termine ex art. 2389, comma 3 c.c. (MBO)	Totale
70.000	330.000	200.000	600.000

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti dalla Società

Nella seduta del 29 marzo 2022, il Consiglio di amministrazione ha altresì provveduto a stabilire gli obiettivi di *performance* qualitativi e quantitativi (*KPI - Key Performance Indicators*) per l'attribuzione ai due organi delegati, a norma dell'art. 2389, comma 3 c.c. dell'incentivo a lungo termine (*Long Term Incentive - LTI*) per il periodo 2022/2024, stabilendo, tuttavia, che la sua misura fosse pari, come per quello a breve termine (*MBO - Management by Objectives*), al 50 per cento del compenso fisso³⁵.

³¹ Deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 20 novembre 2020.

³² Deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 29 marzo 2022.

³³ Deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 28 aprile 2021.

³⁴ Deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 29 marzo 2022.

³⁵ Nella stessa seduta, il Consiglio di amministrazione, considerato *i*) che non era stato possibile definire gli obiettivi per la parte variabile a breve termine in sede di approvazione della politica di remunerazione dell'anno 2021, essendo la Società

Sono state inoltre previste la misura dell'indennità spettante in caso di cessazione della carica e le condizioni per la sua erogazione, clausole c.d. *clawback*, e *malus*, nonché di "vesting accelerato" in caso di cambio di controllo nella proprietà della Società.

Con la suddetta deliberazione, in estrema sintesi, è stata stabilita la remunerazione del nuovo Presidente insediatosi il 18 giugno 2021 tenuto conto delle più ampie deleghe a questi conferite rispetto al suo predecessore ed è stata contestualmente rideterminata in riduzione (con effetto retroattivo) quella precedentemente attribuita all'Amministratore delegato/Direttore generale. Nella determinazione di tali compensi il Consiglio di amministrazione, nonostante la contrarietà espressa dal Presidente prima dell'adozione della deliberazione, ha inteso allinearsi, su conforme proposta del Comitato remunerazioni e nomine, alle retribuzioni previste in altre società non quotate interamente partecipate dal MEF di analoga rilevanza, tenuto altresì conto della natura di *start up* di ITA.

Per la partecipazione alle sedute del Consiglio di amministrazione non è prevista la corresponsione di gettoni di presenza.

Il Consiglio di amministrazione in carica nel 2021 sarebbe venuto a scadenza con l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2022, ma, per le vicende di cui si dirà al successivo paragrafo n. 7.2, esso è cessato anticipatamente in data 16 novembre 2022, venendo sostituito, previa apposita modifica statutaria, da un nuovo organo amministrativo composto da 5 membri.

4.2 Gli organi di controllo e di vigilanza - il sistema di controllo interno

Il Collegio sindacale si compone di tre membri effettivi e di due supplenti, che sono stati nominati con il decreto costitutivo.

Al Presidente spetta un compenso di 40 mila euro annui lordi, mentre, per i due componenti effettivi, il compenso è fissato in 30 mila euro annui lordi.

Nel corso del 2021, il Collegio sindacale ha tenuto 13 riunioni, che hanno visto la regolare partecipazione dei suoi componenti, nonché, a partire dal mese di ottobre, la presenza del

ancora in una fase di *start up*, senza un piano industriale approvato a cui poter ancorare i KPI; ii) tenuto conto del risultato eccezionale verificatosi nel corso del 2021, vale a dire l'avvio dell'operatività della compagnia aerea in 90 giorni; iii) tenuto, infine, conto dei risultati migliorativi ottenuti rispetto al *budget* iniziale sia in termini di cassa, sia in termini di EBIT, così come risultanti dal progetto di bilancio al 31 dicembre 2021 già approvato; ha deliberato - a tal fine confermando quanto già previsto nella politica di remunerazione per l'anno 2021 approvata dall'Assemblea - che l'incentivo di breve termine (MBO) per l'anno 2021 spettasse e fosse erogato, *pro rata temporis*, in misura pari al 50 per cento del compenso fisso.

magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958³⁶.

Non sono stati rilevati da parte del Collegio sindacale fatti censurabili, omissioni e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiedere la loro segnalazione, ovvero di essere menzionati nella relazione all'Assemblea dei soci ex art. 2429, c. 2 c.c.

La revisione legale del bilancio di esercizio è svolta da una società individuata, su proposta motivata del Collegio sindacale all'esito di una procedura ad evidenza pubblica, per un corrispettivo complessivo triennale (2021/2023) pari a 660 mila euro oltre Iva.

In osservanza alle disposizioni del d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231, e successive modificazioni ed integrazioni, risulta istituito, in forma monocratica, a decorrere dal 1° agosto 2021 il previsto organismo di vigilanza, che ha predisposto e tenuto aggiornato il "*Modello organizzativo e gestionale*" di cui all'art. 6, comma 1, lett. b) della stessa legge.

L'incarico è stato conferito³⁷ per la durata di un anno, con un compenso di 60 mila euro annui lordi; alla scadenza (31 luglio 2022), l'incarico è stato affidato, sempre in forma monocratica, ad altro professionista, per il minor compenso di 30 mila euro annui lordi³⁸, con scadenza al 31 maggio 2023.

Quanto alle altre tipologie di controllo interno, va segnalato che presso ITA:

- la valutazione sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile è demandata al Consiglio di amministrazione, che, a partire dal novembre 2020, l'ha effettuata, tramite il neoistituito Comitato Controllo e rischi;
- risulta istituita, a diretto riporto del Consiglio di amministrazione³⁹ una funzione di *Internal Auditing*, anche a presidio dell'attuazione del d.lgs. n. 231/2001;
- dal settembre 2021, dopo l'istituzione della figura del *General Counsel*, il dirigente all'uopo nominato è stato incaricato di presidiare anche l'area *compliance*;
- lo stesso dirigente è stato, inoltre, successivamente nominato Responsabile della prevenzione della corruzione e per la promozione della trasparenza e dell'integrità, ai sensi dell'art. 1,

³⁶ In tre della quattro riunioni precedenti, tenutesi a partire dal mese di aprile, il magistrato delegato non ha partecipato non essendone stato debitamente e ufficialmente informato.

³⁷ Con atto del Presidente su delega del Consiglio di amministrazione conferita nella seduta del 28 luglio 2021.

³⁸ Delibere del Consiglio di amministrazione in data 28 luglio e 7 settembre 2022.

³⁹ Dal 23 giugno 2021 al 16 novembre 2022, per il tramite di un consigliere non esecutivo all'uopo investito di tale ruolo.

comma 7 della legge 6 novembre 2012 n. 190 e dell'art. 43 del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33.

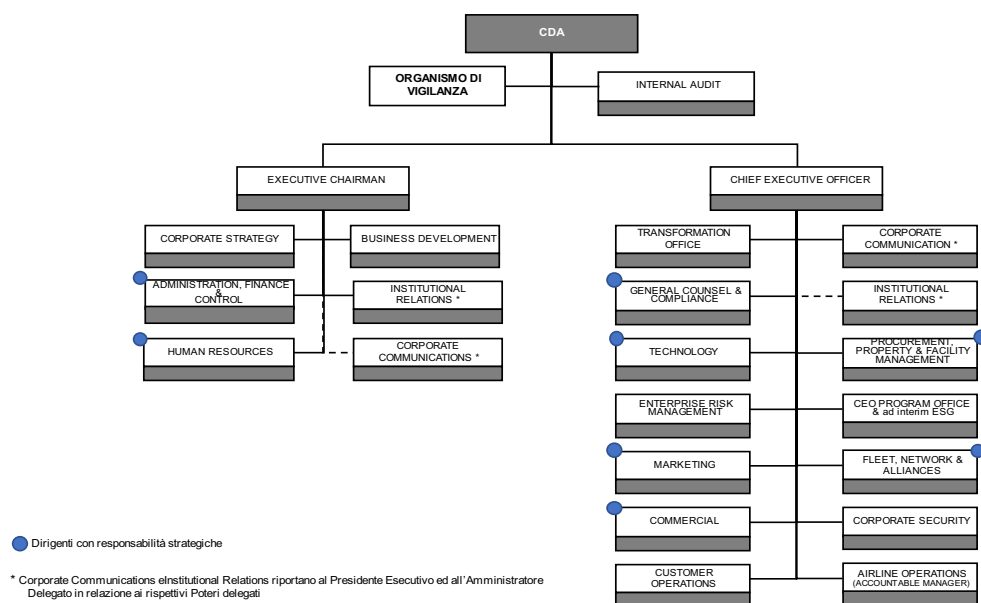
4.3 La struttura organizzativa

Come si è già avuto modo di riferire, la Società si è dotata di una vera e propria struttura organizzativa (ed in breve tempo) in prossimità dell'avvio dell'attività operativa di volo avvenuta il 15 ottobre 2021⁴⁰.

Essa, tuttavia, è stata formalizzata soltanto il 27 dicembre 2021 (nella quale data è stata, infatti, approvata dal Consiglio di amministrazione) limitatamente, però, alle Direzioni presidiate da dirigenti di primo livello a diretto ed immediato riporto del Presidente esecutivo e dell'Amministratore delegato/Direttore generale, in rapporto alle deleghe operative a costoro rispettivamente conferite⁴¹.

Tale organizzazione è schematizzata nella seguente figura, che risulta allegata al verbale della suddetta seduta.

Figura 1 – Struttura organizzativa



Fonte: Dati forniti dalla Società

⁴⁰ Cfr. *supra*, par. n. 1.4, nonché *infra*, par. n. 5.1.

⁴¹ Cfr. *supra*, parr. nn. 4.1.3 e 4.1.4.

5. LE RISORSE UMANE

5.1 L'evoluzione della forza organica, le procedure di reclutamento e le relazioni industriali.

Nel primo semestre del 2021, la forza organica della Società era pari a 36 unità ed era costituita, per la maggior parte, dal personale assunto, su disposizione dell'Amministratore delegato e/o del Presidente, nello scorcio del 2020, all'indomani della costituzione della Società, per il supporto logistico necessario all'avvio immediato dell'attività sociale, nonché delle risorse, in possesso di specifica esperienza professionale nel settore dell'aviazione civile, necessarie per l'elaborazione, in collaborazione con i consulenti esterni pure contestualmente incaricati a tal fine, del piano industriale e per la messa a punto delle azioni necessarie alla sua approvazione da parte del Consiglio di amministrazione e, successivamente, del Parlamento e della Comunità Europea, come previsto dall'art. 79, comma 4-bis del d.l. n. 18/2020⁴².

Una volta intervenuta, nel luglio del 2021, l'approvazione del piano industriale da parte della Commissione Europea, si è progressivamente proceduto, con le medesime modalità, all'assunzione di ulteriori figure professionali in possesso di specifiche competenze indispensabili per l'implementazione delle azioni propedeutiche al previsto avvio dell'attività operativa di volo per il 15 ottobre 2021 (ottenimento del COA e della Licenza di Esercizio, avvio delle vendite e configurazione del sito *web*, definizione e negoziazione dei contratti per l'acquisto da Alitalia degli *asset* e dei servizi rientranti nel perimetro *aviation*, etc.)⁴³.

Il piano assunzionale è stato completato mediante l'avvio, alla fine del mese di agosto, di una procedura di selezione massiva per la ricerca e l'ingresso in organico di tutti i restanti profili (per la maggior parte, piloti e assistenti di volo) necessari per garantire lo *start-up* operativo.

Per l'assunzione dei profili non dirigenziali è stata, a tal fine, organizzata ed impiegata una piattaforma informatica di reclutamento che ha permesso la completa digitalizzazione del processo, mediante la dematerializzazione dei documenti necessari, il rapido controllo dei requisiti richiesti, l'invio delle liste dei candidati selezionati alle strutture deputate ad effettuare i colloqui, all'esito dei quali si è, quindi, provveduto all'individuazione immediata delle

⁴² Cfr. *supra*, par. n. 1.2.

⁴³ Cfr. *supra*, parr. nn. 1.3 e 1.4.

candidature ritenute idonee in vista di una conseguente rapida assunzione.

Per la selezione dei profili dirigenziali, nello specifico, sono state privilegiate candidature caratterizzate da elevate competenze tecniche ottenute attraverso una documentata esperienza in ambienti complessi e internazionali e da competenze trasversali di tipo manageriale.

Quanto alle relazioni industriali, il confronto con le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali per la definizione delle modalità di costituzione dei rapporti di lavoro e delle condizioni contrattuali è iniziato ai primi del mese di settembre 2021 ed è stato, in un primo momento, particolarmente conflittuale⁴⁴, avendo ITA da subito rappresentato che, non aderendo essa ad alcuna associazione datoriale, si sarebbe conformata ad uno specifico regolamento aziendale di cui si era all'uopo dotata e non avrebbe, quindi, applicato il contratto collettivo nazionale di categoria (CCNL), salvo che questo fosse stato *medio tempore* rinnovato con contenuti coerenti con il suo piano industriale la sua condizione di *start-up*.

Decisione questa che - non essendo stata raggiunta un'intesa sul punto - è stata ufficialmente confermata nell'incontro tenutosi il 20 settembre 2021 (e successivamente attuata in concreto), al fine di garantire l'imminente avvio delle attività operative.

In prosieguo di tempo, a seguito dell'intervenuto rinnovo, in data 2 dicembre 2021, della "Sezione Specifica Vettori" del CCNL di categoria, nonché della contestuale adesione di ITA all'Associazione datoriale di riferimento⁴⁵, essendo stati reputati i relativi contenuti coerenti con il proprio piano industriale, è stato sottoscritto, nella stessa data, l'accordo integrativo aziendale, prevedendone la vigenza sino al 2025.

In tale accordo, stipulato, quanto alle retribuzioni, in conformità al nuovo CCNL, è stata prevista l'introduzione di un premio di risultato, pari al 15 per cento della retribuzione complessiva, basato su parametri di redditività (EBITDAR⁴⁶) e qualità del servizio (*Net Promoter Score*), istituti di *welfare* contrattuale (assistenza sanitaria per tutti i dipendenti), regole di flessibilità di impiego per il personale navigante, investimenti sullo sviluppo professionale e programmi formativi per "corsi comando" e passaggio ad aeromobili di livello superiore.

⁴⁴ Più o meno contestualmente, in data 8 settembre, si era già concluso, con un verbale di mancato accordo il confronto, previsto dalla normativa di settore, sulla composizione degli *asset* del ramo *aviation* da acquisire da Alitalia e degli organici, nonché sulle modalità di costituzione dei rapporti di lavoro.

⁴⁵ Associazione Nazionale Vettori e Operatori del Trasporto Aereo (ASSAEREO)

⁴⁶ *Earnings before interest, tax, depreciation, amortization and rent costs* (utili prima di interessi, imposte, svalutazioni, ammortamenti e costi di *leasing*).

Nel mese di giugno 2022 è stato raggiunto un accordo presso il Ministero del lavoro con il quale ITA, con riferimento alle esigenze di organico effettivamente riferibili al proprio progetto di autonoma erogazione del servizio di *call center*, si è resa disponibile ad effettuare 200 proposte di assunzione in favore di personale già impiegato presso la società che svolgeva in precedenza tale servizio in regime di esternalizzazione.

5.2 Consistenza e costo del personale

Nelle tabelle che seguono, sono esposti, nell'ordine:

- la consistenza del personale, per categoria professionale e per tipologia di contratto, alle date del 15 ottobre 2021, del 31 dicembre 2021 e del 30 giugno 2022;
- la forza puntuale e la forza media al 31 dicembre 2021;
- i flussi in entrata e in uscita dal 15 ottobre 2021 al 30 giugno 2022;
- la suddivisione del personale per Direzione di appartenenza (personale di terra) e per categoria professionale (personale di volo) alle date del 15 ottobre 2021, del 31 dicembre 2021 e del 30 giugno 2022;

Tabella 7 - Organico per categoria professionale e tipologia di contratto

	Totale al 15/10/2021	di cui a TD al 15/10/2021	di cui a TI al 15/10/2021	Totale al 31/12/2021	di cui a TD al 31/12/2021	di cui a TI al 31/12/2021	Totale al 30/06/2022	di cui a TD al 30/06/2022	di cui a TI al 30/06/2022
Dirigente	26	0	26	34	0	34	39	0	39
Personale Terra	749	5	744	907	7	900	1.248	130	1.118
Pilota	421	3	418	510	9	501	697	19	678
Assistente Volo	726	0	726	783	0	783	1.319	40	1.279
Totale Organico	1.922	8	1.914	2.234	16	2.218	3.303	189	3.114

TD = tempo determinato

TI = tempo indeterminato

Fonte: Dati forniti dalla Società

Tabella 8 - Forza puntuale e forza media

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

Fonte: Dati forniti dalla Società

Tabella 9 - Movimentazione dell'organico

	al 15 ott. 2021	Entrate	Uscite	al 31 dic. 2021	Entrate	Uscite	al 30 giu. 2022
Totale	1.922	323	-11	2.234	1.128	-59	3.303
DIRIGENTE	26	8	0	34	6	-1	39
PERSONALE TERRA	749	167	-9	907	392	-51	1.248
PILOTA	421	89	0	510	191	-4	697
ASSISTENTE VOLO	726	59	-2	783	539	-3	1.319

Fonte: Dati forniti dalla Società

Tabella 10 - Organico per Direzione di appartenenza e per categoria professionale

	Totale al 15/10/2021	di cui a. TD al 15/10/ 2021	di cui a TI al 15/10/ 2021	Totale. al 31/12/ 2021	di cui a TD al 31/12/ 2021	di cui a TI al 31/12/ 2021	Totale. al 30/06/ 2022	di cui a TD al 30/06/ 2022	di cui a TI al 30/06/ 2022
Totale Organico ITA	1.922	8	1.914	2.234	14	2.220	3.303	189	3.114
<i>di cui Personale di Terra</i>	<i>775</i>	<i>5</i>	<i>770</i>	<i>941</i>	<i>7</i>	<i>934</i>	<i>1.287</i>	<i>130</i>	<i>1.157</i>
A Ripporto Del Presidente Esecutivo	72		72	99	2	97	119	2	117
Staff	1		1	1		1	1		1
Relazioni Istituzionali	2		2	4		4	4		4
Ammin. Finanza E Controllo	50		50	69	2	67	81	2	79
Risorse Umane	19		19	24		24	31		31
Sviluppo Del Business				1		1	2		2
A Ripporto Dell'amministratore Delegato/Direttore Generale	701	5,00	696	839	5	834	1.166	128	1.038
Staff	4		4	6		6	5		5
SEGRETERIA TECNICA DELL'AD & Ad Interim AMBIENTE, SOCIALE E GOVERNANCE (ESG)	10		10	10		10	10		10
Progetti Di Trasformazione	1		1	4		4	5		5
Comunicazione Aziendale (Rapporti Con La Stampa E Comunicazione Interna)	2		2	3		3	4		4
Legale E Compliance	7		7	8		8	12		12
Acquisti, Gestione E Sviluppo Immobiliare E Servizi Generali	33		33	34		34	41		41
Tecnologie	41		41	42		42	47		47
Commerciale	124		124	201		201	268	6	262
Flotta, Rete E Alleanze	31		31	32		32	33		33
Marketing	15		15	19		19	24		24
Servizi Di Supporto Al Cliente (Contact Center)	44	2	42	60	2	58	232	107	125
Operazioni Aeree	389	3	386	420	3	417	485	15	470
Sorveglianza Aeronavigabilita' Della Flotta (Ingegneria E Supervisione Manutenzione (Camo Ops))	76		76	79		79	88		88
Operazioni Volo (Flight Ops)	89		89	94		94	112		112
Operazioni Di Scalo (Ground Ops)	111	3	108	122	3	119	153	15	138
Assicurazione Qualita' Aeronautica (Quality)	14		14	13		13	13		13
Sicurezza Operazioni Di Volo (Safety)	6		6	8		8	8		8
Sicurezza Degli Asset, Normativa E Sicurezza Aeroportuale (Airline Security)	15		15	22		22	22		22
Centro Di Controllo Operativo Dei Voli	51		51	52		52	56		56
Adestramento Personale Navigante	27		27	30		30	33		33
Internal Audit	2		2	3		3	2		2
<i>di cui Personale di Volo</i>	<i>1.147</i>	<i>3</i>	<i>1.144</i>	<i>1.293</i>	<i>9</i>	<i>1.284</i>	<i>2.016</i>	<i>59</i>	<i>1.957</i>
Piloti	421	3	418	510	9	501	697	19	678
Assistenti di Volo	726		726	783		783	1.319	40	1.279

TD = tempo determinato

TI = tempo indeterminato

Fonte: Dati forniti dalla Società

Nel 2021, il costo complessivo del lavoro è stato pari complessivamente a 35,511 mln, come esposto nella seguente tabella, ove sono riportati, a confronto, i dati relativi al 2020.

Tabella 11 - Costo del lavoro

(in migliaia)

	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Salari e stipendi	26.183	276	25.907
Oneri sociali	7.132	69	7.063
T.F.R.	1.249	15	1.234
Trattamento di quiescenza e simili	334	0	334
Altri costi	612	0	612
Totale	35.510	360	35.1501

Fonte: Dati forniti dalla Società

5.3 - Remunerazione e sistema di incentivazione del *management*

La politica retributiva nei confronti del *management* contempla l'attribuzione di un trattamento economico strutturato su una componente fissa, una variabile e alcuni *benefit*.

La componente variabile è articolata sulla base di un sistema incentivante di breve termine (*Management By Objectives - MBO*) e uno di medio-lungo termine (*Long Term Incentive - LTI*).

L'assegnazione dell'incentivo di breve periodo (MBO) coinvolge tutti i dirigenti ed un numero molto contenuto di *middle manager* (quadri) e prevede l'erogazione di un importo, la cui misura è stabilita sulla base di una percentuale del trattamento economico fisso che varia in funzione del raggiungimento di obiettivi predefiniti, sia individuali che di gruppo, correlati al piano industriale, assegnati e misurati con riferimento al singolo esercizio.

L'assegnazione dell'incentivo di medio-lungo periodo (LTI) è riservata al *Top Management* ed ai Dirigenti di prima linea, nonché a specifiche posizioni manageriali di seconda linea. Tale piano prevede l'erogazione di un importo la cui misura è stabilita sulla base di una percentuale del trattamento economico fisso in funzione del raggiungimento di obiettivi di *performance* misurati sul risultato cumulato relativo a ciascun triennio.

5.4 - Le collaborazioni esterne

Nella tabella seguente è riportato il costo delle consulenze affidate nel 2021.

Tabella 12 - Consulenze

	<i>(in migliaia)</i>
Consulenza strategica - piano industriale	2.921,3
Legale/Societario - supporto <i>start up</i> della Società	2.153,7
Risorse Umane - supporto <i>start up</i> della Società	752,4
<i>Information Technology</i> - supporto <i>start up</i> della Società	1.741,9
Commerciale, rapporti con la clientela, programma di fidelizzazione	1.101,0
Sostenibilità - ESG	38,0
Supporto apertura filiali estere	326,8
Finanza - supporto <i>start up</i> della Società	270,0
Altre	37,7
TOTALE	9.342,8

Fonte: *Dati forniti dalla Società*

Come si può notare la spesa sostenuta per le consulenze esterne è principalmente riferibile all'ampio ricorso a prestazioni specialistiche che si sono rese necessarie, dapprima, per l'elaborazione del piano industriale e per il suo successivo adattamento durante l'interlocuzione con la Commissione Europea e, successivamente, per la partenza operativa della compagnia aerea in un brevissimo lasso temporale.

La Corte, pur riconoscendo la necessità del ricorso a competenze professionali specialistiche esterne nelle attività aventi particolare carattere di straordinarietà, complessità e rilievo economico, deve, nondimeno, raccomandare, per il futuro, di limitare l'utilizzo delle prestazioni di professionisti esterni ai soli casi in cui, in osservanza al generale principio della corretta gestione delle risorse disponibili, secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità, l'esigenza da soddisfare trascenda effettivamente le possibilità operative della struttura societaria.

6. IL BILANCIO

Il bilancio d'esercizio è stato approvato dall'Assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 20 maggio 2022.

Esso è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)*, alle interpretazioni emesse dall'*IFRIC*⁴⁷ e dal *SIC*⁴⁸, al Regolamento europeo n. 1606/2002, e risulta corredato dall'attestazione del Presidente esecutivo, dell'Amministratore delegato/Direttore generale e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5, del d.lgs. 24 febbraio 1998, n.58.

Il bilancio è stato sottoposto a revisione contabile da parte della Società all'uopo incaricata, che ha rilasciato la prescritta relazione, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, in data 11 aprile 2022, esprimendo un giudizio positivo sulla "*...rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria... del risultato economico e dei flussi di cassa... in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea...*", nonché sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio di esercizio e sulla sua conformità alle norme di legge.

I documenti di bilancio sono stati altresì esaminati dal Collegio sindacale, che, nella medesima data, ha rassegnato, senza osservazioni, la relazione di sua competenza, redatta ai sensi dell'art. 2429, comma 2 del Codice civile.

L'esercizio si è chiuso con un risultato operativo negativo (EBIT⁴⁹) pari a -177.680.481 euro, un patrimonio netto di 568.109.193 euro, una perdita complessiva di 147.909.572 euro (che è stata riportata a nuovo) ed una posizione finanziaria netta di 446.627.561 euro.

Il bilancio di esercizio relativo all'esercizio 2020 è stato redatto in conformità ai principi contabili nazionali approvati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC). In conseguenza della transizione ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS), le relative risultanze, riportate a fini comparativi, sono state riclassificate mediante appositi prospetti di riconciliazione

⁴⁷ *International Financial Reporting Interpretations Committee.*

⁴⁸ *Standing Interpretations Committee.*

⁴⁹ *Earnings Before Interest and Taxes.*

previsti dal principio contabile IFRS 1, riportati in appendice al fascicolo di bilancio. Come rammentato nel cap. 1, la Società è stata costituita con decreto interministeriale in data 9 ottobre 2020 e, conseguentemente, il bilancio al 31 dicembre 2020 presenta i dati della fase dell'avvio dell'attività gestionale e la comparazione con il 2021 è scarsamente significativa. Per completezza, nelle tabelle espositive dei dati di bilancio le risultanze del 2020 sono messe a confronto con quelle del 2021 solo ove presenti.

6.1 - Lo stato patrimoniale

Il prospetto che segue evidenzia le risultanze della situazione patrimoniale attiva.

Tabella 13 - Stato patrimoniale attivo

	31.12.2021	31.12.2020
Attività non correnti		
Flotta	27.138.854	0
Altre attività materiali	85.276.299	0
Attività Materiali	112.415.153	0
Diritti d'uso - Flotta	402.157.169	0
Diritti d'uso - Altre attività	2.800.904	0
Diritti d'uso	404.958.073	0
Marchi a vita utile indefinita	90.000.000	0
Marchi a vita utile definita	2.354.953	0
Altre attività immateriali	73.337.504	0
Attività Immateriali	165.692.457	0
Crediti finanziari non correnti	129.433.172	38.866
Attività per imposte anticipate	42.871.048	323.249
Altre attività non correnti	172.304.220	362.115
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	855.369.903	362.115
Attività correnti		
Rimanenze	3.689.492	0
Crediti commerciali (*)	34.877.514	0
Altre attività correnti	45.101.283	38.866
Crediti finanziari correnti	131.617.014	0
Crediti tributari	30.388.459	52.222
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	446.627.561	19.743.617
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	692.301.323	19.834.705
Attività classificate come detenute per la vendita	1.118.250	0
TOTALE ATTIVITA'	1.548.789.477	20.196.820

Fonte: Bilancio Società

(*) di cui con parti correlate euro 82.320.

Le attività materiali, costituite dalla "flotta", dalle "altre attività materiali", sono risultate pari,

nel complesso, a 112,415 mln.

Nella tabella che segue sono esposti, nel dettaglio, i singoli valori.

Tabella 14 - Attività materiali

(in migliaia)

ATTIVITA' MATERIALI	31.12.2021	31.12.2020
Flotta		
Motori e materiale di scorta	26.793	0
Revisioni componenti flotta di terzi	345	0
Totale Flotta	27.138	0
Altre attività materiali		
Impianti, Complessi elettronici, mobili e arredi	6.913	0
Anticipi e lavori in corso per flotta	77.734	0
Lavori in corso per altre attività	629	0
Totale Altre attività materiali	85.276	0
TOTALE	112.415	0

Fonte: Bilancio Società

La “flotta”, pari a 27,138 mln include i motori e il materiale di scorta in proprietà per un valore di 26,793 mln, nonché gli interventi manutentivi capitalizzati su componenti della flotta in locazione per 345 mila euro.

Le “altre attività materiali”, per un totale di 85,276 mln, comprendono:

- gli impianti generici o specifici dell’attività di volo, le attrezzature, i complessi e gli elaboratori elettronici, i mobili e gli arredi, per un valore totale di 6,913 mln;
- gli anticipi e i lavori in corso per la flotta per un totale di 77,734 mln, riferiti principalmente agli anticipi pagati nell’anno per l’acquisto di nuovi aeromobili (77,594 mln), nonché, residuamente, i lavori di manutenzione sulla flotta in corso di realizzazione (140 mila euro);
- i lavori in corso di realizzazione per 629 mila euro, relativi ai lavori di ammodernamento della palazzina dove è ospitata la sede operativa della Società.

I “diritti d’uso” (tabella a seguire) sono ammontati a complessivi 404,958 mln e si riferiscono:

- quanto a 402,157 mln, al valore netto contabile al 31 dicembre 2021 dei contratti di *leasing* dei 52 aeromobili di varie tipologie e dei 4 motori di scorta ex Alitalia;
- quanto a 2,801 mln, ai contratti di locazione degli uffici *cargo* e di alcuni spazi aeroportuali.

Tabella 15 - Diritti d'uso

<i>(in migliaia)</i>		
DIRITTI D'USO	31.12.2021	31.12.2020
Flotta:		
Diritti d'uso aeromobili	394.595	0
Diritti d'uso motori di scorta	7.562	0
Totale diritto d'uso flotta	402.157	0
Altre attività materiali:		
Diritti d'uso per locazione uffici	2.801	0
Totale diritto d'uso altre attività materiali	2.801	0
TOTALE DIRITTI D'USO	404.958	0

Fonte: Bilancio Società

Nella tabella che segue è sintetizzata la suddivisione del valore complessivo delle attività immateriali, che è risultata pari a complessivi 165,693 mln.

Tabella 16 - Attività immateriali

<i>(in migliaia)</i>		
ATTIVITA' IMMATERIALI	31.12.2021	31.12.2020
Brevetti e licenze software	73.338	0
Marchi a vita utile indefinita	90.000	0
Marchi a vita utile definita	2.355	0
Totale	165.693	0

Fonte: Bilancio Società

I “brevetti e licenze software”, pari 73,338 mln, concernono, essenzialmente, l'acquisto di licenze e di *software* applicativi (l'ammortamento è stato calcolato a quote costanti in relazione alla vita utile residua stimata, mediamente, da 3 a 5 anni).

Il valore dei “marchi a vita utile indefinita” (90 mln) si riferisce all'acquisizione dei marchi e dei domini Alitalia (*brand* Alitalia) avvenuta nel mese di ottobre 2021⁵⁰. Tale posta, essendo stata valutata a vita utile indefinita, non è soggetta ad ammortamento, ma è stata sottoposta ad *impairment test* a cura di esperti indipendenti, all'esito del quale non sono state evidenziate perdite di valore.

Nella voce “marchi a vita utile definita” è esposto il valore, pari a 2,355 mln, del marchio “*Flight Training Centre*” che è sottoposto ad ammortamento in quote costanti in base alla residua

⁵⁰ Cfr. *supra*, par. n. 1.4.

possibilità di utilizzo, a partire dalla data di scadenza della registrazione (circa 9 anni alla data di approvazione del bilancio).

Le altre attività non correnti, pari 172,304 mln, sono esposte nella seguente tabella.

Tabella 17 - Altre attività non correnti

(in migliaia)

Altre attività non correnti	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
<i>Crediti finanziari non correnti</i>			
Depositi cauzionali	36.369	39	36.330
Crediti finanziari per "maintenance reserve"	93.064	0	93.064
Totale crediti finanziari non correnti	129.433	39	129.394
Attività per imposte anticipate	42.871	323	42.548
Totale altre attività non correnti	172.304	362	171.942

Fonte: Bilancio Società

I "crediti finanziari non correnti", pari a complessivi 129,433 mln, sono riferiti ai depositi cauzionali (36,369 mln) relativi, in massima parte, a contratti di *leasing* di aeromobili e alle quote non correnti dei crediti per "maintenance reserve" (riserve di manutenzione) versati contrattualmente alle stesse società (93,064 mln)⁵¹. Le attività per imposte anticipate, pari a 42,871 mln sono esposte al netto delle imposte differite passive.

Le "attività correnti" si sono attestate complessivamente a 692,301 mln; la loro composizione, quanto alle "rimanenze", ai "crediti commerciali" e alle "altre attività correnti" è schematizzata nelle tre tabelle a seguire.

Tabella 18 - Rimanenze

(in migliaia)

Rimanenze	31.12.2021	31.12.2020
Servizi e generi di bordo	3.201	0
Vestiario	417	0
Altri materiali	72	0
Totale	3.690	0

Fonte: Bilancio Società

⁵¹ Per i crediti relativi alle *maintenance reserve* la Società non applica il calcolo della perdita attesa (ECL: *Expected Credit Losses*), in quanto le future perdite eventualmente rilevate sono bilanciate, laddove la manutenzione non sia effettuata, dal relativo assorbimento nel "fondo area tecnica" corrispondente agli stessi aeromobili (cfr. *infra*, a commento delle passività non correnti).

Tabella 19 - Crediti commerciali

(in migliaia)

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

Fonte: Bilancio Società

Tabella 20 - Altre attività correnti

(in migliaia)

ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	31.12.2021	31.12.2020
Altri crediti	13.697	
Fondo per interessi di mora verso debitori diversi	(76)	0
Crediti verso il personale	5	0
Anticipi a fornitori	18.014	0
Ratei e Risconti attivi	13.462	39
Totale	45.102	39

Fonte: Bilancio Società

A fronte dei “crediti commerciali” (Tab 19) ritenuti inesigibili, risultano appostati specifici fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo è risultato pari a 156,5 mila euro.

Quanto alle “altre attività correnti” (Tab. 20), merita, invece, di essere precisato che:

- la voce “altri crediti” accoglie principalmente crediti vari per fatture emesse pari a 13,240 mln, partite da regolare per 210 mila euro ed incasso di VAT (*Value Added Tax*) su paesi esteri per 82 mila euro;
- gli “anticipi a fornitori”, pari a 18,014 mln, sono in massima parte riferiti a prestazioni di *handling* e di manutenzione;
- i “ratei e risconti attivi”, pari a 13,462 mln, sono correlati essenzialmente a canoni di locazione (3,784 mln), a prestazioni di manutenzione (5,250 mln), a servizi per il trasporto di materiali tecnici (1,760 mln), a prestazioni assicurative (198 mila euro), nonché a costi per il personale (830 mila euro).
- a fronte dei crediti ritenuti inesigibili sono stati appostati appositi fondi rettificativi, il cui ammontare complessivo è risultato pari a 76 mila euro.

Quanto alle altre partite dell’attivo corrente, va, altresì, evidenziato che:

- i “crediti finanziari correnti”, pari a 131, 617 mln, si riferiscono alle quote in scadenza entro i dodici mesi dei crediti per *maintenance reserve* (130,834 mln) e ai depositi cauzionali correnti (783 mila euro);
- i “crediti tributari” pari a 30,388 mln, sono riferibili a crediti IVA;
- le “disponibilità liquide e mezzi equivalenti”, ammontano a un valore complessivo di 446,628 mln⁵²;
- le “attività detenute per la vendita”, pari a 1,118 mln, concernono il materiale di rotazione degli aerei “Embraer” non utilizzati ed ancora in corso di dismissione alla data di approvazione del bilancio.

Nella tabella riportata alla pagina seguente è sintetizzata la situazione patrimoniale passiva.

⁵²Per la variazione dei flussi delle disponibilità rispetto ai valori iniziali, si rimanda al prospetto del Rendiconto Finanziario riportato al paragrafo n. 6.3 che segue.

Tabella 21 - Stato patrimoniale passivo

	31.12.2021	31.12.2020
PATRIMONIO NETTO		
Capitale e Riserve		
Capitale Sociale	720.000.000	20.000.000
Riserva da utili/perdite attuariali	(211.427)	0
Riserva da <i>hedge accounting</i>	(2.745.755)	0
Utili (Perdite) portati a nuovo	(1.024.054)	0
Utile (Perdita) d'esercizio	(147.909.572)	(1.024.054)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	568.109.192	18.975.946
Passività non correnti		
Passività per locazioni finanziarie	347.609.899	0
Derivati non correnti con <i>fair value</i> passivo	3.612.835	0
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.308.685	15.740
Altri Fondi	137.521.262	0
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	490.052.681	15.740
Passività correnti		
Debiti Finanziari	17.796	0
Passività per locazioni finanziarie	86.841.463	0
Altri fondi correnti	193.663.329	0
Debiti commerciali (*)	139.423.283	896.174
Altre passività	69.828.048	212.698
Passività fiscali correnti	853.686	96.263
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	490.627.605	1.205.135
TOTALE PASSIVITÀ	980.680.286	1.220.875
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	1.548.789.479	20.196.821

Fonte: Bilancio Società

(*) di cui euro 2.779.819 con parti correlate.

Nella tabella seguente sono riportate le poste che compongono il valore del patrimonio netto, attestatosi alla fine dell'esercizio a 568,109 mln.

Tabella 22 - Patrimonio netto*(in migliaia)*

PATRIMONIO NETTO	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Capitale Sociale	720.000	20.000	700.000
Riserva da utili/perdite attuariali	(211)	0	(211)
Riserva da <i>Hedge Accounting</i>	(2.746)	0	(2.746)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(1.024)	0	(1.024)
Utile (Perdita) d'esercizio	(147.910)	(1.024)	(146.886)
Totale	568.109	18.976	549.133

Fonte: *Bilancio Società*

In dettaglio:

- il capitale sociale, interamente versato e pari a un valore di 720 mln, è rappresentato da n. 720.000 azioni ordinarie tutte a valore nominale inespreso detenute dal Ministero dell'economia e delle finanze;
- la riserva da utili/perdite attuariali, pari a -211 mila euro, accoglie (in conformità al principio contabile IAS 19) l'*actuarial gain* del TFR;
- la riserva di *hedge accounting*, con un valore negativo di 2,746 mln, è riferito al *fair value* negativo degli strumenti derivati designati quali strumenti finanziari di copertura efficaci dei flussi di cassa futuri attesi (*cash flow hedge*), al netto degli effetti fiscali;
- le perdite portate a nuovo, pari 1,024 mln, accolgono il risultato negativo dell'esercizio 2020;
- la perdita dell'esercizio (147,910 mln) è quella risultante dal conto economico.

Le movimentazioni del patrimonio netto intervenute nel biennio 2020/2021 sono analiticamente rappresentate nella tabella seguente:

Tabella 23 - Variazioni del patrimonio netto

	Capitale Sociale	Riserva da utili/perdite e attuariali	Riserva da hedge accounting	Utili (Perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
Saldo al 01.01.2020						
Versamenti di capitale	20.000.000					20.000.000
Risultato dell'esercizio					(1.024.054)	(1.024.054)
Saldo al 31 dicembre 2020	20.000.000				(1.024.054)	18.975.946
Aumenti di capitale	700.000.000					700.000.000
Utili (Perdite) portate a nuovo				(1.024.054)	1.024.054	0
Utile (Perdita) d'esercizio					(147.909.572)	(147.909.572)
Altre componenti del conto economico complessivo		(211.427)	(2.745.755)			(2.957.182)
Saldo al 31 dicembre 2021	720.000.000	(211.427)	(2.745.755)	(1.024.054)	(147.909.572)	568.109.192

Fonte: Bilancio Società

Le passività non correnti, pari a 490,053 mln, sono esposte nella tabella sotto riportata:

Tabella 24 - Passività non correnti

(in migliaia)

PASSIVITA' NON CORRENTI	31.12.2021	31.12.2020
Passività per locazioni finanziarie	347.610	0
Derivati non correnti con <i>fair value</i> passivo	3.613	0
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.309	16
Altri Fondi	137.521	0
Totale	490.053	16

Fonte: Bilancio Società

Le “passività per locazioni finanziarie”, pari complessivamente a 434,451 mln (inclusivi delle quote correnti per 86,841 mln), si riferiscono per 431,592 mln al debito inerente ai contratti di *leasing* di 52 aeromobili di varie tipologie e di 4 motori di riserva, nonché, per 2,859 mln, ai contratti di locazione degli uffici *cargo* e di alcuni spazi aeroportuali (2,562 mln passività non correnti e 0,297 mln correnti).

Nella tabella seguente è riportato il relativo dettaglio.

Tabella 25 - Passività per locazioni finanziarie

<i>(in migliaia)</i>	
PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE	31.12.2021
Passività non correnti:	
Debito per Flotta	342.016
Debito per motori	3.033
Totale debito per locazione Flotta	345.049
Debito per locazione uffici	2.562
Totale debito per locazione altri beni	2.562
Totale debito non corrente	347.611
Passività correnti:	
Debito per Flotta	83.975
Debito per motori	2.569
Totale debito per locazione Flotta	86.544
Debito per locazione uffici	297
Totale debito per locazione altri beni	297
Totale debito corrente	86.841
TOTALE PASSIVITA' PER LOCAZIONI FINANZIARIE	434.452

Fonte: Bilancio Società

Gli strumenti finanziari derivati, valutati al *fair value*, registrano un valore negativo di 3,613 mln (l'unico strumento di copertura è correlato ad un contratto di acquisto di aeromobili stipulato in data 14 dicembre 2021, che prevede una serie prefissata di pagamenti nel periodo 2022/2025).

Il TFR, pari a 1,308 mln, è stato valutato in conformità al principio contabile IAS 19.

Gli "altri fondi" sono risultati complessivamente pari a 137,521 mln.

Essi sono:

- il fondo "area tecnica", che accoglie l'accantonamento, pari a 328,418 mln, (inclusivo delle quote correnti per 193,663 mln) per gli interventi manutentivi da effettuarsi sugli aeromobili in *leasing*;
- il fondo "concorsi ed operazioni a premi", pari a 2,760 mln, che accoglie l'accantonamento relativo al programma di fidelizzazione;
- il fondo "rischi vari", pari a 6 mila euro, che accoglie l'accantonamento per i rischi relativi all'attività di trasporto passeggeri.

I debiti commerciali sono esposti, per tipologia ed importo, nella seguente tabella.

Tabella 26 - Debiti commerciali

(in migliaia)

DEBITI COMMERCIALI	31.12.2021	31.12.2020
Acconti da clienti	124	0
Debiti verso fornitori	134.712	896
Debiti verso compagnie di navigazione aerea	4.431	0
Debiti verso agenti di viaggio	156	0
Totale	139.423	896

Fonte: *Bilancio Società*

In proposito, merita di essere evidenziato che i “debiti verso fornitori” (sia italiani che esteri), che registrano il valore più alto, si riferiscono a forniture e prestazioni relative a servizi di manutenzione, di *handling*, informatici e amministrativi.

Nella successiva tabella è riportato, invece, il dettaglio delle “altre passività correnti”.

Tabella 27 - Altre passività correnti

(in migliaia)

ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	31.12.2021	31.12.2020
Debiti verso istituti di previdenza	4.898	80
Biglietti prepagati	33.912	0
Verso compagnie di assicurazione	316	0
Verso il personale	5.364	129
Altri debiti	17.963	0
Altri debiti per accantonamenti	6.405	0
Ratei e risconti passivi	970	4
Totale	69.828	213

Fonte: *Bilancio Società*

Il debito per “biglietti prepagati,” che prudenzialmente è stato classificato tra le passività a breve termine, si riferisce a biglietti che risultano non ancora utilizzati da parte dei clienti alla data di chiusura del bilancio, ai sensi di quanto previsto dalle “Condizioni Generali di Trasporto” della Società (la durata del biglietto è, normalmente, quella indicata nelle regole tariffarie applicabili).

6.2 Il conto economico

Si riportano nella seguente tabella i dati riassuntivi del conto economico.

Tabella 28 - Conto economico

	2021		2020	
		di cui con parti correlate		di cui con parti correlate
Attività in Funzionamento				
Ricavi del traffico	87.763.264	82.320		
Altri ricavi operativi	2.245.004			
Totale ricavi operativi	90.008.268			
Consumi di materie prime e materiali di consumo	(40.327.419)	(12.790.074)	(918)	
Costi per servizi	(166.235.823)	(131.628)	(986.266)	(2.156)
Costi per il personale	(35.510.563)		(360.088)	
Ammortamenti e svalutazioni	(24.174.717)			
Altri costi operativi	(1.440.227)		(32)	
Totale costi operativi	(267.688.749)		(1.347.304)	
Risultato operativo (EBIT)	(177.680.481)		(1.347.304)	
Proventi (oneri) finanziari	(11.909.810)			
Risultato prima delle imposte	(189.590.291)		(1.347.304)	
Imposte correnti e differite	41.680.718		323.249	
Risultato del periodo da attività di funzionamento	(147.909.573)		(1.024.055)	
Utile (Perdita) d'esercizio	(147.909.573)		(1.024.055)	

Fonte: Bilancio Società

I “ricavi del traffico” e gli “altri ricavi operativi” sono dettagliati nelle due tabelle che seguono.

Tabella 29 - Ricavi del traffico

	<i>(in migliaia)</i>		
RICAVI DEL TRAFFICO	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Passeggeri	74.460	0	74.460
Altri ricavi Passeggeri	2.621	0	2.621
Cargo	3.285	0	3.285
Posta	349	0	349
Altri ricavi del traffico	7.048	0	7.048
Totale Ricavi del traffico	87.763	0	87.763

Fonte: Bilancio Società

Tabella 30 - Altri ricavi operativi

	<i>(in migliaia)</i>		
ALTRI RICAVI OPERATIVI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Ricavi accessori del traffico	384	0	384
Differenze attive da traffico passeggeri	516	0	516
Prestazioni a terzi	244	0	244
Altri ricavi	1.101	0	1.101
Totale	2.245	0	2.245

Fonte: Bilancio Società

I ricavi da traffico “passeggeri”, pari a 74,460 mln, sono riferiti, per il 95 per cento circa, al settore domestico e internazionale e, per la restante parte, al settore intercontinentale.

Gli “altri ricavi passeggeri”, pari 2,621 mln, includono principalmente i proventi derivanti da “eccedenze bagaglio”, “tratte inutilizzate”, “rimborsi con restrizioni”, cambi prenotazione, e altri introiti simili.

Gli “altri ricavi del traffico”, per complessivi 7,048 mln, accolgono i proventi derivanti da voli *charter* passeggeri (1,419 mln) e merci (5,629 mln).

Quanto agli “altri ricavi operativi”, merita di essere evidenziato che:

- i “ricavi accessori del traffico” includono provvigioni, penalità e altri introiti simili;
- le “differenze attive da traffico passeggeri” si riferiscono ai biglietti non più utilizzabili e non più rimborsabili;
- gli “altri ricavi” comprendono principalmente i proventi collegati a *partnership* commerciali.

Passando ai costi operativi, si riportano le seguenti cinque tabelle ove è esposta, in modo particolareggiato, la loro composizione per ciascuna delle macro-voci in cui essi sono suddivisi

Tabella 31 - Consumi di materie prime e materiali di consumo

<i>(in migliaia)</i>		
CONSUMI DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	31.12.2021	31.12.2020
Carburante flotta	(35.945)	0
Materiali tecnici	(582)	0
Altri materiali	(3.801)	(1)
Totale	(40.328)	(1)

Fonte: Bilancio Società

Tabella 32 - Spese per servizi

<i>(in migliaia)</i>			
SPESE PER SERVIZI	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Spese di vendita	(15.451)	0	(15.451)
Spese di traffico e scalo	(54.465)	0	(54.465)
Manutenzione e revisione flotta	(43.141)	0	(43.141)
Altre prestazioni	(41.002)	(928)	(40.075)
Noleggi, locazioni e fitti	(12.177)	(59)	(12.118)
Totale	(166.236)	(986)	(165.250)
SPESE PER SERVIZI - noleggi locazioni e fitti	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Noleggi passivi	(3.081)	0	(3.081)
Locazioni operative flotta	(3.316)	0	(3.316)
Affitto locali	(1.005)	(51)	(954)
Canoni per concessioni e utenze	(4.774)	(8)	(4.766)
Totale	(12.176)	(59)	(12.117)

Fonte: Bilancio Società

Tabella 33 - Costi per il personale

		<i>(in migliaia)</i>	
COSTI PER IL PERSONALE		31.12.2021	31.12.2020
Salari e stipendi		(26.183)	(276)
Oneri sociali		(7.132)	(69)
T.F.R.		(1.249)	(15)
Trattamento di quiescenza e simili		(334)	0
Altri costi		(612)	0
Totale		(35.510)	(360)

Fonte: Bilancio Società

Tabella 34 - Ammortamenti e svalutazioni

		<i>(in migliaia)</i>	
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI		31.12.2021	31.12.2020
Attività materiali			
Fabbricati		0	0
Flotta		(1.325)	0
Altri impianti ed attrezzature		(74)	0
Altri beni		(319)	0
Totale		(1.718)	0
Diritti d'uso			
Diritti d'uso flotta (IFRS 16)		(13.295)	0
Diritti d'uso altre attività (IFRS 16)		(119)	0
Totale		(13.414)	0
Attività immateriali			
diritti di brevetto		(8.555)	0
Altre attività immateriali		(128)	0
Totale		(8.683)	0
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		(204)	0
(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti		(156)	0
Totale ammortamenti e svalutazioni		(24.175)	0

Fonte: Bilancio Società

Tabella 35 - Altri costi operativi

		<i>(in migliaia)</i>	
ALTRI COSTI OPERATIVI		31.12.2021	31.12.2020
(Accantonamenti)/ Assorbimenti fondi rischi		(6)	0
Altre imposte e tasse		(335)	0
Spese di amministrazione		(490)	0
Perdite su crediti		(3)	0
Altri oneri		(606)	0
Totale		(1.440)	0

Fonte: Bilancio Società

Al riguardo, merita di essere segnalato, che:

- i consumi di “altri materiali” pari a 3,801 mln (Tab. n. 31), comprendono per lo più quelli relativi ai servizi di bordo;
- i costi del personale (Tab. n. 33), sono ammontati a complessivi 35,510 mln, di cui 34,8 mln per salari e stipendi, oneri sociali e TFR e 612 mila euro per costi aggiuntivi⁵³.

Quanto, invece, alle spese per servizi (Tab. n. 32), che:

- le “spese di vendita” sono relative, per la gran parte, ai servizi di prenotazione mediante *web* e *call center* (7,783 mln), alle spese di pubblicità e promozionali (6,775 mln) ed alle provvigioni di vendita (798 mila euro);
- le “spese di traffico e scalo”, sono principalmente rappresentate dai costi di *handling* (27,053 mln), da oneri relativi al servizio “radio meteo” e al controllo del traffico aereo (13,168 mln), dai diritti aeroportuali (11,415 mln), dalle spese per il trasporto e assistenza dei passeggeri e delle merci (2,327 mln);
- i costi per “manutenzione e revisione della flotta”, pari a complessivi 43,141 mln, sono essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l’assistenza tecnica (10,867 mln), per la manutenzione dei motori e dei componenti degli aeromobili (5,679 mln), nonché, per 16,297 mln, dagli accantonamenti al “fondo area tecnica” (al netto dell’assorbimento effettuato nell’esercizio per 1,232 mln);
- le “altre prestazioni”, complessivamente pari a 41,002 mln, comprendono, maggioritariamente, prestazioni professionali e consulenze (24,079 mln), spese generali e spese diverse amministrative (3,912 mln), gli oneri accessori per il personale navigante (hotel, mensa, vitto, addestramento, per un ammontare pari a 3,934 mln), le spese per informazione e telecomunicazioni (1,654 mln), le manutenzioni e le revisioni effettuate su complessi elettronici, mezzi di trasporto, attrezzature e impianti (4,913 mln) e gli oneri assicurativi (916 mila euro).

I proventi ed oneri finanziari netti, come si evince dalla seguente tabella, hanno registrato un valore negativo di 11,910 mln, principalmente riferito all’adeguamento valutario al tasso di cambio applicato a fine esercizio del debito per le locazioni finanziarie espresse in dollari statunitensi, che ha comportato un maggior onere pari a 9,852 mln.

⁵³ Cfr. *supra*, cap. n. 4.

Tabella 36 - Proventi e oneri finanziari

(in migliaia)

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Proventi finanziari:			
Proventi finanziari da attualizzazione	599	0	599
Altri proventi finanziari	77	0	77
Totale proventi finanziari	676	0	676
Oneri finanziari			
Oneri finanziari da attualizzazione	(769)	0	(769)
Altri oneri finanziari	(701)	0	(701)
Totale oneri finanziari	(1.470)	0	(1.470)
Proventi (oneri) di cambio	(11.115)	0	(11.115)
Totale proventi ed (oneri) finanziari	(11.909)	0	(11.909)

Fonte: Bilancio Società

Le imposte correnti e differite hanno registrato un valore positivo pari a 41,680 mln, quale saldo tra quelle attive e quelle passive, come esposto nella tabella seguente.

Tabella 37 - Imposte correnti e differite

(in migliaia)

IMPOSTE CORRENTI E DIFFERITE	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Imposte differite attive	43.703	323	43.380
Imposte differite passive	(2.023)	0	(2.023)
Totale Imposte	41.680	323	41.357

Fonte: Bilancio Ente

6.3 Il rendiconto finanziario

Nel corso del 2021 la posizione finanziaria ha evidenziato un incremento delle disponibilità liquide pari a 426,884 mln, essendo queste passate dai 19,744 mln del 31 dicembre 2020 ai 446,628 mln del 31 dicembre 2021.

Nello specifico:

- il flusso monetario da attività operativa, è risultato sfavorevole per 44,150 mln, principalmente a seguito della perdita netta conseguita nell'esercizio (147,910 mln) e della variazione netta delle imposte anticipate e differite (42,548 mln), parzialmente compensata dalla variazione positiva del capitale circolante (98,472 mln), dagli ammortamenti (23,815 mln), dal saldo positivo netto dei fondi diversi (10,572 mln) e dagli oneri finanziari netti non

monetari (11,106 mln, ivi compresa la componente valutativa netta dei cambi delle poste in valuta estera).

- anche il flusso monetario da attività di investimento è risultato negativo per 274,603 mln, quale saldo tra gli investimenti effettuati, ammontanti a 281,026 mln, e i disinvestimenti, che hanno determinato un flusso monetario attivo di 6,422 mln.

Più nel dettaglio:

- gli investimenti in attività materiali sono ammontati a complessivi 78,711 mln e sono riferiti, quanto a 77,594 mln, agli anticipi versati per l'acquisizione in flotta di nuovi aeromobili e, quanto 778 mila euro, a lavori di manutenzione della flotta esistente e della palazzina ove è ubicata la sede operativa della Società;
- gli investimenti riferiti ai diritti d'uso, pari a complessivi, 62,400 mln, sono correlati ai contratti di locazione degli aeromobili, dei motori, degli uffici *cargo* e di alcuni spazi aeroportuali;
- gli investimenti in attività immateriali, pari complessivamente a 96,781 mln, concernono l'acquisizione del marchio Alitalia, nonché di progetti e licenze *software*; gli investimenti in crediti finanziari non correnti, pari a 43,134 mln, sono riferiti alle uscite di cassa per *maintenance reserve* (7,752 mln) e per depositi cauzionali (35,381 mln);
- i realizzi, pari a 6,422 mln, sono principalmente collegati ai rimborsi dei crediti per *maintenance reserve* relativamente agli interventi manutentivi effettuati;
- il flusso finanziario derivante da attività di finanziamento ha presentato, infine, un valore positivo di 745,637 mln, sostanzialmente riconducibile all'aumento di capitale di 700 mln deliberato l'Assemblea dei Soci in data 28 luglio 2021 e all'iscrizione del debito relativo alle locazioni finanziarie concernenti gli aeromobili (62,4 mln), che è stato parzialmente controbilanciato dalla sua contestuale riduzione per effetto del rimborso, pari a 16,654 mln, ottenuto a seguito della effettuata rinegoziazione dei contratti di *leasing* in essere⁵⁴.

Nella tabella riportata alla pagina successiva, è esposto, nella sua completezza il Rendiconto finanziario, che è stato redatto secondo il metodo c.d. indiretto.

⁵⁴ Cfr. *supra*, par. n. 1.3 e par.n. 1.4.

Tabella 38 - Rendiconto finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2021	31.12.2020
Utile (Perdita) d'esercizio	-147.909.572	-1.024.054
<i>Rettificato da:</i>		
Ammortamenti	23.814.849	0
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi	19.062.737	15.164
Altre variazioni dei fondi	-8.491.001	0
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta	11.105.974	0
(Rivalutazioni)/svalutazioni attività	1.026.072	0
Oneri/(proventi) finanziari non monetari	24.158	0
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	-42.547.799	-323.249
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti	1.292.945	0
Variazione del capitale circolante	98.471.873	1.114.046
Totale rettifiche	103.759.808	805.961
Flusso monetario da attività operativa (A)	-44.149.764	-218.093
(Investimenti in attività materiali)	-78.710.538	0
(Investimenti in diritti d'uso)	-62.400.135	0
(Investimenti in attività immateriali)	-96.781.117	0
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)	-43.133.791	-38.866
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti	6.383.201	0
Altre rettifiche	38.896	576
Flusso monetario da attività di investimento (B)	-274.603.484	-38.290
Accensione finanziamenti correnti		
Accensione di debiti per leasing finanziario	62.400.135	0
Variazioni Patrimonio Netto	-2.957.182	0
Strumenti finanziari derivati	3.612.835	0
Rimborso quote debito leasing	-16.653.542	0
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti	-765.054	0
Aumento di capitale a pagamento	700.000.000	20.000.000
Flusso finanziario da attività di finanziamento	745.637.192	20.000.000
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)	426.883.943	19.743.617
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	19.743.617	0
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	446.627.560	19.743.617

Fonte: Bilancio Società

7. CENNI AI PRINCIPALI FATTI DI GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2022

Ritiene opportuno la Corte, al fine di offrire al Parlamento una resoconto aggiornato alla data corrente, riferire anticipatamente, seppure in sintesi, sui principali fatti di gestione dell'esercizio 2022, nonché su alcune peculiari vicende che hanno interessato, nel corso dell'anno, il sistema di governo societario, attesa, peraltro, la loro rilevanza relativamente ai profili della continuità aziendale e dello sviluppo futuro della Società in una prospettiva di equilibrio economico-finanziario.

7.1 Il processo di privatizzazione

7.1.1 - L'antefatto

Il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 31 gennaio 2022, dopo l'approvazione del piano industriale 2022/2026, deliberava - su proposta del Presidente e in vista dell'apertura della *virtual data room* funzionale all'imminente avvio dell'operazione di *partnership* strategica, la cui necessità era stata ivi ribadita - di affidare due incarichi di consulenza legale a due distinti studi legali, di cui uno sito negli U.S.A, per un corrispettivo complessivo di 3,25 mln (ivi compresa una *success fee* di 2,15 mln in favore, però, di uno soltanto dei due consulenti), nonché due incarichi di consulenza finanziaria, per un corrispettivo complessivo, esclusivamente a titolo di *success fee*, di 3,5 mln (1,75 mln ciascuna).

7.1.2 - Il d.p.c.m. 11 febbraio 2022

In data 2 marzo 2022 veniva pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi della normativa in materia di dismissione delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici⁵⁵, all'esito della riunione del Consiglio dei ministri dell'11 febbraio precedente (i cui contenuti erano stati, tuttavia, sinteticamente

⁵⁵ Decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474, come successivamente modificato dall'art. 4, comma 218, lettera a) della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

anticipati nella conferenza stampa tenuta nello stesso giorno, subito dopo la conclusione della riunione).

Con tale provvedimento venivano richiamate in premessa: i) le previsioni di cui all'art. 79, comma 4-bis del d.l. n. 18/2020 e del decreto costitutivo, nonché le conformi assunzioni del piano industriale di ITA approvato in data 18 dicembre 2020, concernenti l'esigenza/obiettivo strategico per la Società di sviluppare "...sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri..."⁵⁶; ii) l'opportunità, in conseguenza, di "...avviare un processo di apertura del capitale sociale di ITA S.p.a. da realizzare, anche in più fasi, attraverso il ricorso, singolo o congiunto, a una offerta pubblica di vendita e a una trattativa diretta, al fine di favorire il predetto percorso di conclusione di partnership e integrazioni, con l'obiettivo di potenziare l'attività della società e le sue prospettive industriali e occupazionali..."; iii) l'esigenza che "...nella scelta delle modalità con le quali realizzare l'apertura del capitale di ITA S.p.a., [dovessero] essere assicurati, tra l'altro, la stabilità dell'assetto proprietario, la dimensione industriale dell'integrazione, la valorizzazione degli hub nazionali, lo sviluppo sui mercati strategici e sul lungo raggio e le prospettive occupazionali; iv) la necessità "...di conseguenza, che [fosse mantenuta] una partecipazione di minoranza al fine di assicurare il perseguimento dei predetti obiettivi e che, a tale scopo, la partecipazione del Ministero dell'Economia e delle finanze [fosse] accompagnata dagli opportuni accordi di governance; v) la convinzione che l'integrale dismissione della partecipazione avrebbe potuto "...in una fase successiva, dare un ulteriore impulso allo sviluppo di ITA S.p.a. e, quindi, con esso, alle sue prospettive industriali e occupazionali...". Conseguentemente si autorizzava l'alienazione della partecipazione detenuta dal MEF in ITA.

Si precisava, altresì, che tale dismissione:

- poteva "...essere effettuata, anche in più fasi, attraverso il ricorso, singolo o congiunto, ad un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti di ITA S.p.a. e sue controllate e/o a investitori istituzionali italiani e internazionali...", ovvero mediante "...una trattativa diretta da realizzare attraverso procedure competitive trasparenti e non discriminatorie...";
- nel primo caso, ..." tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione...", potevano essere previste forme di incentivazione in favore dei dipendenti

⁵⁶ Cfr. *supra*, par. n. 1.1.

della Società, al fine di favorire la loro partecipazione “...in termini di quote dell'offerta riservate e/o di prezzo e/o di modalità di finanziamento...”;

- in caso, invece, di “...trattativa diretta...” doveva essere “...assicurato il perseguimento degli obiettivi di sviluppo industriale e di potenziamento dell'attività...” della Società e che il MEF avrebbe mantenuto “...una partecipazione di minoranza, non di controllo...”, assicurando “...la definizione di appropriati accordi di governance, al fine di presidiare il perseguimento degli obiettivi di cui alle premesse...”, con contestuale autorizzazione “...in una fase successiva e per il perseguimento degli obiettivi di cui alle premesse, a dismettere la quota di minoranza con le medesime modalità e condizioni...” precedentemente indicate.

7.1.3 - L'iter della procedura competitiva sino al 21 dicembre 2022

Nel corso delle sedute del Consiglio di amministrazione succedutesi da marzo a luglio 2022, il Presidente, anche su richiesta dei consiglieri, forniva le seguenti informative in ordine all'andamento della procedura di alienazione indetta con il d.p.c.m dell'11 febbraio 2022:

- alla data del 14 marzo 2022, il MEF non aveva ancora provveduto ad individuare i suoi consulenti, onde non era possibile definire con puntualità il relativo perimetro di attività rispetto a quello dei consulenti della Società incaricati nella precedente seduta del 31 gennaio 2022, dei quali veniva ribadita la necessaria presenza a fronte di una richiesta di revoca della deliberazione all'uopo adottata formulata in data 13 febbraio dalla maggioranza dei consiglieri non esecutivi (C.d.a. del 14 marzo 2022);
- alla data del termine ultimo fissato dal MEF (18 aprile 2022) erano pervenute tre manifestazioni di interesse, coincidenti con quelle presentate spontaneamente e al di fuori della procedura (direttamente al MEF o per il tramite della Società) in data precedente all'11 febbraio 2022 (trattavasi, nella specie: *i*) di una compagnia aerea europea e di una società operante nel settore del trasporto marittimo di merci e persone, in associazione tra loro; *ii*) di un consorzio formato da un fondo statunitense di *private equity* in accordo commerciale con due compagnie aeree; *iii*) di un fondo statunitense di *private equity* con partecipazioni in varie compagnie aeree) e che sarebbe stata intenzione del MEF di concedere un periodo di accesso alla *virtual data room* di 4/5 settimane, “...al fine di poter formalizzare un'eventuale offerta vincolante nella prima settimana di giugno 2022...” (C.d.a. del 21 aprile 2022);

- successivamente alla data di chiusura della *virtual data room* (23 maggio 2022), erano state presentate due proposte per l'acquisto di una partecipazione di controllo della Società, da parte dei primi due dei sopra indicati soggetti interessati (C.d.a. del 25 maggio 2022);
- alla data del 28 luglio 2022, la procedura era ancora in corso e si ignorava se essa sarebbe proseguita a seguito delle dimissioni del Governo in carica (C.d.a. del 28 luglio 2022).

Con comunicato stampa in data 31 agosto 2022, il MEF dava notizia che, all'esito della procedura competitiva, era stata ritenuta maggiormente rispondente agli obiettivi fissati dal d.p.c.m. dell'11 febbraio 2022 l'offerta presentata dal sopra richiamato consorzio formato da un fondo statunitense di *private equity* in accordo commerciale con due compagnie aeree e che, conseguentemente, sarebbe stato avviato con lo stesso "...un negoziato in esclusiva...", al termine del quale si sarebbe proceduto "...alla sottoscrizione di accordi vincolanti solo in presenza di contenuti pienamente soddisfacenti per l'azionista pubblico...".

In data 1° ottobre 2022, il Ministro dell'economia e delle finanze del nuovo Governo insediatosi *medio tempore* comunicava che la suddetta trattativa si era conclusa senza che fosse stata raggiunta un'intesa e che, pertanto, dalla stessa data cessavano gli obblighi di esclusiva con conseguente prosecuzione delle interlocuzioni per la definizione di un accordo di cessione di una quota di partecipazione di controllo della Società.

7.1.4 - Il d.p.c.m. 22 dicembre 2022 e lo stato attuale della procedura

In data 2 gennaio 2023, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale un nuovo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato in data 22 dicembre 2022, all'esito del Consiglio dei ministri tenutosi il giorno precedente, con il quale, dopo essersi dichiarata conclusa la procedura indetta con il precedente d.p.c.m. dell'11 febbraio 2022 e confermata la necessità di procedere alla dismissione della partecipazione del MEF in ITA, tuttavia "...rivedendone integralmente le modalità al fine di accelerare la definizione di partnership che assicurino il perseguimento degli obiettivi di sviluppo e di potenziamento dell'attività..." della Società è stato previsto che:

- la cessione della partecipazione in ITA sarebbe stata effettuata dal MEF tramite trattativa diretta limitata ai soggetti che "...singolarmente o nell'ambito di un raggruppamento..." avevano partecipato alla precedente procedura a condizione che "...non siano sottoposti a vincoli che non consentano l'acquisizione del controllo o della maggioranza del capitale...";

- "...nell'ambito degli offerenti deve essere necessariamente presente una compagnia aerea che deve acquisire la maggioranza del capitale oggetto di ciascuna fase dell'operazione...";
- "...l'offerente... deve garantire che anche alla data dell'uscita del Ministero dell'Economia e delle finanze dal capitale di ITA S.p.a. la maggioranza del capitale di questa sia detenuto da una compagnia aerea...";
- "...il prezzo di acquisto della partecipazione deve tener conto del valore del patrimonio netto di ITA S.p.a., come risultante dal bilancio della società, dalle relazioni finanziarie intermedie e dalle stime di chiusura dell'esercizio prodotte..." dalla Società e che ..." l'acquisizione della partecipazione può essere rappresentata, in tutto o in parte, dalla sottoscrizione da parte dell'acquirente di uno o più aumenti di capitale, anche riservati...", all'uopo deliberati dalla Società;
- che "...la trattativa in esclusiva con il soggetto o i soggetti individuati..." [sarebbe stata] volta a definire, "...anche con la partecipazione di ITA ...":
 - a) il piano industriale di sviluppo e crescita ... con particolare attenzione allo sviluppo degli hub nazionali, all'ingresso in mercati strategici e all'incremento delle rotte a lungo raggio;
 - b) l'accordo tra azionisti, con l'obiettivo di garantire che: i) la gestione di ITA S.p.a. sia improntata a modalità idonee ad assicurare il conseguimento degli obiettivi del piano industriale, prevedendo a tal fine il preminente coinvolgimento nella gestione della compagnia aerea offerente o partecipante al raggruppamento; ii) al Ministero dell'Economia e delle finanze siano riconosciuti adeguati poteri di controllo sulla gestione ed il diritto di gradimento su nuovi azionisti; iii) siano adottati meccanismi di presidio da parte del Ministero dell'Economia e delle finanze sulle decisioni rilevanti ai fini del perseguimento degli obiettivi di sviluppo e potenziamento di ITA S.p.a.;
 - c) le clausole di opzione relative alla cessione della partecipazione residua detenuta dal Ministero dell'Economia e delle finanze nel capitale di ITA...;
 - d) il contratto che [avrebbe disciplinato] l'operazione di acquisto o sottoscrizione di uno o più aumenti di capitale deliberati da ITA S.p.a."

Con comunicato stampa in data 18 gennaio 2023, il MEF ha reso noto di aver ricevuto, entro il termine fissato (alle ore 18.00 dello stesso giorno) una lettera di intenti per acquisire una quota di minoranza della Società da parte della compagnia aerea europea che aveva partecipato alla procedura indetta con il d.p.c.m. 11 febbraio 2022 in associazione con altra società di trasporto marittimo, riservandosi di esaminarne la congruità nel rispetto dei requisiti previsti dal d.p.c.m. e che, entro lo stesso termine, non erano pervenute altre offerte.

Analoga informazione è stata fornita, lo stesso giorno, dalla suddetta compagnia con una nota pubblicata sul suo sito *web*.

Con comunicato stampa emesso il successivo 27 gennaio il MEF ha reso noto che, nella stessa data, era stata sottoscritta la suddetta lettera di intenti, da considerarsi propedeutica all'apertura di "...una trattativa privata tra le parti...", preannunciando che non sarebbero stati "...diffusi ulteriori dettagli sulla discussione in corso...".

7.2 Le vicende che hanno inciso sul funzionamento del Consiglio di amministrazione e sull'assetto del governo societario.

L'anno 2022 è stato caratterizzato da tensioni nell'ambito del Consiglio di amministrazione a causa di una persistente contrapposizione su alcuni rilevanti temi di gestione aziendale venutasi a determinare tra il Presidente esecutivo e la maggioranza dei consiglieri non esecutivi (che si sono, poi, dimessi dall'incarico), che hanno finito per ripercuotersi negativamente sul funzionamento dell'Organo amministrativo.

Di fatto, nella seduta del 12 ottobre, si è giunti alla revoca delle deleghe esecutive già conferite in data 23 giugno 2021 al nuovo Presidente insediatosi il precedente 18 giugno⁵⁷, nonché, ad iniziativa del MEF e previa modifica statutaria, ad un nuovo assetto del governo societario, per ciò che concerne sia il numero dei componenti dell'Organo, sia, parzialmente, le persone chiamate a rivestire l'incarico.

Questi, in sintesi, gli avvenimenti più significativi:

- all'esito della seduta del Consiglio di amministrazione del 29 marzo 2022, sei consiglieri non esecutivi, con una dichiarazione collettiva inviata nella serata dello stesso giorno, rassegnavano con effetto immediato le loro dimissioni dall'incarico, pur senza collegare le stesse al dibattito svoltosi nel corso della seduta testé conclusa⁵⁸;

⁵⁷ Cfr. *supra*, par. n. 4.1.3.

⁵⁸ In detta seduta il Presidente, da un lato, aveva criticato la proposta di remunerazione degli organi esecutivi formulata dal Comitato Remunerazioni e Nomine, poi approvata a maggioranza dal *plenum* (cfr. *supra* par. n. 4.1.5) e, dall'altro, aveva ribadito la sua intenzione di non iscrivere all'ordine del giorno della riunione l'argomento concernente l'istanza precedentemente formulata congiuntamente dagli stessi sei consiglieri non esecutivi, ai sensi dell'art. 11, comma 3 dello Statuto, di procedere alla revoca o, quanto meno, alla sospensione degli effetti della delibera relativa alla nomina degli *advisor* legali e finanziari della Società nella procedura di scelta del *partner* strategico adottata nella seduta del 31 gennaio 2022 (cfr. *supra*, par. n. 7.1.3).

- sebbene l'argomento della ricostituzione dell'Organo amministrativo sia stato successivamente posto all'ordine del giorno di tre distinte Assemblee (3 maggio, 19 settembre e 8 novembre 2022), ad essa si è provveduto soltanto in quella seguente del 16 novembre 2022;
- il MEF, in data 27 settembre 2022, tenuto conto delle rimostranze ricevute da esponenti del consorzio con il quale era incorso il negoziato in esclusiva⁵⁹ circa la mancata ostensione in *data room* di alcune informazioni ritenute indispensabili, invitava la Società a “...rettificare immediatamente le indicazioni fornite al consorzio...” medesimo;
- anche in questa occasione veniva formulata, lo stesso giorno - da parte dei sei consiglieri dimissionari - la richiesta, questa volta fatta successivamente propria anche dall'Amministratore delegato, di una sollecita convocazione del Consiglio per discutere e deliberare, su tale questione, che non veniva accolta dal Presidente;
- nella successiva seduta del Consiglio di amministrazione del 12 ottobre la questione, pur non inserita all'ordine del giorno, veniva comunque fatta oggetto di discussione, all'esito della quale veniva adottata a maggioranza una deliberazione (poi ribadita e confermata nella successiva seduta del 20 ottobre) con cui si disponeva, con effetto immediato, la revoca di tutte le deleghe precedentemente conferite al Presidente con contestuale loro attribuzione all'Amministratore delegato;
- avverso tale deliberazione il Presidente ha instaurato un contenzioso in sede civile;
- in seguito, l'Assemblea tenutasi, come da precedente convocazione, l'8 novembre 2022 deliberava, tra l'altro:
 - i) in sede straordinaria, di modificare l'art. 10, comma 1 dello Statuto, ivi prevedendosi, che il Consiglio di amministrazione fosse composto da un minimo di 3 a un massimo di 9 consiglieri (anziché da un minimo di 7 a un massimo di 11, come precedentemente disposto), nonché il successivo comma 4, con l'inserimento della clausola c.d. *simul stabunt simul cadent*, in caso di dimissioni della maggioranza dei consiglieri;
 - ii) in sede ordinaria, la revoca, con effetto immediato, del Presidente (anche dall'incarico di componente del Consiglio di amministrazione) per il venir meno del rapporto di fiducia dell'Azionista, con riserva di eventuali e successive iniziative a tutela della Società;

⁵⁹ V. par. 7.1.3.

- in data 16 novembre, l'Assemblea ha nominato un nuovo Consiglio di amministrazione, composto di 5 consiglieri, confermando due dei precedenti componenti (l'Amministratore delegato e il consigliere non esecutivo che non si era precedentemente dimesso), e contestuale nomina del nuovo Presidente, autorizzando, altresì, il conferimento a quest'ultimo, da parte del neo-costituito Organo amministrativo, delle stesse deleghe già in capo al suo predecessore, salvo quella concernente le "risorse umane".

Il nuovo Consiglio di amministrazione si è regolarmente insediato il 21 novembre successivo.

7.3 La situazione finanziaria ed economico-patrimoniale

Il Consiglio di amministrazione, nella sopra citata seduta del 12 ottobre 2022, ha approvato la relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022, che ha evidenziato, in sensibile peggioramento rispetto alle previsioni di *budget*, un risultato netto negativo per circa 272 mln (principalmente imputabile all'aumento del prezzo del combustibile a seguito del conflitto in Ucraina, alle fluttuazioni nel tasso di cambio tra euro e dollaro statunitense, nonché alla recrudescenza dell'epidemia Covid nei primi mesi dell'anno), che, sommato alle perdite del 2020 e del 2021, complessivamente pari a circa 149 mln⁶⁰, ha determinato una riduzione del capitale sociale (pari, alla stessa data, a 720 mln), di oltre un terzo, così integrandosi, pertanto, la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile.

Conseguentemente, a norma del primo comma della suddetta norma codicistica, è stata disposta la convocazione dell'Assemblea, per l'adozione degli "*...opportuni provvedimenti...*", contestualmente approvandosi lo schema di relazione da sottoporsi all'esame assembleare, unitamente alle osservazioni del Collegio sindacale, delle quali è stata all'uopo preso atto.

In tale relazione sono state riportate le informazioni relative allo scenario macroeconomico in cui opera ITA e all'andamento economico, patrimoniale e finanziario della società, indicandosi, altresì, la prevedibile evoluzione della gestione con evidenziazione dei presupposti della continuità aziendale, quali emergenti dal bilancio semestrale abbreviato, segnalandosi, in particolare, tra gli elementi di potenziale criticità, la necessità (pure rappresentata dal Collegio sindacale, nelle sue "*...osservazioni...*") di attuare le operazioni di

⁶⁰ Cfr. *supra*, parr. nn. 1.2 e 6.

rafforzamento patrimoniale e finanziario previste nel piano industriale, rappresentate dagli aumenti di capitale sociale da parte del MEF, per un importo pari a 400 mln entro il secondo semestre del 2022 e di 250 mln nel corso del primo trimestre del 2023; sono stati, infine, riportati, come previsto dalla stessa norma, i fatti di rilievo intervenuti successivamente al 30 giugno 2022.

L'Assemblea, nella seduta dell'8 novembre 2022, di cui si è già detto al paragrafo precedente, preso atto della suddetta relazione e delle correlate osservazioni dell'Organo di controllo interno, ha deliberato di procedere al già previsto aumento di capitale di 400 mln, da versarsi nelle forme di legge, per effetto del quale esso si è attestato, alla stessa data, all'importo di 1,120 mld.

Il progetto di bilancio approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 28 marzo 2023 evidenzia alla chiusura dell'esercizio, nonostante il notevole valore dei ricavi operativi (1,54 mld), una perdita netta complessiva di 486 mln, per buona parte riferibile anch'essa ai suddetti eventi straordinari, un valore negativo dell'Ebit pari a 489 mln, un patrimonio netto di 524 mln ed una disponibilità di cassa pari a 418 mln.

8. CONCLUSIONI

1. Italia Trasporto Aereo S.p.A. (ITA - Società), avente ad oggetto l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci, è stata costituita con decreto interministeriale in data 9 ottobre 2020 (decreto costitutivo), in attuazione dell'art. 79 del d.l. 17 marzo 2020, n. 18 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n.27 e s.m.i. (d.l. n. 18/2020), con un capitale sociale iniziale di 20 mln, interamente sottoscritto e versato dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), con previsione di un apporto complessivo sino a 3 mld da versarsi in più fasi, anche mediante successivi aumenti di capitale, autorizzandosi, a tal fine, l'acquisto o l'affitto, anche a trattativa privata, di *"...rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria..."*.

Con lo stesso decreto si è provveduto, inoltre, ad approvare lo Statuto sociale, alla nomina del Consiglio di amministrazione (composto da nove membri, compreso il Presidente) e del Collegio sindacale, nonché alla fissazione dei compensi spettanti ai rispettivi componenti.

L'attività della Società all'indomani della sua formale costituzione (avvenuta a metà del successivo mese di novembre con il versamento del capitale sociale e l'iscrizione nel Registro delle imprese) è stata rivolta principalmente all'acquisizione di beni e servizi ed al reclutamento del personale e dei consulenti necessari per consentire una partenza immediata delle attività sociali, in vista della redazione, entro i seguenti 30 giorni - come previsto dal comma 4-bis dell'art. 79 del d.l. n. 18/2020 - dello schema di piano industriale, da trasmettersi al Parlamento nazionale e alla Commissione europea per le relative determinazioni (poi approvato dal Consiglio di amministrazione in data 18 dicembre 2020).

I risultati dell'esercizio 2020 riflettono la condizione di *start-up* della Società e sono stati evidentemente influenzati dal breve periodo di operatività, nel corso del quale non sono stati realizzati ricavi: l'esercizio si è chiuso, infatti, con risultato operativo negativo di 1,35 mln circa ed una perdita netta di 1 milione circa, con conseguente riduzione del patrimonio netto a 18.975.946 euro.

2. Nel primo semestre del 2021, l'attività di ITA è stata principalmente rivolta alla presentazione e all'illustrazione dello schema di piano industriale alle competenti Commissioni parlamentari ed alla Commissione europea.

L’VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica ha espresso il proprio parere favorevole, con osservazioni, in data 23 febbraio 2021, mentre la IX Commissione permanente della Camera dei deputati, lo ha espresso - anche in questo caso, con osservazioni - in data 17 marzo 2021.

Molto più articolato e complesso è stato il confronto con la Commissione europea che si è prolungato sino alla metà di luglio e che, nella fase finale, ha visto anche la diretta partecipazione di rappresentanti del Governo al massimo livello. Alla Commissione era rimesso, nello specifico ed in estrema sintesi, un doppio ordine di valutazioni, vale a dire, stabilire se ITA si ponesse in discontinuità economica con Alitalia S.p.a. in amministrazione straordinaria (Alitalia) in termini di prezzo di mercato, di identità dell’azionista e oggetto della vendita ed accertare la profittabilità economico-finanziaria dell’operazione in osservanza del “principio dell’operatore in una economia di mercato” (MEOP - *Market Economy Operator Principle*).

L’approfondita e serrata interlocuzione con le due organizzazioni eurounitarie competenti in materia (Commissariato per la concorrenza - DGCOMP - principalmente, e Direzione generale della mobilità e dei trasporti - DG MOVE) si è conclusa soltanto il 15 luglio 2021 con l’invio da parte della Commissione Europea, al MEF - su richiesta di quest’ultimo e dopo l’esito positivo del “MEOP test” - di una *comfort letter* con la quale è stata anticipata, nelle more dell’adozione della formale Decisione (poi adottata in data 10 settembre 2021), la positiva valutazione del piano industriale con le seguenti principali modifiche, rispetto a quello approvato nel dicembre 2020, in punto di discontinuità economica con Alitalia:

- acquisizione, tramite una negoziazione diretta con quest’ultima, dei soli *asset* necessari per gestire il settore volo (*aviation*);
- eventuale acquisizione del marchio esclusivamente attraverso una gara pubblica, bandita e gestita dalla stessa Alitalia;
- eventuale acquisizione delle attività comprese nel settore *ground handling* (servizi di terra) e *maintenance* (manutenzione) attraverso una gara pubblica, bandita e gestita da Alitalia, esclusivamente quale azionista (di maggioranza, nel primo caso, e di minoranza, nel secondo) di una nuova costituenda società (*newco*) con altri operatori interessati, con possibilità, nelle more dell’aggiudicazione di queste due gare, di avvalersi delle relative prestazioni attraverso specifici contratti di servizio;

- riduzione, in coerenza con la prevista dimensione iniziale della flotta (52 aeromobili), del 15 per cento degli *slot* già detenuti da Alitalia sull'aeroporto di Milano Linate e del 57 per cento di quelli detenuti sull'aeroporto di Roma Fiumicino;
- assunzione di un numero massimo di dipendenti compreso tra 2.750 e 2.950 unità;
- obbligo di non partecipazione alla gara pubblica per la cessione degli *asset* legati al programma di fidelizzazione di Alitalia;
- intrasferibilità dei biglietti prepagati emessi da Alitalia non ancora utilizzati al momento dell'avvio dell'attività operativa.

Quanto, invece, al profilo dell'investimento pubblico, la Commissione ha concluso, sulla base del "MEOP test", che il previsto conferimento di capitale da parte del MEF, per un importo complessivo di 1,35 mld (di cui 700 mln nel 2021, 400 mln nel 2022 e 250 mln nel 2023), era da valutarsi come effettuato a condizioni di mercato, senza configurarsi, pertanto, come aiuto di Stato.

3. Una volta deliberato, in data 28 luglio 2021, l'aumento di capitale di 700 mln, l'attività della Società, in vista dell'imminente inizio dell'attività operativa, si è prioritariamente concentrata sui seguenti quattro principali oggetti: *i*) la trattativa con Alitalia ai fini dell'acquisizione dei beni, servizi, contratti e rapporti rientranti nel perimetro "aviation" di suo interesse; *ii*) la partecipazione alla gara per l'acquisizione del marchio "Alitalia"; *iii*) l'avvio delle procedure di reclutamento del personale di volo e di terra; *iv*) l'ottenimento da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) delle certificazioni di legge per l'esercizio dell'attività di vettore aereo, vale a dire, il Certificato di Operatore Aereo (COA) e la Licenza di Esercizio.

La negoziazione diretta con Alitalia per l'acquisizione del perimetro *aviation* ha preso avvio con la trasmissione da parte di ITA, in data 16 agosto 2021, di un'offerta non vincolante per la cessione dell'intero compendio di interesse (principalmente, 52 aeromobili, quanto ai beni materiali e l'applicativo informatico di gestione aziendale, tra quelli immateriali) per un prezzo pari a zero euro; l'offerta è stata così formulata in considerazione, da un lato, del valore (*fair market value*) del compendio acquisendo, stimato in 88,8 mln, e tenuto conto, dall'altro, dei maggiori costi da sostenere (ammontanti a circa 137 mln e da dedursi, pertanto, dal suddetto valore) per i lavori di manutenzione degli aeromobili necessari per rendere la flotta perfettamente operativa e funzionante al momento dell'inizio delle attività di volo, nonché per

gli oneri conseguenti alla novazione dei contratti di *leasing* che risultavano essere stati stipulati a condizioni fuori mercato (negli stessi termini quantitativi è stata successivamente formulata, il 24 agosto 2021, l'offerta vincolante).

Le successive trattative per l'esatta definizione dei beni, degli *asset* e dei rapporti da trasferire sono giunte a conclusione, previa accettazione della suddetta offerta vincolante, il 14 ottobre 2021, nella quale data sono stati stipulati i relativi contratti in forma pubblica, per un corrispettivo complessivo pari a 1 euro.

Pendenti le suddette trattative, il Consiglio di amministrazione della Società, nella seduta del 24 settembre 2021, ha, inoltre, deliberato di partecipare alla gara pubblica - *medio tempore* indetta da Alitalia - per l'alienazione del marchio, autorizzando gli Organi esecutivi a presentare un'offerta vincolante fino ad un importo massimo di 145 mln, sulla scorta della valutazione effettuata dal consulente all'uopo incaricato, che ne aveva stimato, per l'appunto, l'equo valore tra gli 80 ei 145 mln.

In data 14 ottobre 2021 ed a seguito di trattativa diretta, nonostante fosse stata *medio tempore* operata dal *management* la scelta di adottare un nuovo *brand* ("ITA Airways"), la Società, che era stata l'unica partecipante alla gara, ha acquisito il marchio "Alitalia", per un corrispettivo di 90 mln.

Il COA e la Licenza di Esercizio sono stati rilasciati dall'ENAC in data 18 agosto 2021, mentre le procedure di assunzione del personale hanno avuto inizio verso la fine dello stesso mese.

Alla data del 15 ottobre 2021 di inizio dell'attività operativa, risultavano essere state assunte complessivamente 1.922 unità di personale, di cui, 421 piloti, 726 assistenti di volo, 26 dirigenti e 775 addetti ai servizi di terra.

4. "ITA Airways" ha iniziato le attività di volo, come programmato, il 15 ottobre 2021 (con il volo Milano Linate/Bari delle ore 6.20) in un contesto di mercato ancora fortemente condizionato dall'epidemia sanitaria, con un recupero atteso dei volumi di traffico stimato al 38 per cento di quello pre-Covid.

Alla data della partenza operativa la flotta era rappresentata da n. 52 aeromobili, acquisiti da Alitalia, di cui 7 di lungo raggio (*wide body*) e 45 di breve/medio raggio (*narrow body*). Nell'ultimo trimestre del 2021 sono stati negoziati e finalizzati in conformità al piano industriale, vari accordi volti a garantire l'ingresso in flotta, tra il 2022 e il 2025 (in proprietà o

in locazione finanziaria), di ulteriori complessivi 64 aeromobili di nuova generazione (36 *narrow body*, 21 *wide body* e 7 *regional*), tutti prodotti dalla stessa casa costruttrice dei 52 aeromobili ex Alitalia.

La compagnia ha operato fino a 37 destinazioni (16 domestiche, 20 internazionali e una intercontinentale) con 48 rotte e 750 frequenze settimanali nel complesso ed un'offerta complessiva di posti pari a 2,4 mln circa (1,7 mln sulla rete nazionale, 700 mila sulla rete internazionale e 18,5 mila su quella intercontinentale, limitata all'unica tratta Roma/New York /Roma, divenuta operativa a partire dal 4 novembre 2021).

I passeggeri complessivamente trasportati da ITA Airways nel periodo dal 15 ottobre al 31 dicembre 2021 sono stati complessivamente 1,25 mln circa, con un *load factor*, (percentuale di riempimento) che si è attestato al 53,7 per cento, sostanzialmente in linea con l'obiettivo previsto nel piano industriale.

Quanto, agli indici di puntualità e di regolarità, merita di essere evidenziato che su un totale di 15.373 voli di linea passeggeri effettuati dall'inizio delle operazioni al 31 dicembre 2021 è stata registrata complessivamente una puntualità, entro i 15 minuti dall'orario previsto, pari al 90,6 per cento per i voli in partenza e al 90,5 per cento per quelli in arrivo e che risulta essere stato effettuato il 99,8 per cento dei voli programmati.

È stato, inoltre, ideato e pubblicizzato un nuovo programma di fidelizzazione (*loyalty*), che al 31 dicembre 2021 ha raggiunto un portafoglio di 221.787 iscritti.

5. L'andamento del traffico nel breve periodo di attività, dopo l'iniziale lento avvio, è migliorato a novembre e, ancor più, a dicembre in conseguenza delle festività natalizie, risentendo, comunque, degli effetti legati alla recrudescenza dell'epidemia Covid per l'insorgenza della variante "Omicron".

I ricavi totali si sono attestati, in diminuzione rispetto alle previsioni di *budget*, a 90 mln circa, di cui:

- 74,5 mln circa riferibili al traffico passeggeri (46 mln circa provenienti dai voli domestici, 25 mln circa dai voli internazionali e 4 mln circa da quelli intercontinentali);
- 9,6 mln circa relativi al settore *cargo*;
- 1,4 mln riferibili al segmento *business charter*;
- 4,5 mln circa riferibili ad altri ricavi accessori derivanti dal traffico passeggeri.

L'esercizio si è chiuso con un risultato operativo (EBIT) negativo per 177,7 mln e una perdita complessiva (che è stata riportata a nuovo) di 147,9 mln, sostanzialmente in linea con le ipotesi di *budget*, che erano state elaborate in considerazione della condizione di *start up* della Società e della partenza operativa in un periodo dell'anno storicamente caratterizzato da scarso traffico rispetto alla stagione estiva.

I costi operativi sono ammontati complessivamente a 267,6 mln, con una prevalenza dei costi per servizi, che hanno fatto registrare un valore di 166,2 mln; gli ammortamenti, al netto delle svalutazioni, si sono attestati, invece, a 24,2 mln, i costi del personale a 35,5 mln, quelli per consumi di materie prime e materiali di consumo a 40,3 mln, e, residuamente, gli altri costi a 1,4 mln.

La spesa sostenuta per le consulenze esterne è ammontata a 9,343 mln circa; essa è principalmente riferibile all'ampio ricorso a prestazioni specialistiche che si sono rese necessarie, dapprima, per l'elaborazione del piano industriale e il suo successivo adattamento durante l'interlocuzione con la Commissione Europea e, successivamente, per la partenza operativa della compagnia aerea in un brevissimo lasso temporale.

La Corte, pur riconoscendo la necessità del ricorso a competenze professionali specialistiche esterne nelle attività aventi particolare carattere di straordinarietà, complessità e rilievo economico, deve, nondimeno, raccomandare, per il futuro, di limitare l'utilizzo delle prestazioni di professionisti esterni ai soli casi in cui, in osservanza al generale principio della corretta gestione delle risorse disponibili, secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità, l'esigenza da soddisfare trascenda effettivamente le possibilità operative della struttura societaria.

Per effetto dell'operato aumento di capitale di 700 mln, il patrimonio netto si è attestato ad un valore di 568,1 mln, mentre la disponibilità finanziaria a fine esercizio è risultata pari a 446,6 mln.

6. A seguito delle dimissioni, presentate il 17 giugno 2021 dal Presidente nominato con il decreto costitutivo, l'Assemblea, con deliberazione adottata il successivo 18 giugno, ha nominato un nuovo Presidente, autorizzando contestualmente il Consiglio di amministrazione, ai sensi dell'art. 11, comma 11 dello Statuto, a conferire al medesimo maggiori e più ampie deleghe operative rispetto a quelle detenute dal suo predecessore, con contestuale conseguente riduzione

del perimetro di quelle già in capo all'Amministratore delegato.

Con effetto dalla data in cui è stato formalizzato il nuovo assetto delle deleghe nei confronti dei due amministratori esecutivi (23 giugno 2021), il compenso spettante a ciascuno di essi, ai sensi dell'art. 2389, commi 1 e 3 del codice civile (per l'Amministratore delegato comprensivo, anche, della retribuzione relativa all'incarico di Direttore generale rivestito aggiuntivamente), è stato stabilito, paritariamente, in linea con le retribuzioni stabilite in altre società non quotate interamente controllate dal MEF di analogo rilevanza e tenuto conto della natura di *start up* di ITA, nella misura complessiva di 600 mila euro annui lordi (400 mila euro di compenso fisso e 200 mila euro di compenso variabile), a fronte di quello differenziato fissato precedentemente (220 mila euro per il Presidente e 675 mila euro per l'Amministratore delegato/Direttore generale).

La Società si è dotata di una vera e propria struttura organizzativa soltanto in prossimità dell'avvio dell'attività operativa di volo.

Essa, tuttavia, è stata formalmente approvata dal Consiglio di amministrazione in data 27 dicembre 2021, limitatamente, però, alle Direzioni presidiate da dirigenti di primo livello a diretto ed immediato riporto del Presidente esecutivo e dell'Amministratore delegato/Direttore generale, in rapporto alle deleghe operative a costoro rispettivamente conferite.

7. Nella seduta del 31 gennaio 2022, a distanza di quasi cinque mesi dall'inizio dell'attività operativa ed in vista dell'avvio delle trattative per la scelta del *partner* strategico (vedasi *infra*), il Consiglio di amministrazione ha provveduto ad aggiornare il piano industriale, approvato nel luglio nell'anno precedente, estendendone la durata al quinquennio 2022/2026.

Un ultimo aggiornamento concernente l'arco di piano 2023/2026, condiviso con la compagnia aerea con la quale è attualmente in corso la trattativa per la cessione di una quota del capitale sociale (v. *infra*), è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 28 marzo 2023.

8. In data 2 marzo 2022 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato l'11 febbraio precedente ai sensi della normativa in materia di dismissione delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici, con il quale, richiamate in premessa le previsioni di cui all'art. 79, comma 4-*bis* del d.l. n. 18/2020 e del

decreto costitutivo, nonché le conformi assunzioni del piano industriale di ITA approvato in data 18 dicembre 2020, concernenti l'esigenza/obiettivo strategico per la Società di sviluppare *"...sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri..."* si disponeva di *"...avviare un processo di apertura del capitale sociale di ITA S.p.a. da realizzare, anche in più fasi, attraverso il ricorso, singolo o congiunto, a una offerta pubblica di vendita e a una trattativa diretta, al fine di favorire il predetto percorso di conclusione di partnership e integrazioni, con l'obiettivo di potenziare l'attività della società e le sue prospettive industriali e occupazionali..."*.

La procedura competitiva si è protratta per l'intero anno, senza tuttavia giungere a soluzione, pur dopo l'individuazione, alla fine di agosto, di una cordata concorrente la cui offerta era stata ritenuta maggiormente rispondente agli obiettivi fissati dal d.p.c.m., con il quale era stato avviato un negoziato in esclusiva.

Sicché, alla fine dell'anno, con un altro d.p.c.m. adottato in data 22 dicembre 2022, dopo essersi dichiarata conclusa la procedura indetta con il precedente provvedimento, è stata confermata la necessità di procedere alla dismissione della partecipazione del MEF in ITA, rivedendone, tuttavia, integralmente le modalità *"...al fine di accelerare la definizione di partnership che assicurino il perseguimento degli obiettivi di sviluppo e di potenziamento..."* dell'attività della Società.

Nello specifico ed in sintesi, è stato previsto:

- che la cessione della partecipazione sarebbe stata effettuata tramite trattativa diretta limitata ai soggetti che *"...singolarmente o nell'ambito di un raggruppamento..."* avevano partecipato alla precedente procedura a condizione che gli stessi non fossero sottoposti a vincoli tali da impedire l'acquisizione del controllo o della maggioranza del capitale;
- che tra gli offerenti doveva essere necessariamente presente una compagnia aerea che sarebbe stata tenuta ad acquisire *"...la maggioranza del capitale oggetto di ciascuna fase dell'operazione..."*;
- che l'offerente doveva garantire che, anche alla data dell'uscita del MEF dal capitale, la maggioranza fosse comunque detenuta da una compagnia aerea;
- che il prezzo di acquisto della partecipazione doveva tener conto del valore del patrimonio netto di ITA quale risultante dal bilancio della società, dalle relazioni finanziarie intermedie e dalle stime di chiusura dell'esercizio e che l'acquisizione della partecipazione avrebbe potuto essere rappresentata, in tutto o in parte, dalla sottoscrizione, da parte dell'acquirente, di uno o più aumenti di capitale, anche riservati, all'uopo deliberati dalla Società.

È stato altresì disposto che la trattativa in esclusiva sarebbe stata diretta a definire:

- il piano industriale di sviluppo e crescita, con particolare attenzione allo sviluppo degli *hub* nazionali, all'ingresso in mercati strategici e all'incremento delle rotte a lungo raggio;
- un accordo sulle modalità di gestione della Società tali assicurare il conseguimento degli obiettivi del piano industriale, prevedendo, a tal fine, il preminente coinvolgimento della compagnia aerea offerente, il riconoscimento in favore del MEF di adeguati poteri di controllo, del diritto di gradimento su nuovi azionisti e di meccanismi di presidio sulle decisioni rilevanti ai fini del perseguimento degli obiettivi di sviluppo e potenziamento della Società;
- le clausole di opzione relative alla cessione della partecipazione residua detenuta dal MEF;
- il contratto che avrebbe disciplinato l'operazione di acquisto o sottoscrizione degli aumenti di capitale che sarebbero stati deliberati.

Con comunicato stampa in data 18 gennaio 2023, il MEF ha reso noto di aver ricevuto, entro il termine fissato (alle ore 18.00 dello stesso giorno) una lettera di intenti per acquisire una quota di minoranza della Società da parte della compagnia aerea europea che aveva partecipato alla procedura indetta con il d.p.c.m. 11 febbraio 2022, in associazione con un'altra società di trasporto marittimo, riservandosi di esaminarne la congruità nel rispetto dei requisiti previsti dal d.p.c.m. e che, entro lo stesso termine, non erano pervenute altre offerte.

Con comunicato stampa emesso il successivo 27 gennaio, il MEF ha reso noto che, nella stessa data, era stata sottoscritta la suddetta lettera di intenti, da considerarsi propedeutica all'apertura di "*...una trattativa privata tra le parti...*", preannunciando che non sarebbero stati "*...diffusi ulteriori dettagli sulla discussione in corso...*".

9. L'anno 2022 è stato caratterizzato da tensioni nell'ambito del Consiglio di amministrazione a causa di una persistente contrapposizione tra il Presidente esecutivo e la maggioranza dei consiglieri non esecutivi su alcuni rilevanti temi di gestione aziendale concernenti, principalmente, la procedura di privatizzazione, di cui si è testé detto, nonché, per alcuni versi, anche quella di determinazione del compenso spettante agli organi esecutivi.

Tali contrasti hanno finito per ripercuotersi negativamente sul funzionamento dell'Organo amministrativo, ove si consideri che sei consiglieri non esecutivi in data 29 marzo, hanno rassegnato le loro dimissioni dall'incarico, e che, conseguentemente, essendosi provveduto alla

loro sostituzione soltanto il 16 novembre successivo, per buona parte dell'anno la Società è stata amministrata da un Organo esecutivo composto, nella maggioranza dei suoi membri, da consiglieri dimissionari rimasti in carica a norma dell'art. 2385, comma 1 c.c.

In prosieguo, il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 12 ottobre, con una deliberazione adottata a maggioranza dai sei consiglieri dimissionari e dall'Amministratore delegato (poi confermata nella seduta del 20 ottobre successivo) ha revocato le deleghe esecutive già conferite al Presidente attribuendole all'Amministratore delegato.

A seguito di tale deliberazione, che è stata impugnata dal Presidente in sede civile, si è pervenuti, ad iniziativa del MEF e previa modifica statutaria, ad un nuovo assetto del governo societario, per ciò che concerne sia il numero dei componenti dell'Organo amministrativo, sia, parzialmente, le persone chiamate a rivestire l'incarico.

Infatti, in data 8 novembre 2022, l'Assemblea ha deliberato, tra l'altro:

- i) in sede straordinaria, di modificare l'art. 10, comma 1 dello Statuto, ivi prevedendosi, che il Consiglio di amministrazione fosse composto da un minimo di 3 a un massimo di 9 consiglieri (anziché da un minimo di 5 a un massimo di 11, come precedentemente disposto), nonché il successivo comma 4, con l'inserimento della clausola c.d. *simul stabunt simul cadent*, in caso di dimissioni della maggioranza dei consiglieri;
- ii) in sede ordinaria, la revoca, con effetto immediato, del Presidente (anche dall'incarico di componente del Consiglio di amministrazione) per il venir meno del rapporto di fiducia dell'Azionista, con riserva di eventuali e successive iniziative a tutela della Società.

Successivamente, in data 16 novembre, l'Assemblea ha nominato un nuovo Consiglio di amministrazione composto di 5 membri (che si è regolarmente insediato il 21 novembre seguente), confermando due soltanto dei precedenti componenti ed indicando tra quelli di recente nomina il nuovo (terzo) Presidente della Società, autorizzando, altresì, il conferimento a quest'ultimo, da parte del neo-costituito Organo amministrativo, delle stesse deleghe già in capo al suo predecessore, salvo quella concernente le "risorse umane".

10. Il Consiglio di amministrazione, nella sopra citata seduta del 12 ottobre 2022, ha approvato la relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022, che ha evidenziato, in sensibile peggioramento rispetto alle previsioni di *budget*, un risultato netto negativo per circa 272 mln (principalmente imputabile all'aumento del prezzo del combustibile a seguito del conflitto in

Ucraina, alle fluttuazioni nel tasso di cambio tra euro e dollaro statunitense, nonché alla recrudescenza dell'epidemia Covid nei primi mesi dell'anno), che, sommato alle perdite del 2020 e del 2021, complessivamente pari a circa 149 mln, ha determinato una riduzione del capitale sociale, alla stessa data (pari a 720 mln), di oltre un terzo, così integrandosi, pertanto, la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile.

Conseguentemente, a norma del primo comma della suddetta norma codicistica, è stata disposta la convocazione dell'Assemblea, per l'adozione degli opportuni provvedimenti, contestualmente approvandosi lo schema di relazione da sottoporsi all'esame assembleare, unitamente alle osservazioni del Collegio sindacale.

L'Assemblea, nella seduta dell'8 novembre 2022, di cui si è già detto, preso atto della suddetta relazione e delle correlate osservazioni dell'Organo di controllo, ha deliberato di procedere al già previsto aumento di capitale di 400 mln, da versarsi nelle forme di legge, per effetto del quale esso si è attestato, alla stessa data, all'importo di 1,120 mld.

Il progetto di bilancio approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 28 marzo 2023 evidenzia alla chiusura dell'esercizio, nonostante il notevole valore dei ricavi operativi (1,54 mld), una perdita netta complessiva di 486 mln (per buona parte riferibile anch'essa ai suddetti eventi straordinari), un valore negativo dell'Ebit pari a 489 mln, un patrimonio netto di 524 mln ed una disponibilità di cassa pari a 418 mln.



MICHELE BIANCHI

Repertorio n. 10280

Raccolta n. 8105

**Verbale dell'assemblea ordinaria e straordinaria della società
ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A.****R E P U B B L I C A I T A L I A N A**

L'anno duemilaventidue, il giorno venti del mese di maggio,
in Fiumicino, in via Alberto Nasseti n. 2

20 maggio 2022

Innanzi a me **Dottor Michele Bianchi**, notaio in Roma, con studio in via Cola di Rienzo n. 285, iscritto al collegio notarile dei distretti riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia, è presente Il Dottor **Alfredo Altavilla**, nato a Taranto il 2 agosto 1963, domiciliato per la carica presso l'infrascritta sede sociale il quale interviene nella qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione, statutariamente designato alla presidenza dell'assemblea della società

"**ITALIA TRASPORTO AEREO SPA**", società con socio unico, con sede in Roma, Via Venti Settembre n. 97 capitale sociale euro 720.000.000 (settecentoventi milioni) numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e partita IVA 15907661001, REA RM-1622937, indirizzo di posta elettronica certificata italiatrasportoaereo@legalmail.it.

Detto comparente

**della cui identità personale, poteri e qualifica io notaio
sono certo**

mi chiede di redigere il presente verbale relativo alla adunanza dell'assemblea della indicata società, riunitasi, in sede ordinaria e straordinaria, in seconda convocazione, **anche in considerazione di quanto già rilevato dal Delegato del Socio, in data tre maggio duemilaventidue alle ore 10.30** per discutere e deliberare sul seguente

ordine del giorno**Parte ordinaria:**

1. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 di Italia Trasporto Aereo S.p.A.- Relazione degli Amministratori e del Collegio Sindacale.
2. Relazione sulla remunerazione del Presidente Esecutivo, dell'Amministratore Delegato e dei Dirigenti con Responsabilità Strategiche.
3. Dimissioni di Amministratori. Delibere Inerenti e Conseguenti.

Parte straordinaria:

1. Proposta di aumento del capitale sociale da Euro 720.000.000,00 ad Euro 1.120.000.000,00 e conseguente modifica dell'art. 5 (Capitale) dello Statuto sociale.
2. Modifica degli artt. 2 (sede), 8 (Convocazione dell'Assemblea), 9 (Presidenza dell'Assemblea e deliberazioni assembleari) e 11 (Gestione della Società) dello Statuto Sociale.

UFFICIO DELLE ENTRATE DI
ROMA 2

Registrato il 20/05/2022

N° 17339

Serie n. 1T

Aderendo alla richiesta io notaio dò atto di quanto segue.

Ha assunto la presidenza dell'indicata assemblea, ai sensi di legge e dell'art. 9 dello stato sociale il comparente Dottor Alfredo Altavilla il quale innanzi tutto ha constatato e fatto constare che:

- L'assemblea è stata regolarmente convocata a mezzo di avviso diramato al socio unico ed a tutti gli amministratori e sindaci in data 30 marzo 2022 a mezzo di posta elettronica certificata;

- **Sono risultati presenti, personalmente o in collegamento audio-video:**

- Il **Ministero dell'Economia e delle Finanze** con sede in Roma via XX settembre n. 97, codice fiscale 80415740580 unico socio titolare di tutte le 720.000 azioni di cui consta l'intero capitale sociale, **intervenuto** a mezzo del delegato **Dottor Stefano di Stefano**, in collegamento audio video, giusta delega di voto che, verificata nella sua regolarità e completezza ad opera del presidente, **è stata acquisita agli atti della Società.**

- **I membri del consiglio di amministrazione signori**

Dott. Fabio Daniele Maria Lazzerini, Amministratore delegato e Direttore Generale, in collegamento audio video;

avv. Alessandra Fratini, in collegamento audio video, amministratore;

prof. Angelo Piazza, in collegamento audio video, amministratore;

dott. Lelio Fornabaio, in collegamento audio video, amministratore;

dott.ssa Frances Vyvyen Ouseley, personalmente, amministratore;

dott.ssa Simonetta Giordani, in collegamento audio video amministratore;

prof. avv. Silvio Martuccelli, in collegamento audio video amministratore;

dott.ssa Cristiana Girelli, in collegamento audio video amministratore.

Oltre al comparente medesimo presidente del Consiglio di Amministrazione.

- **I membri del collegio sindacale signori:**

dott. Paolo Maria Ciabattoni, Presidente, in collegamento audio video;

dott.ssa Marina Scandurra, membro effettivo, in collegamento audio video;

dott. Giovanni Naccarato, membro effettivo, in collegamento audio video;

- Sono risultati inoltre presenti personalmente,

il **Magistrato della Corte dei Conti** delegato al controllo della società, Dottor Francesco Paolo Romanelli.

- Hanno assistito inoltre ai lavori col consenso degli altri partecipanti i signori:

avv. Filippo Corsi, **General Counsel e Segretario del Consiglio di Amministrazione;**

avv. Ranieri d'Atri, **Responsabile Corporate Affairs.**

Il presidente Alfredo Altavilla pertanto, verificata l'identità e legittimazione dei presenti, la regolarità della delega di voto, il rispetto delle norme statuarie dettate in materia di intervento e partecipazione ai lavori assembleari ha dichiarato l'assemblea validamente costituita a termini di legge e di statuto.

Il presidente è passato quindi alla trattazione del **primo punto all'ordine del giorno della parte ordinaria** proponendo di omettere la lettura della documentazione posta a corredo del bilancio già trasmessa al socio e depositata agli atti della società. A Tale proposta si sono associati il delegato dell'azionista ed il presidente del collegio sindacale.

Il presidente quindi, così come riportato nella Relazione sulla Gestione, ha proposto di assumere la seguente delibera:

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società ,

- vista la Relazione del Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2021;*
- esaminato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che chiude con una perdita netta di esercizio di **Euro 147.909.571,93**, a fronte di un Patrimonio Netto di **Euro 568.109.192,60**, comprensivo del risultato dell'esercizio;*
- vista la Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio al 31 dicembre 2021;*
- preso atto delle Relazione della Società di Revisione KPMG S.p.A. sul Bilancio al 31 dicembre 2021,*

D E L I B E R A

all'unanimità,

- di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2021;*
- di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che chiude con una **perdita netta di esercizio pari a Euro 147.909.571,93**, che si riporta a nuovo;*
- di conferire mandato al Consiglio di Amministrazione e, per esso, al Presidente e all'Amministratore Delegato, affinché gli stessi, disgiuntamente, anche a mezzo di procuratori speciali, con ogni più ampio potere, nessun escluso o eccettuato, procedano alla formalizzazione di tutti gli adempimenti e formalità connesse all'esecuzione della presente delibera."*

Il Socio Unico pertanto, udita la proposta del Presidente, in persona del delegato Dottor Stefano di Stefano, per chiamata verbale

- vista la Relazione del Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2021;*

- esaminato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che chiude con una perdita netta di esercizio di **Euro 147.909.571,93**, a fronte di un Patrimonio Netto di **Euro 568.109.192,60**, comprensivo del risultato dell'esercizio;
- vista la Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio al 31 dicembre 2021;
- preso atto delle Relazione della Società di Revisione KPMG S.p.A. sul Bilancio al 31 dicembre 2021, ha

D E L I B E R A T O

all'unanimità,

- *di approvare la Relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione sul Bilancio al 31 dicembre 2021;*
- *di approvare il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che chiude con una perdita netta di esercizio pari a Euro 147.909.571,93, che si riporta a nuovo;*
- *di conferire mandato al Consiglio di Amministrazione e, per esso, al Presidente e all'Amministratore Delegato, affinché gli stessi, disgiuntamente, anche a mezzo di procuratori speciali, con ogni più ampio potere, nessun escluso o eccettuato, procedano alla formalizzazione di tutti gli adempimenti e formalità connesse all'esecuzione della presente delibera.*

Il Bilancio unitamente alla descritta documentazione di corredo si allega al presente atto, in unica fascicolazione **sub. Lett. A**, omessane la lettura per volontà del componente.

Passando poi alla trattazione del **secondo argomento all'ordine del giorno della parte ordinaria**, il Presidente ha rammentato che la Relazione sulla Remunerazione del Presidente Esecutivo, dell'Amministratore Delegato e del management con responsabilità strategiche relativa all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021 è stata depositata agli atti della Società e trasmessa al Socio Unico; ha chiesto quindi di essere dispensato dalla lettura.

L'assemblea quindi, col voto favorevole dell'unico socio espresso per chiamata verbale ha

D E L I B E R A T O

di approvare la Relazione sulla remunerazione del Presidente Esecutivo, dell'Amministratore Delegato e dei Dirigenti con Responsabilità Strategiche, relativa all'esercizio sociale chiuso il 31 dicembre 2021 (Relazione Annuale sulla Remunerazione) depositata agli atti della società.

Prima di passare alla trattazione del terzo punto all'ordine del giorno della parte ordinaria, ha chiesto e preso la parola il delegato dell'unico socio il quale ha rappresentato che è intenzione del Ministero dell'Economia e delle Finanze rinviare ad una prossima Assemblea la trattazione del terzo punto all'ordine del giorno della parte ordinaria e dei due

punti all'ordine del giorno previsti nella parte straordinaria, in vista dell'operazione straordinaria, che si realizzerà presumibilmente nel mese di giugno 2022, che determinerà un cambio di controllo della Società e, quindi, un nuovo assetto societario, così da consentire anche ai nuovi Azionisti di effettuare le necessarie determinazioni. L'Assemblea quindi, preso atto di quanto comunicato dal delegato dell'unico socio, ha deliberato all'unanimità di rinviare ad una prossima Assemblea la trattazione del terzo punto all'ordine del giorno della parte ordinaria e dei due punti all'ordine del giorno della parte straordinaria.

Null'altro essendovi da deliberare il presidente ha dichiarato chiusi i lavori assembleari alle ore 10.50
Richiesto io Notaio ricevo il presente atto che viene da me letto al comparente che a mia domanda lo dichiara conforme alla sua volontà e con me Notaio lo sottoscrive in calce e firma a margine come per legge alle ore dodici
Dattiloscritto da persona di mia fiducia, ma per mia cura e completato a mano da me Notaio, occupa nove pagine e quanto sin qui della decima di tre fogli.
f.to ALFREDO ALTAVILLA
f.to MICHELE BIANCHI

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C



A

ALLEGATO "....." ALL'ATTO
REPERTORIO N. 10380
RACCOLTA N. 8105

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

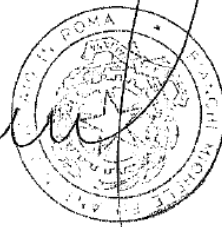
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]


PAGINA BIANCA

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



A handwritten signature in black ink, written vertically on the right side of the page.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

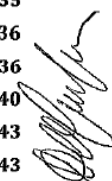
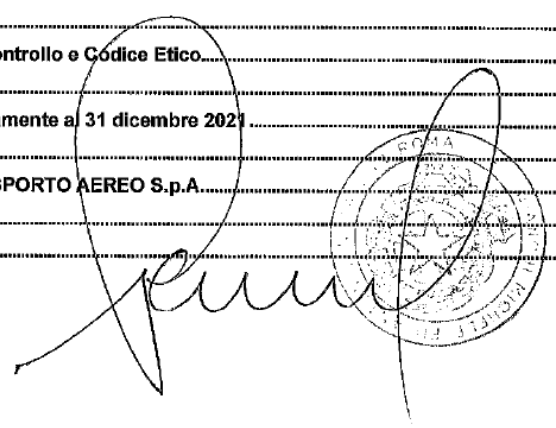
Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Relazione Finanziaria Annuale 31 dicembre 2021

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Organi Sociali

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

Consiglio di Amministrazione

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

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

Collegio Sindacale

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

Organismo di vigilanza

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

Magistrato Corte dei conti

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

Società di revisione legale dei conti

KPMG S.p.A.

Data Protection Officer

Stefano Terna

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Roberto Carassai

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Sintesi andamento della società

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

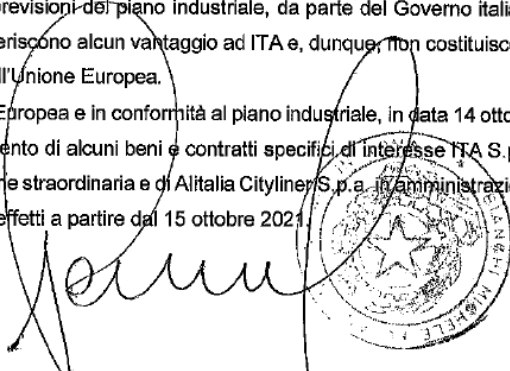
DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

- In data 15 luglio 2021 si è conclusa la discussione con la Commissione Europea, che ha inviato alle istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il Piano Industriale 2021-2025 della Società, la cui sostenibilità è stata confermata anche da pareri di congruità rilasciati dagli advisor indipendenti. La Commissione Europea ha, altresì, impartito anche alcune prescrizioni e condizioni in relazione all'operazione, dovendo la stessa necessariamente ispirarsi ad un principio di discontinuità economica rispetto ad Alitalia SAI;
- ITA Airways ha ottenuto dall'ENAC, in data 18 agosto 2021, il rilascio delle certificazioni funzionali all'avvio della propria attività, ovvero il Certificato di operatore aereo e la Licenza di Esercizio;
- In data 24 agosto 2021, ITA ha trasmesso ad Alitalia SAI la propria offerta vincolante avente ad oggetto l'acquisto di specifici beni e contratti, facenti parte del perimetro "Aviation" che è stata accettata dal venditore il 31 agosto 2021;
- in coerenza con la decisione della Commissione Europea è stata autorizzata la cessione diretta alla società ITA S.p.A. da parte di Alitalia SAI S.p.a. in amministrazione straordinaria e di Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria di alcuni beni e contratti specifici di interesse ITA S.p.A. nell'ambito del perimetro aviation individuati dall'offerta vincolante.
- in data 28 luglio 2021 l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento di capitale pari a € 700.000.000, mediante emissione di n. 700.000 nuove azioni ordinarie senza valore nominale, corrispondente alla prima quota prevista nell'ambito del Piano Industriale suddetto e che ha assicurato alla società un capitale sociale pari a € 720.000.000, integralmente versato.
- con decisione del 10 settembre 2021 la Commissione Europea ha riscontrato che la società ITA S.p.a. era un soggetto economicamente indipendente e in discontinuità da Alitalia e ha constatato che gli apporti di capitale, effettuati e da effettuarsi come da previsioni del piano industriale, da parte del Governo italiano per complessivi euro 1.350.000.000 non conferiscono alcun vantaggio ad ITA e, dunque, non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'ordinamento dell'Unione Europea.
- a seguito della decisione della Commissione Europea e in conformità al piano industriale, in data 14 ottobre 2021 si è perfezionato il contratto di trasferimento di alcuni beni e contratti specifici di interesse ITA S.p.A. da parte di Alitalia SAI S.p.a. in amministrazione straordinaria e di Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria mediante trattativa privata, con effetti a partire dal 15 ottobre 2021.



8

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

I principali numeri della Compagnia

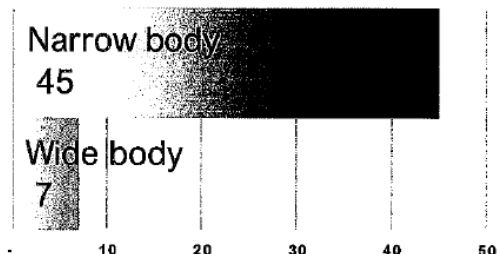


Attività	
N. voli (k)	15,6
Ore volo (k)	23,6
Posti offerti (Mln)	2,4
Passeggeri trasportati (Mln)	1,3

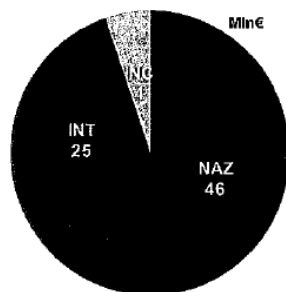


Indicatori Operativi	
Puntualità	
<i>in partenza entro 15'</i>	90,6%
<i>in arrivo entro 15'</i>	90,5%
Regolarità	99,8%
L.F.%	53,7%
CASK €cc	(14,9)
RASK €cc	4,9

Flotta **aamm 52**



Ricavi totali **90Mln€**
di cui Ricavi passeggeri **74,5Mln€**



DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Scenario Macroeconomico

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Operazione di acquisizione di beni e contratti

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Risultato Economico

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

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

The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official seal of the Italian Chamber of Deputies (Camera dei Deputati). The seal features a five-pointed star in the center, surrounded by the text 'REPUBBLICA ITALIANA' at the top and 'CAMERA DEI DEPUTATI' at the bottom.

A smaller, handwritten signature in black ink, located to the right of the main signature and seal.

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Analisi della struttura patrimoniale

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

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

Analisi della struttura finanziaria

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Business

Contesto di Riferimento

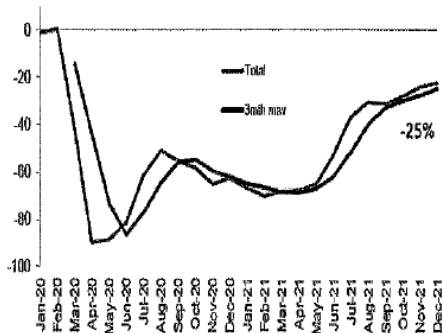
ITA Airways inizia le sue attività il 15 ottobre 2021 in un contesto di mercato ancora fortemente impattato dal Covid con un recupero atteso solo del 38% dei volumi pre-Covid del 2019.

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

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

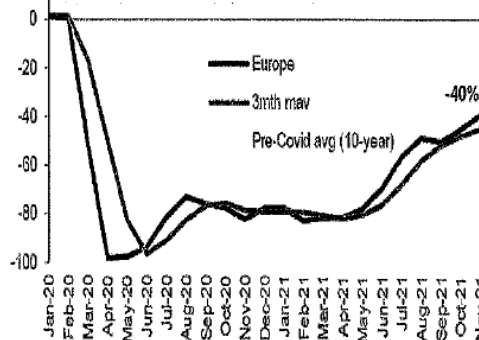
L'industria ha adeguato la propria offerta in misura minore rispetto all'andamento della domanda, come si evidenzia dai due grafici seguenti, relativi al traffico europeo (fonte Oxford Economics)

European air traffic, total flights
% change vs. 2019, no. flights



Source: Eurocontrol

European Air Passenger Traffic Growth
% change 2019, RPK



Source: IATA

[Handwritten signature]

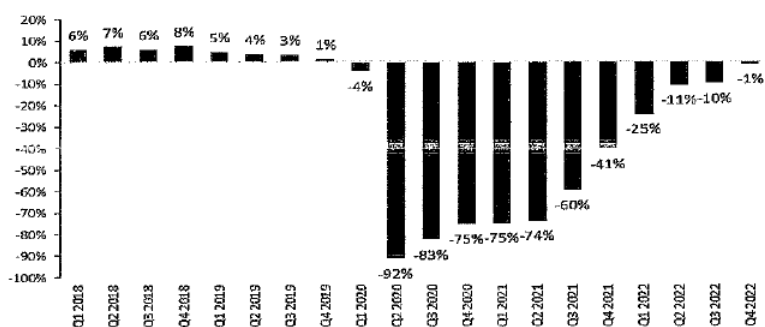
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

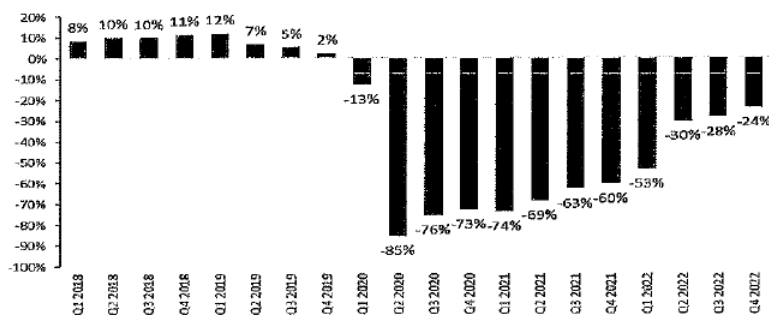
DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

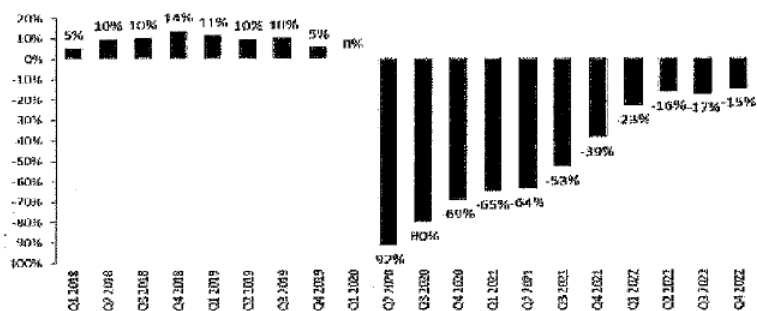
EU - North Atlantic ASK capacity Y/Y% & Q/Q%



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



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



DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Network

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

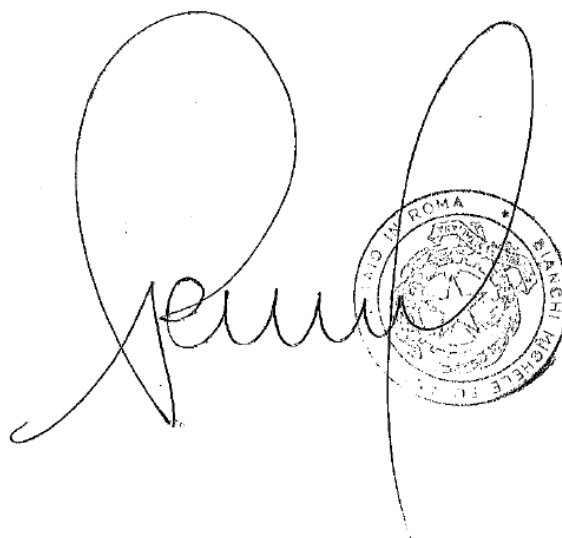
Il network di ITA è focalizzato su due basi: Fiumicino che rappresenta l'hub della nuova compagnia e Linate come city airport dedicato a servire il traffico local dell'area milanese verso i principali mercati domestici ed europei.

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

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

Di seguito il dettaglio del network dei diversi settori:

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official seal of the Italian Chamber of Deputies (Camera dei Deputati). The seal features the text 'CAMERA DEI DEPUTATI' around the perimeter and 'ROMA' at the top. In the center, there is a coat of arms. The signature appears to be written over the seal.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Flotta

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Safety

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

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

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

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

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

Andamento degli indicatori di Safety performance.

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

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

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

Normative di gestione della sicurezza.

Non sono previste variazioni significative dell'attuale impianto normativo.

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Business Passeggeri

Scenario

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

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

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

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

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

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

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

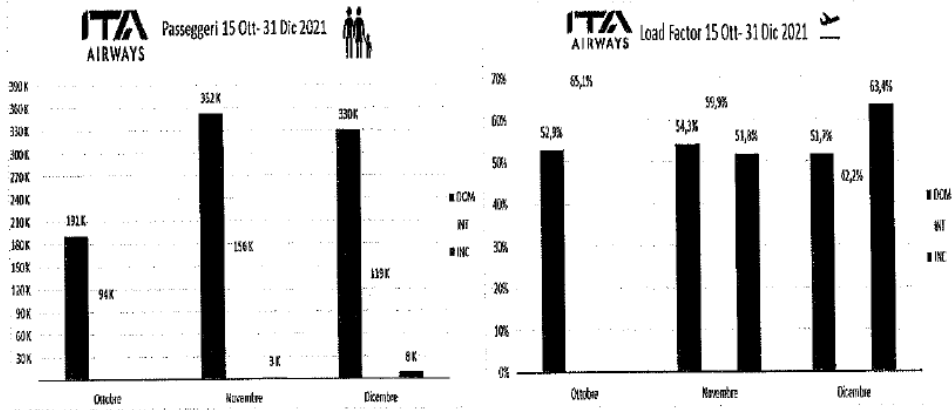
Andamento nel periodo

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

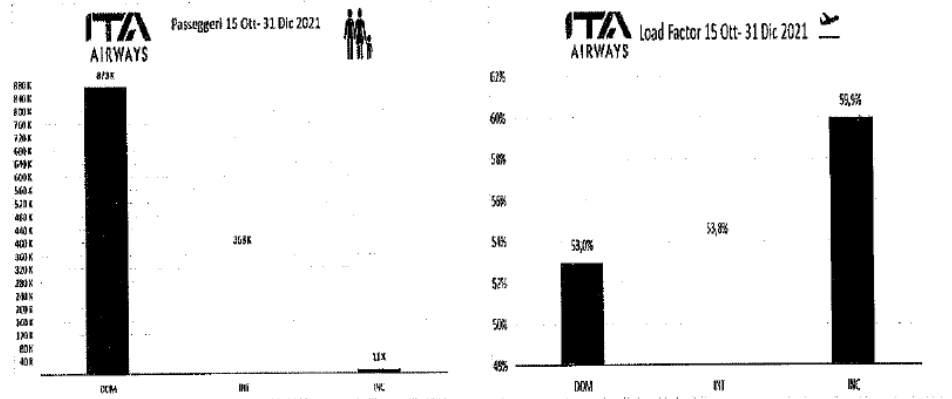
Il load factor, dato dal rapporto tra il traffico -in termini di RPK (Revenue Passengers Kilometers) - e la capacità offerta - in termini di ASK (Available Seats Kilometers) - si è attestato nel periodo al 53,7%, sostanzialmente in linea con il target previsto nel piano industriale della compagnia (53,4%).

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

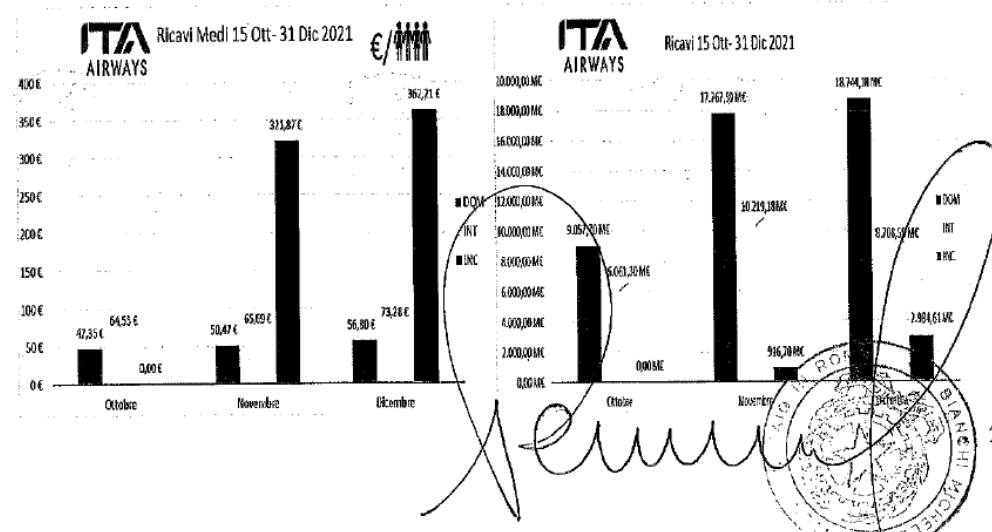
DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C



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

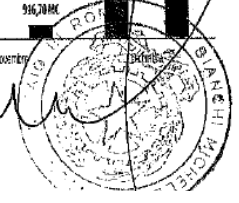


I ricavi totali passeggeri si sono invece attestati a 74,4M€ e un ricavo medio di 59,4 €

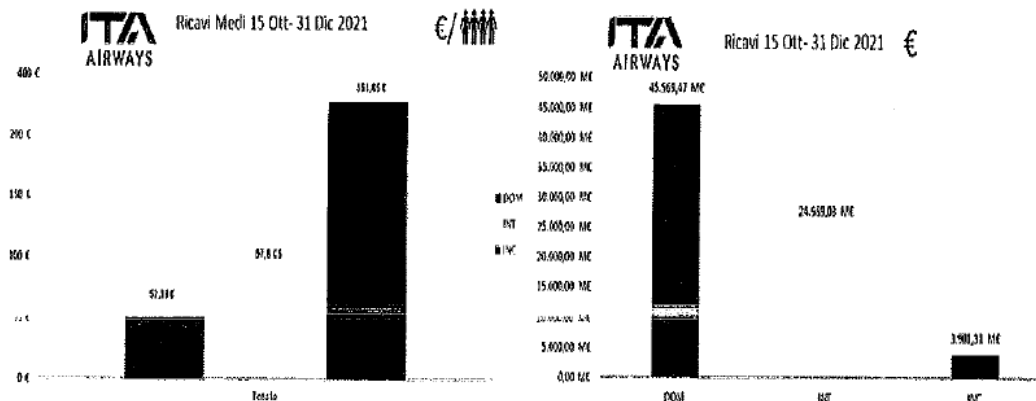


[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C



Nazionale

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

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

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

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

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

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

ITA AIRWAYS Market Share Ottobre-Dicembre 2021 apt servizi da ita-airways*



*Fonte dati IATA

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

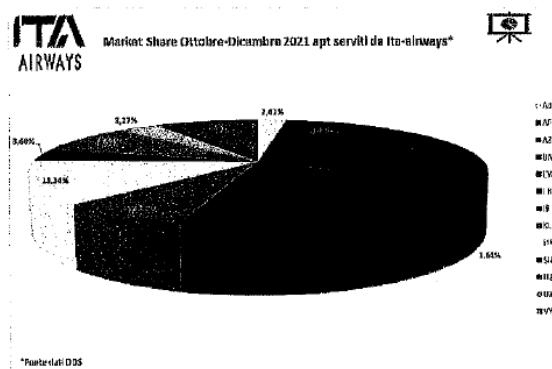
Internazionale

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

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

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

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



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

Intercontinentale

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

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

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

Business Charter

Nel 2021 ITA Airways ha operato nel segmento charter passeggeri, generando ricavi per circa €/mili 14. 19 passeggeri trasportati sono stati 2.440 operando in totale 41 voli su rotte internazionali e domestiche.

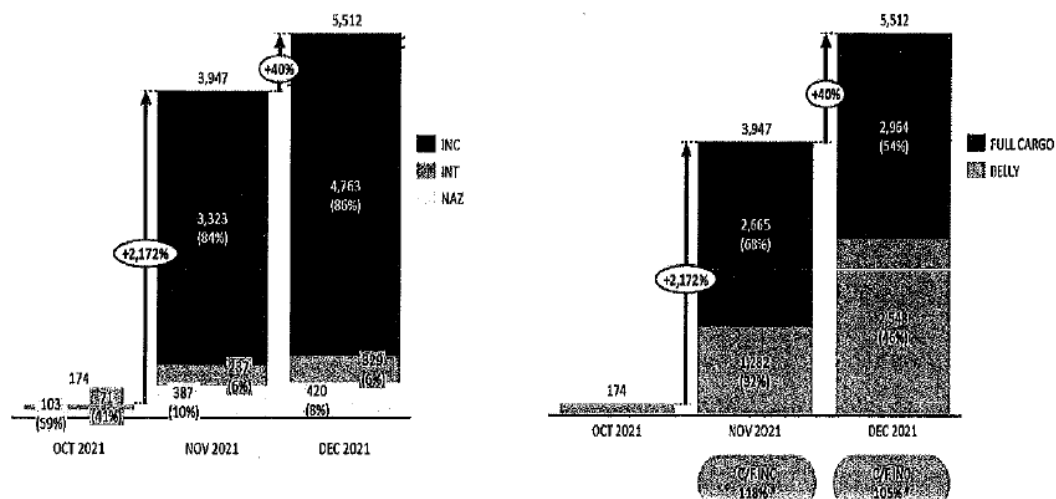
DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Business Cargo

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

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

Rev. x 1000



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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Regolarità e Puntualità

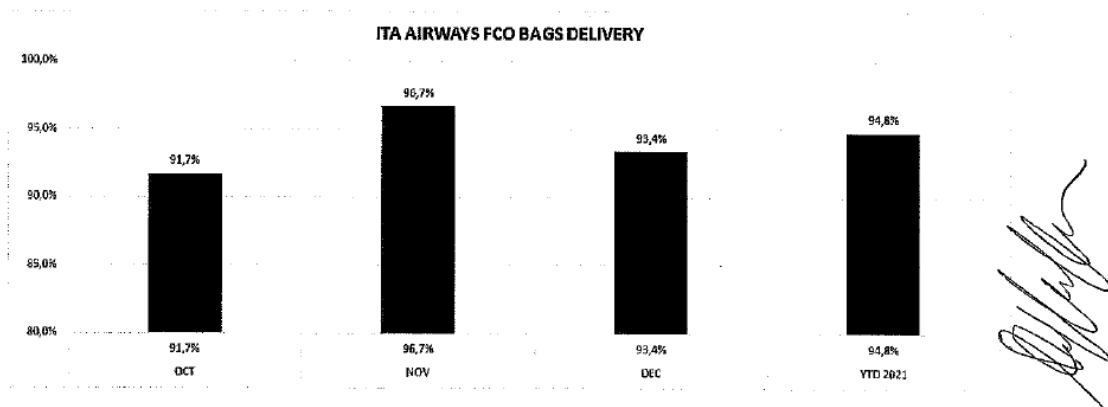
Dall' inizio delle operazioni al 31 dicembre 2021, ITA Airways ha totalizzato 15.373 voli di linea passeggeri registrando complessivamente una puntualità in partenza entro i 15' dall'orario schedulato del 90,6%. Similmente anche la puntualità in arrivo entro i 15' consuntiva un risultato pari al 90,5%.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

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

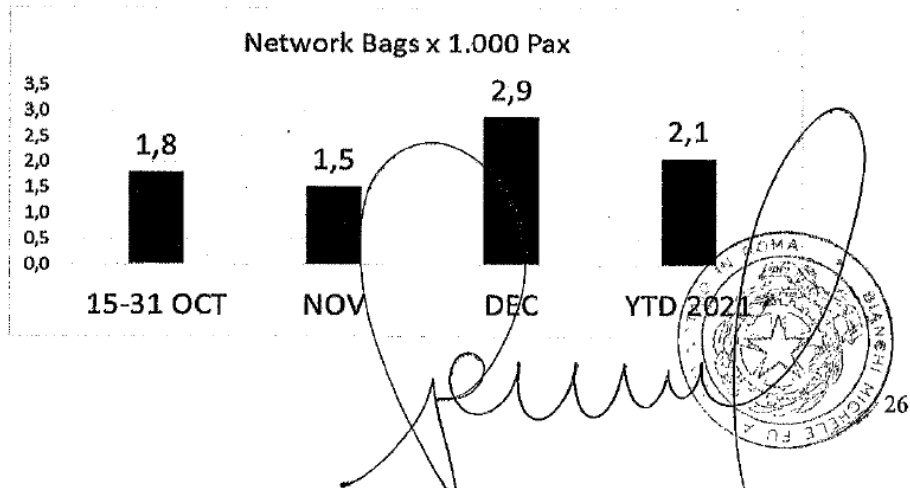
Bagagli

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

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



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



DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Flight Operations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Customer Experience

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

In-flight

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

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

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

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

Ground

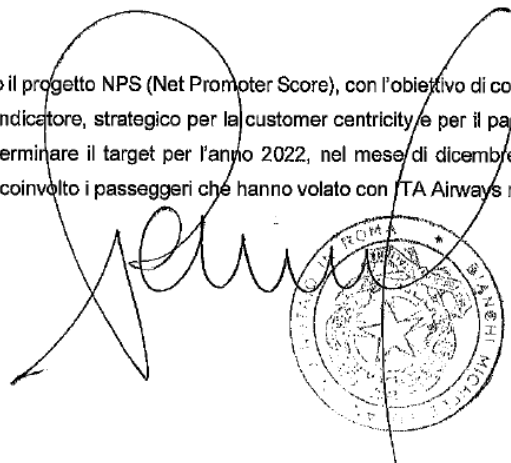
Le operazioni c/o il main hub di Fiumicino sono state avviate dal Terminal 1, in cui sono stati identificati specifici desk per le diverse categorie di passeggeri, dedicando un'apposita area ai passeggeri Premium (Business, Comfort, Premium Economy). È stato inoltre previsto l'imbarco differenziato per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

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

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

Rilevazione Qualità

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

A large, stylized handwritten signature in black ink is written over a circular official stamp. The stamp contains the text 'REPUBBLICA ITALIANA' and 'CAMERA DEI DEPUTATI' around the perimeter, with a central emblem. The signature is written in a cursive, flowing style.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Brand e Comunicazione

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

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

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

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

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

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

- Customer Care

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Il programma “Volare”

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

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

Il programma dispone di quattro Club, *Smart, Plus, Premium ed Executive*, con benefici crescenti in base al tier di appartenenza. L'accesso ai Club esclusivi è subordinato al raggiungimento annuale di 30.000 punti qualificanti per il Club Plus, 60.000 punti qualificanti per il Club Premium e 90.000 punti qualificanti per il Club Executive.

Sin dall'avvio delle operazioni, Volare ha attivato una strategia di *acquisition* attraverso una campagna di status match volta ad incrementare la propria *customer base*. Tale campagna ha avuto un forte risalto mediatico sia in Italia sia all'estero, consentendo di fidelizzare la clientela proveniente da altri programmi di fedeltà e residenti in altri Paesi.

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

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official seal of the Italian Chamber of Deputies (Camera dei Deputati). The seal features a central five-pointed star and the text 'REPUBBLICA ITALIANA' and 'CAMERA DEI DEPUTATI' around the perimeter. The signature and seal are positioned over the bottom right portion of the page.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Alleanze e Accordi

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

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

Al 31 dicembre 2021, ITA-Airways ha attivi:

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

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

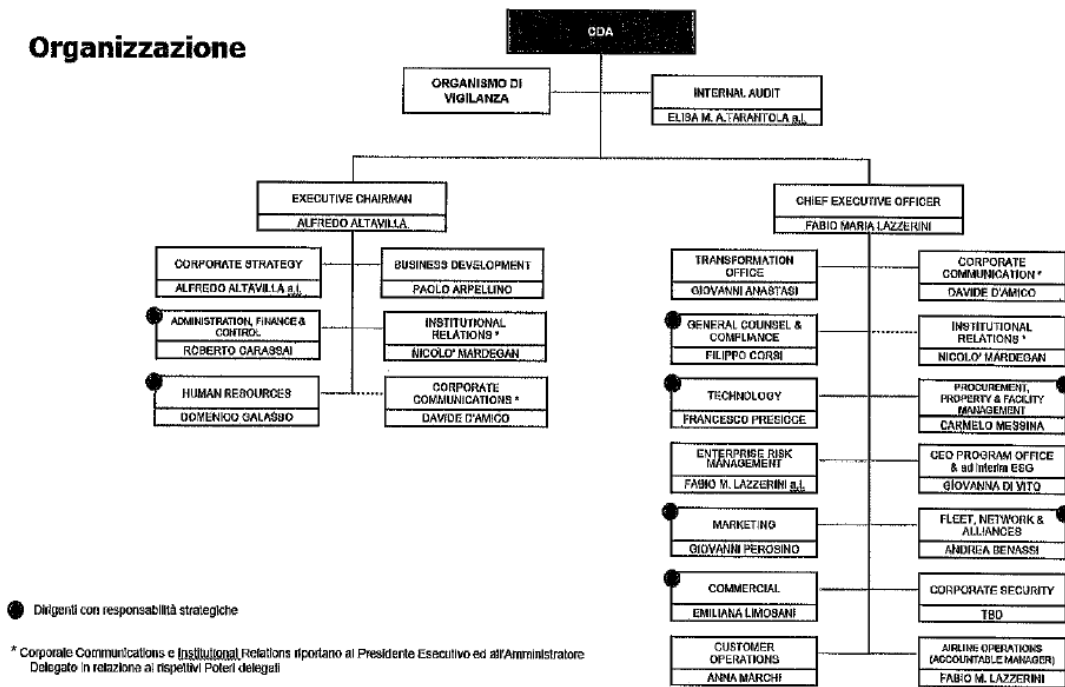
Sono in corso interlocuzioni costanti sia con i partner attuali che con potenziali nuovi partner. L'obiettivo per il primo trimestre 2022 sarà superare i 70 Partner di Prorata Speciale e l'attivazione di altri 5 accordi di Codeshare. In estate sarà possibile fare ulteriori passi avanti, in concomitanza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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Risorse Umane

Organigramma

Organizzazione



Persone

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

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

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Circular stamp: M. POMA, DI BIANCHI MICHELE, ITALIA AIRWAYS]

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Il Processo di Assunzione

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

Primo Semestre 2021:

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

luglio – settembre 2021

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

settembre –15 ottobre 2021

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

15 ottobre - 31 dicembre 21

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

Relazioni Industriali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Formazione e Addestramento del Personale Navigante

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE04-EE0DD0839D8C

Altre Informazioni

Scenario normativo interno, comunitario, internazionale

Ambito Nazionale

Normativa emergenziale COVID-19

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

Ambito Comunitario

Slot

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

UE – Ucraina

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

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

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

UE – Qatar

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

UE – ASEAN

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

EU – Armenia

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

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

EU – Tunisia

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

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

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

Adozione direttiva PNR

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

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

Fit for 55

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Ambito Extra-UE

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Informazioni di carattere societario

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Approvazione bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020

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

Organi sociali

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

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

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

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

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

Governance aziendale e deleghe

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

Assemblea degli azionisti

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

Consiglio di Amministrazione

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Presidente Esecutivo

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

Amministratore Delegato

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

Collegio Sindacale

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

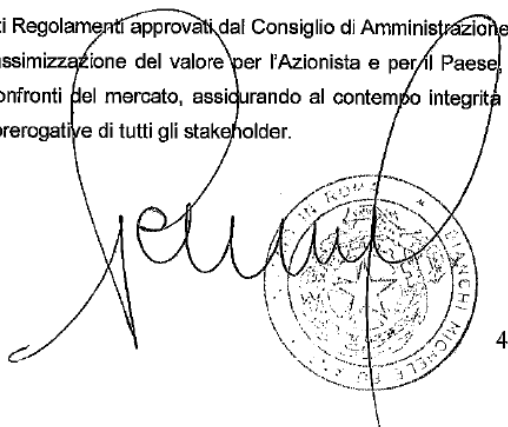
Alle riunioni del Consiglio di amministrazione partecipa altresì il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12, L. n.259/1958.

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

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

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

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

A large, stylized handwritten signature in black ink is written over a circular official seal. The seal features a central emblem and text around its perimeter, including the words 'SOCIETÀ PER AZIONI' and 'ITA AIRWAYS'. The signature is written in a cursive, flowing style.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Operazioni con Parti correlate

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

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

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

Attività di direzione e coordinamento

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

Contenziosi in essere

Contenzioso trasportistico

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

Contenzioso giuslavoristico

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

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

Altri contenziosi

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Politiche di gestione della sicurezza

Sicurezza informatica

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

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

Sicurezza Aerea

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

Sicurezza del Patrimonio

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Environment, Social and Governance

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

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

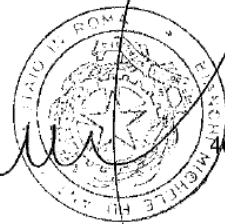
È stato istituito un Comitato di Sostenibilità per l'indirizzo e la governance delle iniziative sui tre principi di sostenibilità:

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

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

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

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



DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Sistemi informativi

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

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

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

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

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

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

Ambito Digitale

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Riduzione costi

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

Processo di separazione dati

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

Innovazione tecnologica

ITA Airways si è dotata della funzione Innovation Technology con l'intento di presidiare le nuove tecnologie emergenti utili a migliorare i processi e le diverse funzioni di business e soprattutto per dare risposte alle richieste del mercato di riferimento in cui opera ITA Airways ed in ottica della "new normality" post Covid. Innovazione, digitalizzazione e sostenibilità sono gli elementi fondanti del piano industriale e della strategia elaborata da ITA Airways per rispondere adeguatamente alle sfide tecnologiche e alle opportunità legate alla trasformazione digitale.

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Attività di Ricerca e Sviluppo

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

Analisi e gestione dei rischi

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

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

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

Modello di Organizzazione Gestione e Controllo e Codice Etico

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Prevedibile Evoluzione della Gestione

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2021

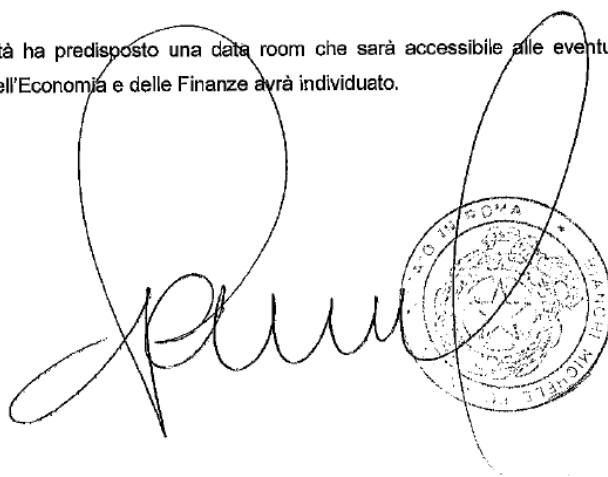
Il mese di febbraio 2022 ha visto il grave deterioramento dei rapporti tra la Russia e l'Ucraina. Le operazioni militari hanno accresciuto l'incertezza dello scenario macroeconomico, con conseguenze significative sulla crescita dei prezzi delle materie prime, e del petrolio in particolare, che si stanno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

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

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

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

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text 'MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE' around the perimeter and 'MICHELE...' in the center. The signature overlaps the stamp.

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Proposta all'assemblea

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

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

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società quindi,

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

delibera

all'unanimità,

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

DocuSigned by:
Alfredo Altavilla
A2EF7C025F5D4A8...

DocuSigned by:
Fabio Maria Lazzerini
BA036DD4031349D...

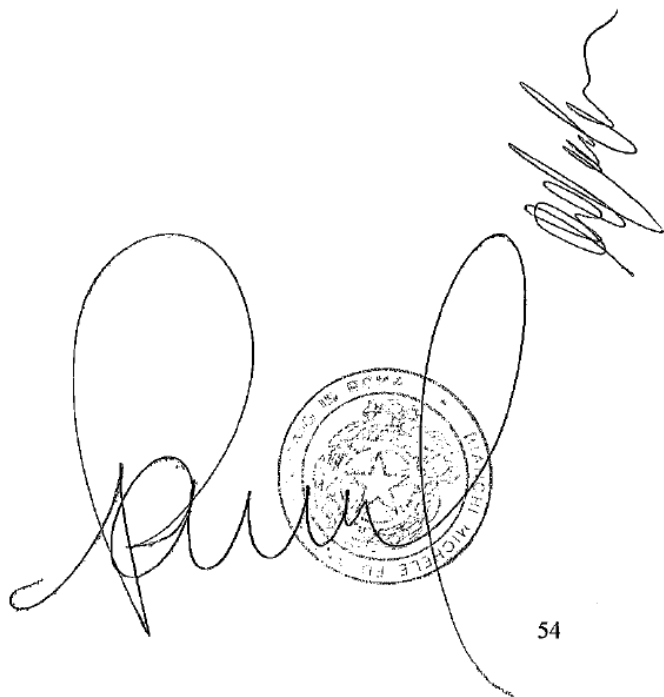
DocuSigned by:
Alfredo Altavilla

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

al 31 dicembre 2021

Prospetti contabili



The image shows a handwritten signature in black ink, which is partially obscured by a circular official seal. The seal is the emblem of the Italian Chamber of Deputies, featuring a star in the center and the text "REPUBBLICA ITALIANA" and "CAMERA DEI DEPUTATI" around the perimeter. To the right of the main signature, there is a smaller, more distinct handwritten signature.

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Situazione patrimoniale e finanziaria**Attivo patrimoniale**

<i>valori in euro</i>	Nota	31.12.2021		31.12.2020
			<i>di cui con parti correlate</i>	<i>di cui con parti correlate</i>
Attività non correnti				
Flotta	4.1	27.138.854		0
Altre attività materiali	4.2	85.278.299		0
Attività Materiali		112.416.153		0
Diritti d'uso - Flotta		402.157.169		0
Diritti d'uso - Altre attività		2.800.904		0
Diritti d'uso	4.3	404.958.073		0
Marchi a vita utile indefinita		90.000.000		0
Marchi a vita utile definita		2.354.953		0
Altre attività immateriali		73.337.504		0
Attività Immateriali	4.4	165.692.457		0
Crediti finanziari non correnti	4.5	129.433.172		38.886
Attività per imposte anticipate	4.6	42.871.048		323.249
Altre attività non correnti	4.5	172.304.220		362.115
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		856.369.903		362.115
Attività correnti				
Rimanenze	4.7	3.689.492		0
Crediti commerciali	4.8	34.877.514	82.320	0
Altre attività correnti	4.9	45.101.283		38.886
Crediti finanziari correnti	4.10	131.617.014		0
Crediti tributari	4.11	30.388.459		52.222
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.12	448.627.581		19.743.617
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		692.301.323		19.834.705
Attività classificate come detenute per la vendita		1.118.250		0
TOTALE ATTIVITA'		1.548.789.477		20.196.820

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Passivo patrimoniale e patrimonio netto

valori in euro	Nota	31.12.2021		31.12.2020	
			di cui con parti correlate		di cui con parti correlate
PATRIMONIO NETTO					
Capitale e Riserve					
Capitale Sociale		720.000.000		20.000.000	
Riserva da utili/perdite attuariali		(211.427)		0	
Riserva da hedge accounting		(2.745.765)		0	
Utili (Perdite) portati a nuovo		(1.024.054)		0	
Utile (Perdita) d'esercizio		(147.909.572)		(1.024.054)	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	4.14	568.109.193		18.975.946	
Passività non correnti					
Passività per locazioni finanziarie	4.15	347.809.899		0	
Derivati non correnti con fair value passivo	4.16	3.612.835		0	
TFR e altri benefici ai dipendenti	4.17	1.308.685		15.740	
Altri Fondi	4.18	137.521.262		0	
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		490.052.681		15.740	
Passività correnti					
Debiti Finanziari		17.796		0	
Passività per locazioni finanziarie		86.841.463		0	
Altri fondi correnti		193.663.329		0	
Debiti commerciali	4.19	139.423.283	2.779.819	896.174	
Altre passività	4.20	69.828.048		212.898	
Passività fiscali correnti	4.21	853.686		96.263	
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		490.627.603		1.205.134	
TOTALE PASSIVITÀ		980.680.284		1.220.874	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		1.548.789.477		20.196.820	

The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is the official seal of the Italian Chamber of Deputies (Camera dei Deputati). The seal is circular and contains the text 'CAMERA DEI DEPUTATI' and 'REPUBBLICA ITALIANA' around a central emblem featuring a star and other symbols.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Conto economico

valori in euro	Note	2021		2020	
			di cui con parti correlate		di cui con parti correlate
Attività in Funzionamento					
Ricavi del traffico	5.1	87.763.264	82.320		
Altri ricavi operativi	5.2	2.245.004			
Totale ricavi operativi		90.008.268			
Consumi di materie prime e materiali di consumo	5.3	(40.327.419)	(12.790.074)	(918)	
Costi per servizi	5.4	(166.235.823)	(131.628)	(988.266)	(2.156)
Costi per il personale	5.5	(35.510.563)		(360.088)	
Ammortamenti e svalutazioni	5.6	(24.174.717)			
Altri costi operativi	5.7	(1.440.227)		(32)	
Totale costi operativi		(267.688.749)		(1.347.304)	
Risultato operativo (EBIT)		(177.680.481)		(1.347.304)	
Proventi (oneri) finanziari	5.8	(11.909.810)			
Risultato prima delle imposte		(189.590.290)		(1.347.304)	
Imposte correnti e differite	5.9	41.680.718		323.249	
Risultato del periodo da attività di funzionamento		(147.909.572)		(1.024.054)	
Utile (Perdita) d'esercizio		(147.909.572)		(1.024.054)	

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Conto economico complessivo

<i>valori in euro</i>	2021
A Utile (Perdita) d'esercizio	(147.909.672)
B Altre componenti del conto economico complessivo:	
- Utili / (perdite) attuariali netti dei piani a benefici definiti	(211.427)
Totale altri utili /(perdite) complessivi non riclassificabili a conto economico , al netto dell'effetto fiscale	(211.427)
C Altri utili /(perdite) che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio:	
- Utili / (perdite) su strumenti di cash flow hedge	(3.612.835)
- Effetto fiscale relativo agli "Utili/(perdite) che saranno riclassificati nell'utile /(perdita) dell'esercizio	867.080
Totale Altri utili /(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati nell'utile /(perdita) d'esercizio, al netto dell'effetto fiscale	(2.745.755)
Totale Altri utili /(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B + C)	(2.957.182)
Utile / (perdita) complessivo di esercizio (A + B + C)	(150.866.754)

The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official seal. The seal features a five-pointed star in the center, surrounded by the text 'REPUBBLICA ITALIANA' at the top and 'CAMERA DEI DEPUTATI' at the bottom. The signature appears to be written over the seal.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO**

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Rendiconto Finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO		31.12.2021	31.12.2020
Utile (Perdita) d'esercizio		(147.909.572)	(1.024.054)
Rettificato da:			
Ammortamenti		23.814.849	
Accantonamenti/(Assorbimenti) dei fondi		19.062.737	15.164
Altre variazioni dei fondi		(8.491.001)	
Effetti adeguamento cambi attività e passività in valuta		11.105.974	
(Rivalutazioni)/svalutazioni delle attività		1.026.072	
Oneri/(proventi) finanziari non monetari		24.168	
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		(42.547.799)	(323.249)
Variazione dei fondi TFR e altri benefici ai dipendenti		1.292.945	
Variazione del capitale circolante		98.471.873	1.114.046
Totale rettifiche		103.759.807	805.961
Flusso monetario da attività operativa	(A)	(44.149.765)	(218.093)
(Investimenti in attività materiali)		(78.710.538)	
(Investimenti in diritti d'uso)		(62.400.135)	
(Investimenti in attività immateriali)		(98.781.117)	
(Investimenti in attività finanziarie non correnti)		(43.133.791)	(38.866)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di attività finanziarie non correnti		6.383.201	
Altre rettifiche		38.896	576
Flusso monetario da attività di investimento	(B)	(274.603.484)	(38.290)
Accensione finanziamenti correnti			
Accensione di debiti per leasing finanziario		62.400.135	
Variazioni Patrimonio Netto		(2.957.182)	
Strumenti finanziari derivati		3.612.835	
Rimborso quote debito leasing		(18.653.542)	
Variazioni delle altre attività/passività finanziarie correnti		(765.054)	
Aumento di capitale a pagamento		700.000.000	20.000.000
Flusso finanziario da attività di finanziamento	(C)	745.637.192	20.000.000
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)		426.883.943	19.743.617
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio		19.743.617	0
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio		446.627.561	19.743.617

DocuSigned by:

Alfredo Altavilla

A2EF7CC28F5D4A8...

DocuSigned by:

Fabio Maria Lazzerini

8A039DD4391346D...



DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio

1. Parte generale

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

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

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

2. Principi contabili significativi

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

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

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

Prospetti e schemi contabili

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

Principi contabili e criteri di valutazione

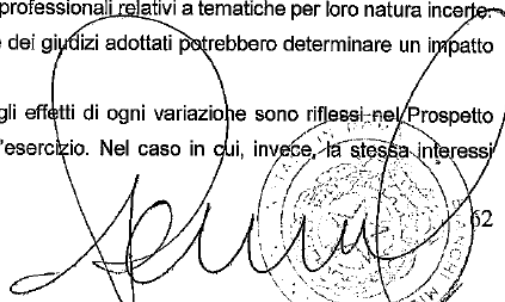
Nel seguito sono descritti i più rilevanti principali contabili e criteri di valutazione applicati dalla Società nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

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

Uso di stime e valutazioni

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

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



62

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Riduzione di valore delle attività (*Impairment Test*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

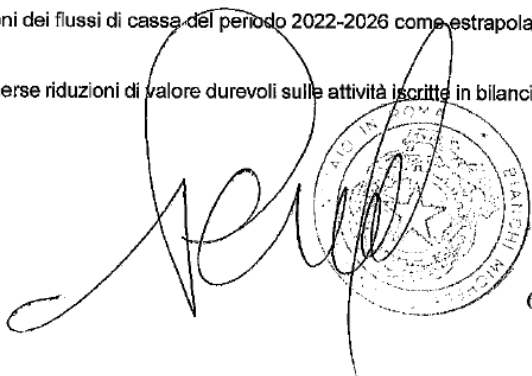
- organizzazione dei voli in logica di network, mirata a massimizzare i benefici a livello di rete e non di singola rotta;
- intercambiabilità degli aeromobili sulle rotte;
- intercambiabilità ed utilizzo promiscuo degli aeromobili e degli equipaggi;
- sistemi di gestione e vendite centralizzati per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

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

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

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

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text 'CAMERA DEI DEPUTATI' around the perimeter and 'DIREZIONE GENERALE' in the center. The signature and stamp are positioned over the bottom right portion of the page.

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Misurazione del fair value

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

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

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

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

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

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

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

Attività materiali

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0639D8C

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

Le voci più rilevanti riguardano:

Flotta

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

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

La Società capitalizza:

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

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

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

Vita utile componenti aeromobili (n. di anni)				
Famiglia	Motori di scorta e Shop visit	APU e Revisioni	Revisione Thrust reverser e Prese d'aria	Terminal Value (*)
A330	5	5	12	8%
A319	5	5	12	8%
A320	5	5	12	8%
A321	5	5	12	8%

(*) Terminal Value applicato solo per i Motori

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Altre attività materiali

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Attività immateriali

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

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

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

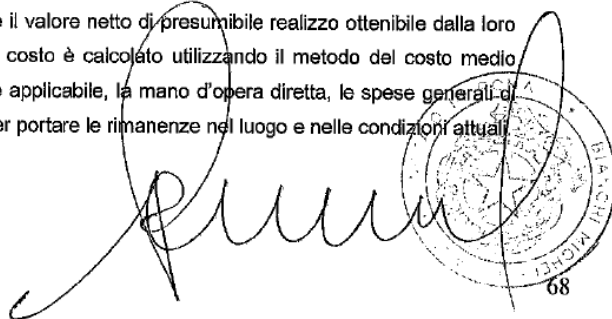
Attività finanziarie

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

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

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, costituite dai materiali tecnici ed altri materiali di consumo, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo è calcolato utilizzando il metodo del costo medio ponderato e comprende i materiali diretti e, ove applicabile, la mano d'opera diretta, le spese generali di produzione e gli altri oneri che sono sostenuti per portare le rimanenze nel luogo e nelle condizioni attuali.



68

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

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

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

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

Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

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

Strumenti derivati

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Attività per imposte anticipate

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

TFR e altri benefici per i dipendenti

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

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

Fondi per rischi ed oneri

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

Fondo area tecnica

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

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

Riconoscimento dei ricavi e dei costi

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

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

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

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

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

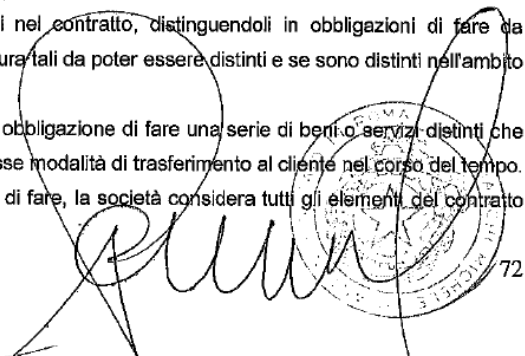
- le parti hanno approvato il contratto e si sono impegnate ad adempiere le rispettive obbligazioni;
- i diritti a beni o servizi e le condizioni di pagamento sono identificabili;
- il contratto ha sostanza commerciale;
- è probabile che la società riceva il corrispettivo a cui prevede di avere diritto.

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

2. individuazione delle obbligazioni di fare (step 2)

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

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



DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

5. rilevazione dei ricavi (step 5)

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

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

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

Imposte sul reddito

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Informativa sui settori di attività

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

Principi di futura emanazione

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

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

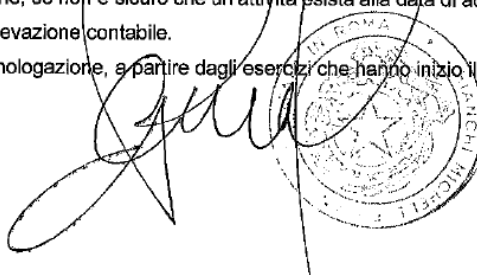
Le modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita un'applicazione anticipata.

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

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

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

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



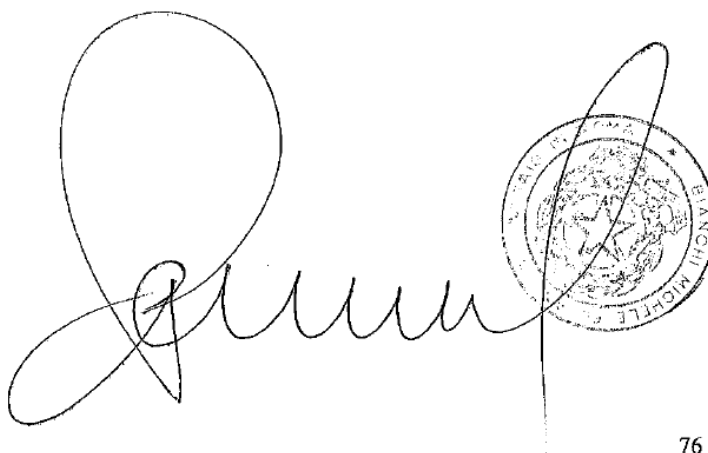
DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official seal of the Italian Chamber of Deputies (Camera dei Deputati). The seal features the coat of arms of Italy in the center, surrounded by the text "REPUBBLICA ITALIANA" at the top and "CAMERA DEI DEPUTATI" at the bottom. The signature overlaps the seal.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

3. Operazione di acquisizione di beni e contratti

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

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

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

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

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

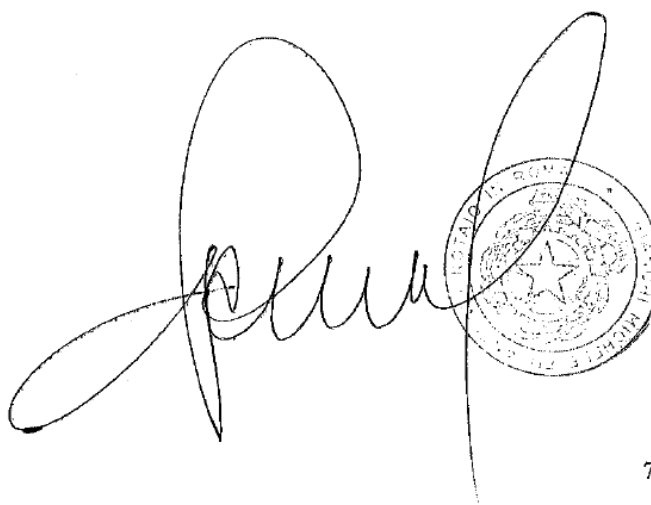
La determinazione delle attività acquisite e delle passività al *fair value* è stata effettuata ricorrendo al supporto di tecnici specializzati interni (valutazione Fondo area Tecnica) e di periti indipendenti appositamente selezionati dalla Società (valutazione fair value degli asset materiali, immateriali,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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Effetti contabili operazione di acquisizione di beni e contratti

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

ATTIVITÀ NON CORRENTI

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

Attività materiali

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

4.3 I Diritti d'uso

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Attività Immateriali

4.4 Attività immateriali

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

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

In dettaglio:

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

Di seguito si riporta la movimentazione avvenuta nell'esercizio:

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Le Altre attività non correnti

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

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

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

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

Imposte anticipate (€/000)	Situazione patrimoniale e finanziaria 2021	Variazioni patrimoniali 2020-2021	Variazioni economiche 2020-2021	Situazione patrimoniale e finanziaria 2020
Compensi amministratori	377		360	16
Interessi passivi non deducibili	335		335	-
Imposte non pagate	34		34	-
Accantonamenti rischi e oneri (IRES)	4.227		4.227	-
Accantonamenti rischi e oneri (IRAP)	684		684	-
Perdite su cambi non realizzati	4.209		4.209	-
Manutenzione non deducibile	4.735		4.735	-
ACE/Super ACE	789		789	-
Riserva da hedge accounting	867	867		
Perdita fiscale	28.637		28.390	307
Totale	44.894	867,1	43.703	323
Imposte differite (€/000)	Situazione patrimoniale e finanziaria 2021	Variazioni patrimoniali 2020-2021	Variazioni economiche 2020-2021	Situazione patrimoniale e finanziaria 2020
Ammortamento Marchio	-250,0		-250,0	-
Ammortamento Marchio	-40,6		-40,6	-
Utili su cambi non realizzati	-1.569,8		-1.569,8	-
Interessi attivi di mora	-18,4		-18,4	-
Componenti positivi da FV non realizzati	-143,7		-143,7	-
Totale	-2.022,511	0,0	-2.022,5	-
Imposte differite nette	42.871,0	867,1	41.680,7	323,2

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

ATTIVITÀ CORRENTI

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

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

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

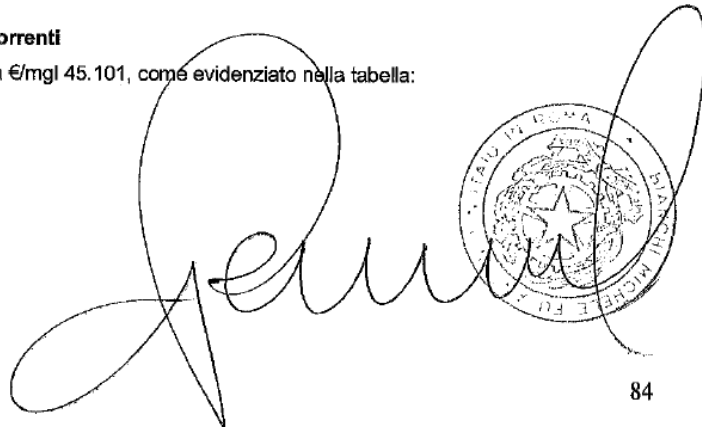
4.8 I **Crediti commerciali**, pari a €/mgl 34.878, di cui €/mgl 82 verso parti correlate, sono rappresentati nella seguente tabella:

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

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

4.9 Crediti vari e altre attività correnti

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is the official seal of the Italian Republic, featuring a star in the center surrounded by the words 'REPUBBLICA ITALIANA' and 'STATO DI ROMA'.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0639D8C

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

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

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

In maggior dettaglio:

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

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono di seguito rappresentate:

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

PASSIVITÀ**PASSIVITA' NON CORRENTI**

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

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

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

In dettaglio:

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Si riportano in sintesi le ipotesi attuariali adottate nella valutazione:

Ipotesi Finanziarie:

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

Ipotesi Demografiche:

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

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

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

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

In maggior dettaglio:

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

Di seguito la movimentazione dei fondi al 31 dicembre 2021:

FONDI PER RISCHIE ONERI	31.12.2020	Fair Value operazione acquisizione beni e contratti	Accantonamenti	Altri Contribuiti	Assorbimenti	Utilizzi	Adeguamento valutario	Attualizzazioni	31.12.2021	variazioni
Fondo area tecnica (*)	0	313.539	17.520	1.079	(1.232)	(9.570)	7.623	(599)	328.416	328.416
Fondi rischi e oneri vari	0		6						6	6
fondo concorsi ed operazioni a premi	0		2.760						2.760	2.760
Totale	0		20.295	1.079	(1.232)	(9.570)	7.623	(599)	331.185	331.185
(*) di cui quota corrente									193.663	

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

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

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

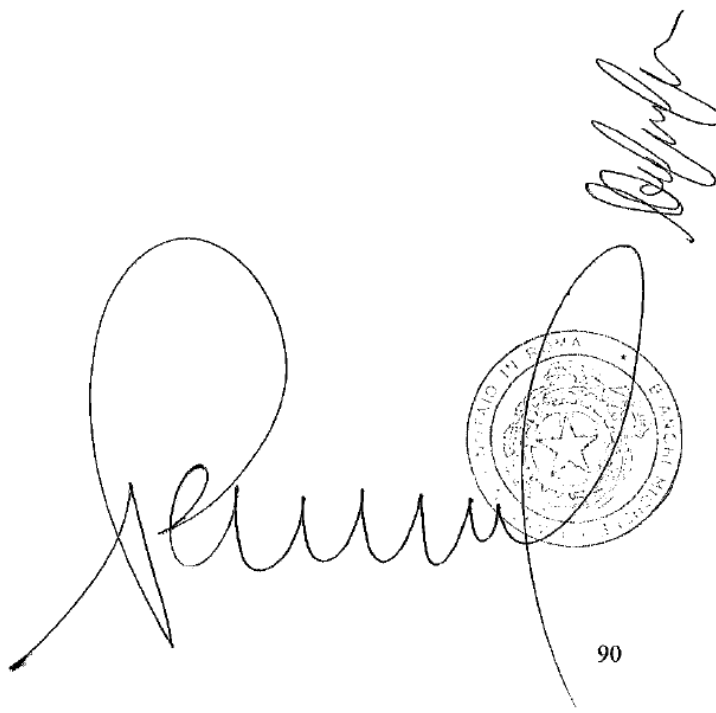
- 4.20 Le Altre passività correnti, pari a €/mgl 69.828, sono di seguito rappresentate:

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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



The image shows a handwritten signature in black ink, which is partially obscured by a circular official stamp. The stamp features a five-pointed star in the center and the text "SENATO DELLA REPUBBLICA" around the perimeter. To the right of the stamp, there is another handwritten signature or mark.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

In maggior dettaglio:

- le spese di vendita per complessive €/mgl 15.451 sono costituite massimamente dai servizi di prenotazioni, web e call center (€/mgl 7.783), dalle spese di pubblicità e promozionali (€/mgl 6.775), e dalle provvigioni di vendita (€/mgl 798);
- le spese di traffico e scalo per un totale di €/mgl 54.465, sono principalmente rappresentate da handling (€/mgl 27.053), da oneri radio meteo – air traffic control (€/mgl 13.168), dai diritti aeroportuali (€/mgl 11.415), dalle spese per il trasporto e assistenza passeggeri e merci (€/mgl 2.327), e dai costi di vitto passeggeri a bordo (€/mgl 398);
- i costi per manutenzione e revisione flotta pari €/mgl 43.141 sono essenzialmente riferiti agli oneri sostenuti per l'assistenza tecnica (€/mgl 10.867), per la manutenzione motori e componenti (€/mgl 5.879), nonché per €/mgl 16.297 da nuovi accantonamenti al fondo area tecnica: al netto dell'assorbimento effettuato nell'esercizio per €/mgl 1.232;

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

COSTI PER IL PERSONALE	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Salari e stipendi	(26.183)	(276)	(25.906)
Oneri sociali	(7.132)	(59)	(7.063)
T.F.R.	(1.249)	(15)	(1.234)
Trattamento di quiescenza e simili	(334)		(334)
Altri costi	(612)		(612)
Totale	(35.511)	(360)	(35.150)

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Fabbricati			
Flotta	(1.325)	(1.325)	
Altri impianti ed attrezzature	(74)	(74)	
Altri beni	(319)	(319)	
Totale	(1.717)	(1.717)	
Diritti d'uso			
Diritti d'uso flotta (IFRS 16)	(13.295)	(13.295)	
Diritti d'uso altre attività (IFRS 16)	(119)	(119)	
Totale	(13.414)	(13.414)	
Attività immateriali			
diritti di brevetto	(8.555)	(8.555)	
Altre attività immateriali	(128)	(128)	
Totale	(8.683)	(8.683)	
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(204)	(204)	
(Svalutazione) Rivalutazione delle attività correnti	(158)	(158)	
Totale ammortamenti e svalutazioni	(24.175)	(24.175)	

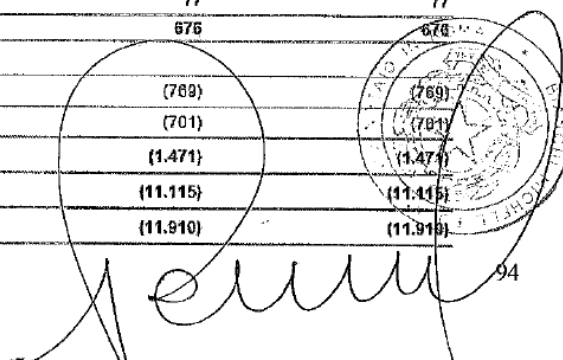
5.7 Gli altri costi operativi, pari a €/mgl 1.440, sono risultati dettagliati nella seguente tabella:

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

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

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

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Proventi finanziari:			
Proventi finanziari da attualizzazione	599	599	
Altri proventi finanziari	77	77	
Totale proventi finanziari	676	676	
Oneri finanziari			
Oneri finanziari da attualizzazione	(789)	(789)	
Altri oneri finanziari	(701)	(701)	
Totale oneri finanziari	(1.471)	(1.471)	
Proventi (oneri) di cambio	(11.115)	(11.115)	
Totale proventi ed (oneri) finanziari	(11.910)	(11.910)	

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

5.9 Imposte correnti e differite

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

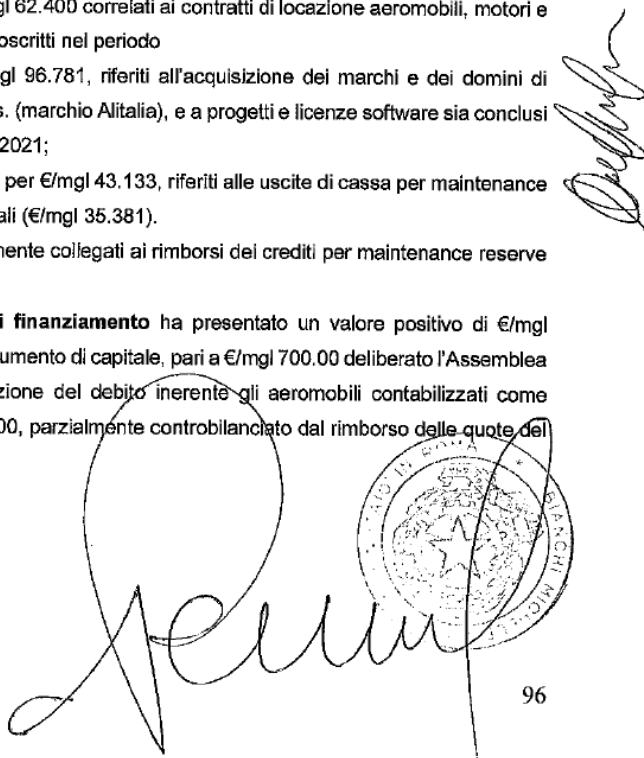
6. Altre informazioni finanziarie

6.1. Informazioni sul Rendiconto Finanziario

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

In maggior dettaglio:

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



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official stamp of the Italian Chamber of Deputies (Camera dei Deputati). The stamp contains the text 'REPUBBLICA ITALIANA' at the top, 'CAMERA DEI DEPUTATI' at the bottom, and a central emblem featuring a star and a sun. The signature overlaps the stamp.

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

6.2. Informazioni integrative sugli Strumenti Finanziari

Politiche di gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

Informazioni Qualitative

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

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

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

- l'emissione dei biglietti dei clienti ordinari avviene principalmente a fronte di pagamento anticipato o di pagamento a mezzo carta di credito. Quanto ai clienti costituiti dalle pubbliche amministrazioni, il rischio è generalmente basso;
- l'esposizione nei confronti di altre compagnie aeree è contenuta in virtù del fatto che i regolamenti finanziari per questa tipologia di clienti sono settimanali e regolati attraverso il sistema "IATA Clearing House".

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Informazioni Quantitative

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

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

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

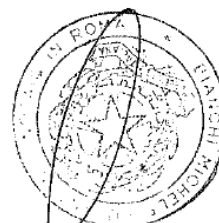
CREDITI		al 31.12.2021							
valori in euro migliaia	Valore nominale	Non scaduto	Scaduto	Fondo svalutazione	Stratificazione scaduto in giorni				
					<90	91 - 180	181 - 360	>360	
CREDITI									
verso Clienti ordinari	37.027	27.643	9.384	(118)	9.384				
verso Compagnie di navigazione aerea	2.539	2.533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

Attività finanziarie per categoria

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

euro migliaia

Valore di bilancio al 31.12.2021	Attività finanziarie a costo ammortizzato	Attività finanziarie a FV O.C.I	Attività finanziarie a FV TP&L
ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI			
Crediti finanziari non correnti	129.433		
Totale attività non correnti	129.433	0	0
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
Crediti finanziari correnti	131.617		
Totale attività correnti	131.617	0	0



DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

Rischio quote ETS

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

Rischio di liquidità

Informazioni Qualitative

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

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

Informazioni Quantitative

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

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

In particolare, il totale a rimborso per scadenza rappresenta:

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

Passività finanziarie per categoria

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

Valore di bilancio al 31.12.2021	Passività finanziarie a costo ammortizzato	Passività finanziarie a FV TP&L	Derivati passivi designati come strumenti di copertura
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI			
Passività per locazioni finanziarie	347.610		
Derivati non correnti con fair value passivo			3.613
Totale passività non correnti	347.610	0	3.613
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI			
Passività per locazioni finanziarie	86.841		
Totale passività correnti	86.841	0	0

Rischi di mercato

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

I - Rischio di prezzo – commodity

Informazioni Qualitative

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

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

Informazioni Quantitative

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

II - Rischio di tasso di cambio

Informazioni Qualitative

ITA Airways concepisce il rischio di cambio come il rischio che andamenti sfavorevoli nei cambi comportino significativi minori ricavi e/o maggiori costi rispetto agli obiettivi definiti.

L'esposizione al rischio di cambio è originata dai flussi netti di cassa (i.e. differenza tra entrate e uscite finanziarie in valuta) relativi a ricavi, costi e finanziamenti denominati (o indicizzati) in divise diverse dall'Euro. La principale divisa è il dollaro statunitense ("USD") e la principale esposizione è relativa ai pagamenti per acquisti di *Jet Fuel* denominati/indicizzati al USD.

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

Informazioni Quantitative

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

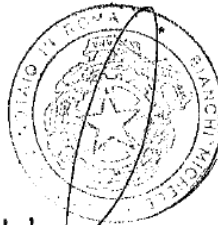
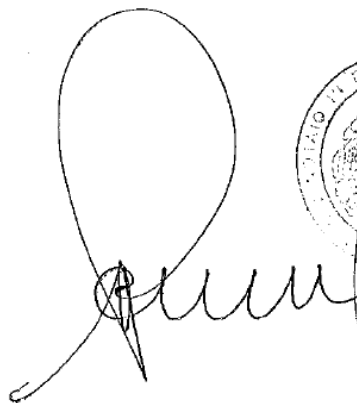
Scenario	Fair Value 31/12/2021	Fair Value Scenario	Delta
+ 5%	-3.613	-41.889	-38.276
+ 1%	-3.613	-11.546	-7.933
- 1%	-3.613	4.545	8.158
- 5%	-3.613	38.759	42.372

III - Rischio di tasso di interesse*Informazioni Qualitative*

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

Informazioni Quantitative

Al 31.12.2021 non risultano debiti finanziari a tasso variabile.



DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

7. Altre Informazioni

7.1 Rapporti con Parti Correlate

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A8D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

7.2 Informazioni sui Compensi degli Organi Sociali

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

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

7.3 Informazioni sui compensi alla Società di Revisione

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

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

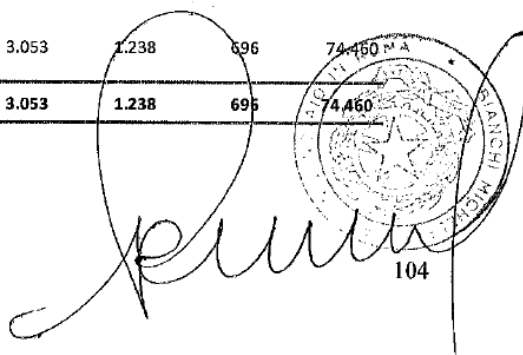
7.4 Informazioni per area geografica

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

RICAVI DEL TRAFFICO DISTINTI PER AREA GEOGRAFICA

€/mgl

Dettagli	Italia	Europa	Americhe	Estremo oriente	Altre	Totale al 31.12.2021
Ricavi del traffico						
Ricavi di linea passeggeri	50.560	18.914	3.053	1.238	696	74.460
Totale ricavi passeggeri	50.560	18.914	3.053	1.238	696	74.460

104

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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 distribuitività, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono desumibili dal seguente prospetto:

UTILIZZAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

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

Legenda:
 A. per aumento del capitale sociale;
 B. per copertura perdite;
 C. per distribuzione ai soci

7.6 Altri fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31 dicembre 2021

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

7.7 Destinazione del risultato d'esercizio

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



106

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

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

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

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

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

IRES

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

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

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

IRAP

La Società evidenzia un valore della produzione netta negativo.

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

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

IVA

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

RICONCILIAZIONE IMPONIBILE FISCALE

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

Italia Trasporto Aereo S.p.A.

31/12/2021

Riconciliazione dell'aliquota d'imposta effettiva

Determinazione dell'aliquota d'imposta effettiva		%
Risultato ante imposte	(189.590.290)	100,00%
IRRES dovuta	-	0,00%
IRAP dovuta	0	0,00%
Imposte correnti	0	0,00%
Imposte differite	(41.680.718)	-21,98%
Totale imposte	(41.680.718)	-21,90%
Risultato netto di bilancio	(147.909.572)	78,02%
Effective tax rate	-21,98%	

Riconciliazione dell'aliquota effettiva	base	%	imposta	%
IRRES all'aliquota nominale	(189.590.290)	24,00%	(45.501.670)	-24,00%
Variazioni IRRES in aumento permanenti	22.025.733	24,00%	5.286.176	2,79%
Variazioni IRRES in diminuzione permanenti	(137.649)	24,00%	(33.036)	-0,02%
Variazioni IRRES in aumento temporanee	57.918.185	24,00%	13.900.364	7,33%
Variazioni IRRES in diminuzione temporanee	(8.257.856)	24,00%	(1.991.886)	-1,05%
	(118.041.877)		(28.330.051)	-14,94%

IRAP all'aliquota ordinaria su utile ante imposte	3,90%	0	0,00%
Rettifiche base imponibile	3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in aumento permanenti	3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in diminuzione permanenti	3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in aumento temporanee	3,90%	0	0,00%
Variazioni IRAP in diminuzione temporanee	3,90%	0	0,00%
	0	0	0,00%

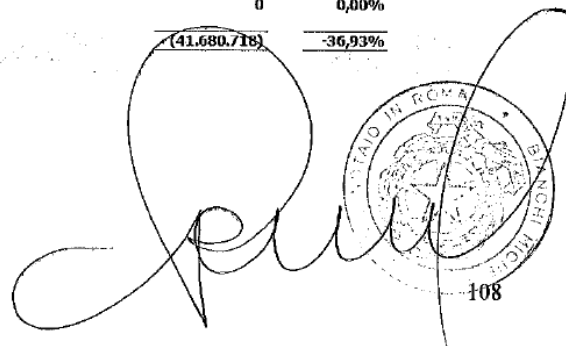
Totale imposte correnti	0	-14,94%
--------------------------------	----------	----------------

Imposte differite IRAP	40.625	-0,02%
Reversal imposte differite IRAP	0	0,00%
Imposte differite IRRES	1.991.886	-1,05%
Reversal imposte differite IRRES	0	0,00%
Totale imposte differite	2.022.511	1,07%

Imposte anticipate IRAP	(683.858)	0,36%
Reversal imposte anticipate IRAP	0	0,00%
Imposte anticipate IRRES su variazioni correnti	(13.900.364)	7,33%
Imposte anticipate IRRES su perdita fiscale	(28.330.051)	14,94%
Imposte anticipate IRRES su ACE e SuperACE	(788.956)	0,42%
Reversal imposte anticipate IRRES	0	0,00%
Imposte anticipate per riallineamento	0	0,00%
Totale imposte anticipate	(43.703.229)	-23,05%

Imposta sostitutiva per riallineamento	0	0,00%
---	----------	--------------

Totale imposte	(41.680.718)	-36,93%
-----------------------	---------------------	----------------

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

9. Appendice al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021

Transizione ai principi contabili internazionali (IFRS)

1. Introduzione

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

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

2. Esenzioni facoltative

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

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

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

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

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

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

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

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

5.1 Situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2020

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

Nei prospetti è fornita la seguente informativa:

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

Si segnala che non sono stati apportati rettifiche di valore.

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

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

5.2 Conto Economico 2020

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

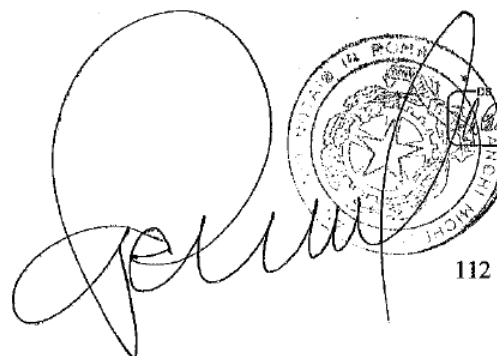
- valori secondo i principi contabili nazionali, riclassificati per adeguarli agli schemi di bilancio IAS/IFRS;
- rettifiche e riclassifiche per adeguamento ai principi IAS/IFRS;
- valori secondo i Principi IAS/IFRS.

Si segnala che non sono stati apportati rettifiche di valore

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

DocuSigned by:
Alfredo Altavilla
A2EF7C02F5D4A8...

DocuSigned by:
Fabio Maria Lazzarini
8A039DD4031349D...

DocuSign Envelope ID: A6D2C2F0-0AA3-4AAB-BE94-EE0DD0839D8C

10. Attestazione sul bilancio d'esercizio

I sottoscritti Alfredo Altavilla, in qualità di Presidente Esecutivo, Fabio Maria Lazzerini, in qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale, e Roberto Carassai, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Italia Trasporto Aereo S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

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

Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo.

Si attesta inoltre che il Bilancio d'esercizio:

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

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


Fiumicino 29/03/2022

Italia Trasporto Aereo S.p.A.
Presidente Esecutivo


DocuSigned by:

A2EF7C026F5D4A8...

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

DocuSigned by:

3A038DD4031346D...

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

DocuSigned by:

269F68F7E01D45D...



Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.
11 aprile 2022



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

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

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

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

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

Elementi alla base del giudizio

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

Altri aspetti – Informazioni comparative

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



KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pesceira Roma Teramo Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.600,00 I.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 02709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 03709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

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

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

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



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

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

Roma, 11 aprile 2022

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI SUL BILANCIO DI
ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A. (SOCIETÀ CON AZIONISTA UNICO)
RELATIVO ALL'ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2021
AI SENSI DELL'ART. 2429 DEL CODICE CIVILE**

All'Azionista di Italia Trasporto Aereo S.p.A. (la "Società" o "ITA")

Signor Azionista,

Il Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 2429, comma 2, Codice Civile, è chiamato a riferire all'Assemblea degli Azionisti, convocata per l'approvazione del bilancio, sull'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio nell'adempimento dei propri doveri previsti dalla norma, sulle omissioni e sui fatti censurabili eventualmente rilevati e sui risultati dell'esercizio sociale. Il Collegio Sindacale è altresì chiamato ad avanzare eventuali proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente relazione è stato nominato in data 30 ottobre 2020 ed è composto dal dott. Paolo Maria Ciabattini, Presidente del Collegio Sindacale, dalla dott.ssa Marina Scandurra, sindaco effettivo, e dal dott. Giovanni Naccarato, sindaco effettivo.

A partire dalla propria nomina il Collegio ha svolto i propri compiti di vigilanza ai sensi delle vigenti disposizioni di legge e regolamentari, secondo le "Norme di comportamento del Collegio Sindacale - Principi di comportamento del Collegio Sindacale" raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, osservando i doveri di cui all'art. 2403 del Codice Civile.

Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto

A far data dalla propria nomina, il Collegio ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto acquisendo le informazioni strumentali allo svolgimento dei compiti di vigilanza a esso attribuiti mediante la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, le audizioni del Management della Società ed incontri con il revisore legale e con l'Organismo di

Vigilanza, avendo quindi conoscenza dell'attività svolta dalla Società e della sua evoluzione, ponendo, inoltre particolare attenzione alle operazioni di maggior rilievo. Le riunioni del Consiglio di Amministrazione alle quali abbiamo partecipato nel corso dell'esercizio 2021 si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento nonché delle norme di sicurezza attuate per far fronte alla pandemia a causa del "COVID 19" ovvero della "SARS-CoV-2". Nel corso di tali riunioni gli amministratori hanno fornito una costante informativa, presentando anche situazioni di periodo, in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale della Società. Si rinvia alla loro relazione per l'illustrazione delle principali iniziative intraprese nel corso dell'esercizio.

Attestiamo che, per quanto a nostra conoscenza, le stesse sono state improntate a principi di corretta amministrazione e non sono manifestamente imprudenti o azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Eventuali conflitti di interesse, per quanto risulta al collegio sindacale, sono stati dichiarati ai sensi di legge.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il collegio ha vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non vi sono osservazioni particolari da riferire.

Le operazioni deliberate e poste in essere dal Consiglio di Amministrazione, in base alle informazioni acquisite, appaiono conformi alla legge e allo statuto sociale, non in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea ed improntate a principi di corretta amministrazione. Gli Amministratori nella Relazione Finanziaria Annuale 2021 riportano le operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale dell'esercizio. Tale Relazione risulta conforme alle leggi ed ai regolamenti vigenti e coerente con le deliberazioni adottate dal Consiglio di Amministrazione, con i fatti di bilancio di esercizio nonché con quelli di rilievo intervenuti successivamente la chiusura dell'esercizio.



Il Collegio, in base alle informazioni acquisite, non ha riscontrato aspetti suscettibili di rilievo sotto il profilo dell'osservanza della legge e dello statuto sociale, nonché della correttezza e della tutela degli interessi aziendali.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa, del sistema di controllo interno

Il Collegio ha acquisito conoscenza – assumendo dati ed informazioni dai responsabili delle varie funzioni aziendali anche mediante, ove necessarie, indagini dirette – e vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale della Società e delle sue eventuali mutazioni; sono state inoltre rese disponibili le informazioni periodiche di cui all'art. 2381 co. 5 Codice Civile. Dalle analisi effettuate, tenendo conto della tipologia dell'attività svolta nonché delle caratteristiche della Società, riteniamo adeguata la struttura organizzativa di quest'ultima. A miglior presidio il Collegio ha altresì richiesto ed ottenuto, nel corso dell'esercizio 2021, continui aggiornamenti prospettici sugli effetti economici e finanziari determinati dalla pandemia a causa del "COVID 19" e sulle procedure di messa in sicurezza dei luoghi di lavoro, del personale e della tutela ambientale.

ITA ha adottato, con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 28 luglio 2021, il modello organizzativo previsto dal D.Lgs. 231/2001 (il "Modello 231"), finalizzato a prevenire la possibilità di commissione degli illeciti rilevanti ai sensi di detta disciplina e, conseguentemente, la responsabilità amministrativa della Società.

L'Organismo di Vigilanza ("O.d.V."), organo monocratico a cui è stato affidato il compito di vigilare sul corretto funzionamento del Modello 231 e di curarne l'aggiornamento, istituito dalla Società in data 12 agosto 2021, ha incontrato il Collegio Sindacale che ne ha acquisito le relazioni periodiche. Il collegio ha avuto conoscenza e valutato, per quanto di propria competenza, l'adeguatezza del sistema di controllo interno anche con incontri avuti sia con il responsabile dell'Internal Audit, sia con l'Organismo di Vigilanza.

Sulla base di tali attività reputiamo che il sistema di controllo interno sia impostato ed organizzato correttamente al fine di garantire un regolare e corretto svolgimento dell'attività. Ciò rende possibile, tra l'altro, la rappresentazione fedele dell'andamento e dei fatti di gestione sotto il profilo, sia economico sia finanziario e patrimoniale.

Attività di vigilanza sul sistema amministrativo contabile e sul processo di informativa finanziaria

Il Collegio Sindacale ha valutato l'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile a rappresentare correttamente i fatti di gestione nonché l'efficacia dei sistemi di gestione del rischio, anche per quanto attiene l'informazione finanziaria e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire.

Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e sulle operazioni con parti correlate

Conformemente a quanto previsto dai principi contabili internazionali, in data 23 marzo 2021, il Consiglio di Amministrazione ha approvato in via volontaria l'istituzione di una "Procedura per le Operazioni con Parti Correlate".

Con riferimento alla procedura in parola, taluni elementi tra i quali la redazione di un apposito "Registro delle Parti Correlate" sono in corso di definizione. Nelle more di tali attività si evidenzia che i componenti del Consiglio di Amministrazione, dello scrivente collegio, i Dirigenti con responsabilità strategiche e il componente monocratico dell'O.d.V. hanno rilasciato una dichiarazione attestante l'inesistenza di rapporti contrattuali ed economici intrattenuti da loro stessi ovvero da parenti, affini e entità nelle quali i predetti soggetti esercitano il controllo, anche in forma congiunta, o influenza notevole o detengono direttamente o indirettamente, una quota significativa, comunque non inferiore al 20%, dei diritti di voto.

Ad ogni buon conto, il Collegio evidenzia che sono state identificate tanto le società sottoposte a comune controllo del MEF, quanto le società da queste ultime controllate. Nel corso dell'esercizio 2021, le operazioni effettuate nei confronti delle società sottoposte a comune controllo del MEF sono state concluse a valori sostanzialmente di mercato e i prezzi applicati sono in linea ed equivalenti alle condizioni praticate tra parti indipendenti.

Attività di vigilanza sull'attività di revisione legale dei conti

Le funzioni di revisione legale dei conti, secondo quanto previsto ex art. 14 D.Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, sono affidate alla società di Revisione KPMG S.p.A (la "Società di Revisione" o "KPMG"), la quale, secondo la normativa vigente ha attestato la propria indipendenza. In



merito a quanto esposto, asseriamo che nel corso dell'esercizio non sono emersi aspetti critici in materia di indipendenza della Società di Revisione.

La Società di Revisione ha altresì reso, ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.lgs. 39/10, la propria relazione di revisione che conclude con il seguente giudizio: *“Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. (nel seguito anche la “Società”), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.*

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

E ancora da precisare che nella medesima relazione nel paragrafo “Altri aspetti – Informazioni comparative”, la società di revisione ha avuto modo di rilevare che: *“Il bilancio d'esercizio della Italia Trasporto Aereo S.p.A. presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. Tali dati corrispondenti derivano dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 predisposto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione, precedentemente assoggettato a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 13 aprile 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.*

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

Il collegio, nel corso dell'esercizio, ha tenuto incontri con la Società di Revisione, mantenendo con i suoi esponenti un continuo contatto volto allo scambio di dati ed informazioni rilevanti in

merito all'attività svolta. Durante i colloqui avvenuti nel corso dell'esercizio 2021, sono stati affrontati gli aspetti più considerevoli che richiedessero specifici approfondimenti.

Nel corso di tali incontri non sono stati portati all'attenzione del Collegio fatti ritenuti censurabili o irregolarità.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

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

Si precisa altresì che, al 31 dicembre 2020 il bilancio d'esercizio di ITA (la cui costituzione risale al 9 ottobre 2020) è stato invece redatto in conformità alla normativa italiana, secondo i principi contabili redatti dall'Organismo Italiano Contabilità (OIC): tale scelta risponde all'esigenza di migliorare la comunicazione societaria e finanziaria, aumentando la fruibilità del bilancio anche al di fuori dei confini nazionali.

Il bilancio risulta costituito dai prospetti contabili di Stato Patrimoniale, Conto Economico, Conto Economico Complessivo, Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto e dal Rendiconto Finanziario redatto nella forma indiretta nonché dalle note esplicative, in osservanza di quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 1 "*Presentazione del Bilancio*".

Per quanto concerne la redazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, approvato dal Consiglio di Amministrazione e messo a disposizione del Collegio Sindacale nei termini di cui all'art. 2429 c.c., abbiamo vigilato sulla corretta applicazione delle disposizioni in materia della sua formazione e struttura, e sulla sua conformità alla legge constatando altresì la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo. Il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 evidenzia una perdita d'esercizio pari a euro 147.909.572, a fronte di un patrimonio netto positivo di euro 568.109.193, comprensivo del predetto risultato



d'esercizio. Il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 sulla base delle motivazioni di cui gli amministratori danno informativa in Relazione Finanziaria Annuale è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale. Gli Amministratori, descrivono altresì, qualitativamente e quantitativamente, i principali fattori di rischio operativi ed incertezze cui la Società è esposta, indicando i rischi di natura creditizia, finanziaria, di liquidità e di mercato.

Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

In ordine ai fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio, si evidenzia quanto segue:

- Nel mese di febbraio 2022, alla luce del deterioramento dei rapporti tra la Russia e l'Ucraina sfociati nell'odierno conflitto, si è assistito a un generale peggioramento dello scenario macroeconomico europeo, che ha determinato conseguenze significative sulla crescita dei prezzi delle materie prime che si stanno traducendo in un rallentamento dell'economia globale, con ripercussioni anche nel settore del trasporto aereo;
- In data 31 gennaio 2022, il Consiglio di Amministrazione di ITA ha approvato il nuovo Piano Industriale 2022-2026.
- In data 2 marzo 2022, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri e pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana un D.P.C.M. in base al quale il MEF, in qualità di azionista unico della Società, è stato autorizzato ad alienare una quota di maggioranza di ITA, non definita in termini quantitativi, mediante un'offerta pubblica di vendita e/o di una trattativa privata. A supporto di tale procedura, si dà atto che la Società ha allestito una *data room* all'uopo dedicata, accessibile alle eventuali controparti interessate che avrà individuato il MEF.

Omissioni o fatti censurabili e pareri

Il Collegio dà atto che:


- l'attività di vigilanza si è svolta nel corso dell'esercizio 2021 con carattere di normalità e da essa non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità da rilevare nella presente relazione durante l'anno sono state svolte regolarmente le riunioni di cui all'art. 2404 Codice civile e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali, debitamente sottoscritti per approvazione unanime;

- nel corso dell'esercizio il Collegio sindacale ha rilasciato i seguenti pareri:
- proposta motivata per il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti (ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs 27 gennaio 2010, n. 39) del 20 aprile 2021;
- parere favorevole in merito all'adeguatezza e alla ragionevolezza, ai sensi dell'art. 2389 del codice civile, dei pacchetti remunerativi ipotizzati dal Comitato remunerazione e nomine, rilasciato nel corso del Consiglio di Amministrazione del 29 marzo 2022;
- non sono state presentate denunce di cui all'articolo 2408 Codice civile e non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- non sono state presentate denunce di cui all'art. 2409 Codice civile co. 7.

Signor Azionista,

Considerando quanto sopra esposto ed indicato, riteniamo che la Relazione Finanziaria Annuale contenga adeguata informativa sull'attività dell'esercizio e concordiamo con la proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione sulla destinazione del risultato di esercizio. Riteniamo dunque che non sussistano ragioni ostative all'approvazione del progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2021.

Roma, 11 aprile 2022

Il Collegio SindacaleIl Presidente dott. Paolo Maria Ciabattoni 

Il Sindaco Effettivo dott.ssa Marina Scandurra

Il Sindaco Effettivo dott. Giovanni Naccarato

Per allegazione:



PAGINA BIANCA



190150034820