

Nuova Alitalia, vecchie voragini di bilancio: già persi 486 milioni di euro

Non si chiama più Alitalia, ma nella sostanza poco cambia: **ITA Airways**, la nuova compagnia di bandiera italiana, al 100% di proprietà del Ministero dell'Economia e delle Finanze, **ha chiuso malissimo il 2022**, con una [perdita](#) netta di **468 milioni di euro**. Sono così stati bruciati oltre 1,3 milioni al giorno, pari a 48 euro per ogni passeggero trasportato. Intanto, l'azienda tedesca **Lufthansa** è pronta a fare il grande salto, acquisendo un'importante quota di minoranza di ITA per cercare di risollevarne le sorti.

Nel 2022 la compagnia italiana ha ospitato complessivamente 10,1 milioni di passeggeri attraverso 97 mila voli di linea. I ricavi sono ammontati a 1,576 miliardi, di cui 1,272 miliardi proprio grazie al traffico passeggeri. Ad ogni modo, l'Ebitda (il margine operativo lordo) si è rivelato negativo di **338 milioni** e l'Ebit (il risultato ante oneri finanziari) di oltre **500 milioni**. Al 31 dicembre 2022, in cassa sono presenti 418 milioni; il patrimonio netto si attesta invece a 524 milioni.

ITA aveva debuttato nell'ottobre 2021, nel quadro di una stagione sfortunata tra bassa stagione turistica e restrizioni anti-Covid ancora in vigore. Il risultato dell'esercizio - ha scritto in un [comunicato](#) la compagnia commentando i dati - è "coerente con la fase di start-up della società in un **contesto di mercato ancora debole** nei primi mesi dell'esercizio per effetto del perdurare della pandemia Covid". Secondo ITA, inoltre, tali esiti "sono stati significativamente impattati dall'**aggravio del costo del carburante** successivo allo scoppio del conflitto russo-ucraino", nonché dal "rilevante **deterioramento del tasso di cambio euro/dollaro**, i cui impatti sono stati solo parzialmente tradotti in aumento dei ricavi e mitigati da un'attenta ed oculata gestione operativa, nonché da un'estrema attenzione al controllo dei costi". Al netto di tali circostanze, la "performance operativa della società è risultata migliorativa rispetto alle previsioni del piano industriale e del budget aziendale", si legge ancora nella nota della società, in cui si stima per l'esercizio 2023 "un'ulteriore consistente crescita del volume dei ricavi trainati dall'espansione del network delle destinazioni servite garantita dall'incremento della flotta".

Eppure, tali giustificazioni non sembrano reggere, specie se si conduce una semplice analisi comparata: nello stesso anno, per esempio, la compagnia low cost **Ryanair** ha maturato utili netti per 1,465 miliardi in nove mesi, trasportando 133,5 milioni di passeggeri; **Air France-Klm** ha fatto utili per 728 milioni, ospitando 83,3 milioni di passeggeri; **Lufthansa** arriva a un utile di 791 milioni, con 102 milioni di passeggeri. Numeri molto diversi da quelli registrati da Ita.

Nel frattempo, però, qualcosa si muove. Ad essere protagonista di un passaggio potenzialmente decisivo è proprio **Lufthansa**, che sta [trattando](#) con il governo italiano per l'**acquisizione del 40%** della compagnia di bandiera italiana. Ieri il Ceo del colosso aereo

Nuova Alitalia, vecchie voragini di bilancio: già persi 486 milioni di euro

tedesco ha incontrato al Mef il ministro dell'Economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti: sul piatto ci sarebbe un'offerta da **300 milioni di euro**. In un comunicato, il Ministero spiega che "nel corso del positivo colloquio è stato illustrato il piano industriale condiviso che determinerà in termini di flotta, network e obiettivi strategici lo sviluppo di ITA Airways", evidenziando come si sia compiuto "un ulteriore progresso nella direzione della **partnership industriale tra i due vettori**".

Gli attori in gioco puntano a concludere le operazioni **entro la metà di aprile**, dal momento che la trattativa sarà in esclusiva solo fino al 24 del prossimo mese. Lufthansa, ad oggi, ha già nel suo portafoglio una serie di operatori che agiscono nell'area nord dell'Europa: Austrian Airlines, Swissair, Brussels Airlines ed Eurowings. Se l'accordo con lo Stato italiano andasse in porto, dunque, ITA Airways entrerebbe a far parte del **terzo gruppo al mondo** (primo nel continente) **di aviazione civile**.

[di Stefano Baudino]