



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

Determinazione del 18 aprile 2023, n. 48



CORTE DEI CONTI



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



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



CORTE DEI CONTI

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- <i>bis</i> 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

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'analogia 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'obiettivo 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.

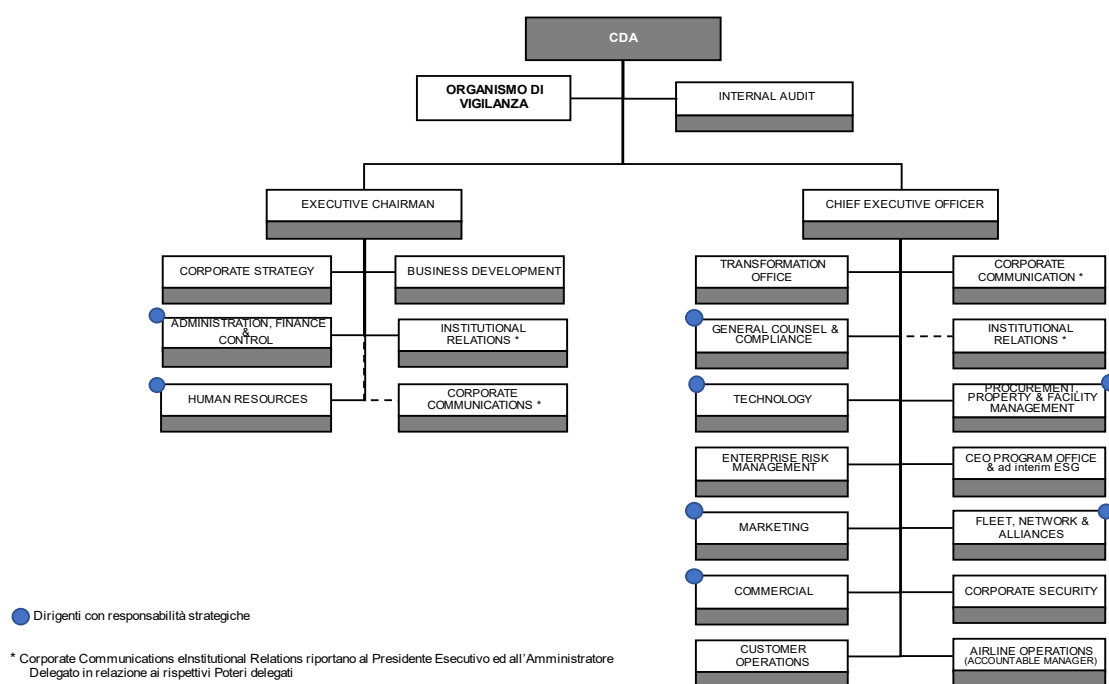
4.3 La struttura organizzativa

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, nonchè *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 pre-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 Riporto 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 Riporto 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 Assett, 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

(in migliaia)

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

(in migliaia)

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

(in migliaia)

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
Crediti finanziari non correnti			
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
Vestiaro	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 inespresso 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 espone 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

(in migliaia)

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	
		<i>di cui con parti correlate</i>		<i>di cui con parti correlate</i>
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

(in migliaia)

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

(in migliaia)

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
(in migliaia)

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
(in migliaia)

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
(in migliaia)

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.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

