

XVI legislatura

Disegno di legge A.S. n. 4

“Conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo”

maggio 2008
n. 2



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori
delle infrastrutture e dei trasporti



Servizio Studi

Direttore Daniele Ravenna

Segreteria

tel. 6706_2451

Uffici ricerche e incarichi

Settori economico e finanziario

Capo ufficio: -----

M. Magrini _3789

Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco _2104

Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: -----

Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi _3476

Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci _2988

Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Capo ufficio: -----

A. Sansò _3435

S. Biancolatte _3659

S. Marci _3788

Politica estera e di difesa

Capo ufficio: -----

A. Mattiello _2180

Questioni regionali e delle autonomie locali, incaricato dei rapporti con il CERDP

Capo ufficio: F. Marcelli _2114

Legislazione comparata

Capo ufficio: V. Strinati __3442

Documentazione

Documentazione economica

Emanuela Catalucci _2581

Silvia Ferrari _2103

Simone Bonanni _2932

Luciana Stendardi _2928

Michela Mercuri _3481

Domenico Argondizzo _2904

Documentazione giuridica

Vladimiro Satta _2057

Letizia Formosa _2135

Anna Henrici _3696

Gianluca Polverari _3567

Chiara Micelli _3521

Antonello Piscitelli _4942

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Il Senato della Repubblica declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

XVI legislatura

Disegno di legge A.S. n. 4

“Conversione in legge del
decreto-legge 23 aprile 2008,
n. 80, recante misure urgenti
per assicurare il pubblico
servizio di trasporto aereo”

maggio 2008
n. 2

a cura di: F. Colucci

INDICE

PREMESSA	7
SCHEDE DI LETTURA	9
Articolo 1	
Scheda di lettura.....	11
Gli interventi pubblici per Alitalia.....	13
La riforma delle procedure concorsuali e la modifica della revocatoria fallimentare	16
L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e la questione Alitalia-Malpensa	17

Premessa

La scheda di lettura è riferita al disegno di legge n. 4, recante la conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80 "Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo"

Il decreto-legge è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 24 aprile 2008 e scade, ove non convertito, il 23 giugno 2008.

La compatibilità con il libero mercato degli interventi pubblici di salvataggio e di ricapitalizzazione di Alitalia, a partire dal 1996, sono illustrate nel *dossier* "La questione Alitalia: profili comunitari" del Servizio affari internazionali del Senato della Repubblica, n. 1 del 5 maggio 2008.

SCHEDA DI LETTURA

Articolo 1

1. È disposta in favore di Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A., per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità, l'erogazione dell'importo di euro 300 milioni, a valere sulle disponibilità di cui alla contabilità speciale 1201 e in deroga alla procedura di cui alla legge 17 febbraio 1982, n. 46; tali disponibilità vengono ricostituite alla restituzione dell'importo erogato, maggiorate degli interessi maturati ai sensi del comma 2.

2. La somma erogata ai sensi del comma 1 è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione dell'intera quota del capitale sociale, di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze, e il 31 dicembre 2008. Le medesime somme sono gravate da un tasso di interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione europea e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della

Commissione europea (2007/C 319/03), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 319 del 29 dicembre 2007 e, dal 1° luglio 2008, al tasso indicato in conformità alla comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 14 del 19 gennaio 2008.

3. Tutti gli atti, i pagamenti e le garanzie posti in essere da Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. a fare data dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al termine di cui al comma 2, primo periodo, sono equiparati a quelli di cui al terzo comma, lettera *d*), dell'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e successive modificazioni, per gli effetti previsti dalla medesima disposizione.

Il comma 1 dispone in favore di Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. l'erogazione dell'importo di euro 300 milioni. L'erogazione potrebbe definirsi come prestito, poichè sarà rimborsata secondo quanto previsto dal comma 2, con la maggiorazione di interessi.

Sia nella motivazione del decreto che nell'articolato è indicata la ragione del prestito:

- far fronte a pressanti fabbisogni di liquidità della compagnia aerea;
- considerato il suo ruolo di vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i Paesi non appartenenti all'Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali;
- per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'insediamento del nuovo Governo, ponendo quest'ultimo in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.

L'erogazione è disposta a valere sulle disponibilità di cui alla contabilità speciale 1201, utilizzata per la gestione del Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica, istituito dall'articolo 14 della legge 46/1982¹. Poiché il prelievo è disposto con legge, esso non è vincolato alle procedure ed ai limiti per l'accesso al fondo in questione, che appare, pertanto, estraneo all'intervento, condividendone solo la fonte di finanziamento, cioè la predetta contabilità speciale. Infatti, espressamente il comma in esame prevede la deroga alla procedura di cui alla legge 46/1982, disponendo la reintegrazione della contabilità mediante la restituzione dell'importo erogato, maggiorate degli interessi maturati ai sensi del comma 2.

¹ *Interventi per i settori dell'economia di rilevanza nazionale.*

Gli interventi pubblici per Alitalia

L'articolo 9, comma 3, del decreto-legge 63/2002² ha autorizzato il Ministero dell'economia e finanze a sottoscrivere, nell'anno 2002, un aumento del capitale sociale della società Alitalia S.p.A., nella misura massima di 893,29 milioni di euro, in aggiunta a quanto già previsto dall'articolo 1, comma 4 della legge 194/1998³: la disposizione esplicitava che l'intervento era funzionale al raggiungimento degli obiettivi previsti nel piano di ristrutturazione per il biennio 2002-2003.

L'operazione di ricapitalizzazione, effettuata nel corso del 2002, ha previsto un aumento di capitale fino ad un massimo di 1432 milioni di euro, offerto in opzione ai soci, per la metà a servizio della sottoscrizione di azioni ordinarie di nuova emissione, e per l'altra metà a servizio della conversione di obbligazioni convertibili in azioni.

Nel contesto di una difficile situazione del mercato del trasporto aereo e di una evoluzione negativa della situazione finanziaria e di mercato di Alitalia Spa, è stato adottato il decreto-legge 159/2004⁴ che ha previsto la concessione di garanzie dello Stato a valere su finanziamenti di breve termine contratti da Alitalia per il tempo necessario a consentire la definizione e la successiva realizzazione da parte della stessa società di un piano industriale di ristrutturazione e rilancio. La garanzia dello Stato è riferita specificamente ad un "prestito ponte" di 400 milioni di euro. In particolare, l'articolo 1 del decreto-legge 159/2004 ha autorizzato il Ministro dell'economia e delle finanze a concedere la garanzia dello Stato su finanziamenti assunti da Alitalia SpA per un importo complessivamente non superiore in linea capitale a 400 milioni di euro.

A tal fine sono state fissate le seguenti condizioni:

- che il soggetto o i soggetti finanziatori fossero individuati mediante procedura competitiva (è, pertanto, escluso l'affidamento diretto);
- che i finanziamenti fossero contratti entro il termine del 31 ottobre 2004;
- che il rimborso da parte di Alitalia avvenisse entro dodici mesi dalla data in cui sarà effettuato l'ultimo versamento alla società delle somme prestate.

La garanzia dello Stato è destinata a coprire sia le obbligazioni principali che quelle accessorie assunte da Alitalia e resterà in vigore fino alla scadenza del termine di rimborso.

La disposizione prevedeva la concessione della garanzia attraverso decreti dirigenziali recanti contenuto conforme alla normativa comunitaria e ai principi stabiliti nell'accordo tra Governo e parti sociali del 6 maggio 2004. A tali decreti veniva rimessa la definizione anche delle modalità di concessione della garanzia e si prevedeva la possibilità che con tali decreti il garante (lo Stato) rinunciasse al beneficio di preventiva escussione del debitore principale (Alitalia) da parte dei creditori.

Si prevedeva poi che i crediti dello Stato nei confronti di Alitalia, nel caso di escussione della garanzia concessa, fossero subordinati rispetto agli altri crediti che la società è tenuta a rimborsare e fossero soddisfatti soltanto successivamente al completo soddisfacimento degli altri creditori.

La Commissione Europea, con decisione del 20 luglio 2004, ha autorizzato la

² *Disposizioni finanziarie e fiscali urgenti in materia di riscossione, razionalizzazione del sistema di formazione del costo dei prodotti farmaceutici, adempimenti ed adeguamenti comunitari, cartolarizzazioni, valorizzazione del patrimonio e finanziamento delle infrastrutture.*

³ *Interventi nel settore dei trasporti.*

⁴ *Misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia.*

concessione della garanzia di Stato a favore di Alitalia di cui al citato decreto legge. In tale occasione la Commissione "ha preso atto dell'impegno assunto dalle autorità italiane" - con lettera del Ministro per le politiche comunitarie al Commissario per i Trasporti e l'Energia della Commissione Europea in data 13 luglio 2004 - a ridurre la partecipazione dello Stato al capitale di Alitalia ad una quota di minoranza entro un arco temporale massimo di dodici mesi dalla concessione della garanzia sul richiamato prestito ponte di 400 milioni di euro. La Commissione ha inoltre preso atto dell'impegno delle autorità italiane ad adottare un piano di ristrutturazione della società che non comporti alcun aiuto di Stato.

La citata decisione della Commissione europea è stata adottata previa verifica della conformità delle misure recate dal decreto in oggetto agli orientamenti per gli aiuti destinati al salvataggio e alla ristrutturazione delle imprese in difficoltà.

La compatibilità con il libero mercato degli interventi pubblici di salvataggio e di ricapitalizzazione di Alitalia, a partire dal 1996, sono illustrate nel ricordato *dossier* "La questione Alitalia: profili comunitari" del Servizio affari internazionali del Senato della Repubblica, n. 1 del 5 maggio 2008, che reca anche il testo della decisione sopra citata.

Il comma 2 disciplina la restituzione della somma erogata ai sensi del comma 1:

- riguardo al termine esso è fissato nel minore tra:
 - il trentesimo giorno successivo a quello della cessione dell'intera quota del capitale sociale, di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze;
 - il 31 dicembre 2008;
- riguardo al tasso d'interesse esso è fissato:
 - fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea (2007/C 319/03), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 319 del 29 dicembre 2007;
 - dal 1° luglio 2008, al tasso indicato in conformità alla comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 14 del 19 gennaio 2008.

La Comunicazione della Commissione 2007/C 319/03 è relativa ai tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati Membri con decorrenza 1° gennaio 2008: 5,9%.

La Comunicazione della Commissione 2008/C 14/02 ha rivisto il metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione, introducendo una metodologia accurata che è suscettibile di variare, da Stato a Stato e a seconda del debitore; si tratta di una nuova metodologia che, a detta della Commissione, necessiterà di un congruo periodo di tempo per essere affinata; in ogni caso, per

il periodo compreso tra il 1° luglio 2008 e il 31 dicembre 2008, il tasso di riferimento sarà calcolato, in via eccezionale, sulla base dei tassi IBOR a 1 anno, rilevati nel corso dei mesi di febbraio, marzo e aprile. Inoltre, per tenere conto di variazioni significative ed improvvise, verrà effettuato un aggiornamento ogni volta che il tasso medio, calcolato nei tre mesi precedenti, si discosterà di più del 15 % dal tasso valido in quel momento e il nuovo tasso entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo ai mesi utilizzati per il calcolo.

Il comma 3 equipara tutti gli atti, i pagamenti e le garanzie posti in essere da Alitalia a quelli di cui al terzo comma, lettera d), dell'articolo 67 del regio decreto 267/1942⁵, per gli effetti previsti dalla medesima disposizione.

L'equiparazione opera a fare data dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al termine di cui al comma 2, primo periodo, ove è fissato quello per la restituzione dell'erogazione.

Il regio decreto 267/1942 disciplina il fallimento delle società e l'articolo 67 si occupa della revoca degli atti del fallito escludendo dalla revoca (terzo comma, lettera d):

- gli atti, i pagamenti e le garanzie concesse su beni del debitore purché posti in essere in esecuzione di un piano che appaia idoneo a consentire il risanamento della esposizione debitoria dell'impresa e ad assicurare il riequilibrio della sua situazione finanziaria e la cui ragionevolezza sia attestata da un professionista iscritto nel registro dei revisori contabili.

⁵ *Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa.*

La riforma delle procedure concorsuali e la modifica della revocatoria fallimentare

La materia delle procedure concorsuali, disciplinate dal regio decreto 267/1942 recante la disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa è stata significativamente innovata nel corso delle legislature XIV e XV; tale dato appare particolarmente rilevante in considerazione della circostanza che, nelle precedenti legislature, non era stata approvata nessuna modifica organica di tale settore. Su alcune norme del R.D. 267/1942, tuttavia, erano intervenute in periodi diversi pronunce della Corte costituzionale.

Modifiche alla legge fallimentare sono state introdotte ad opera del decreto legge 352/2005 (articolo 2) che ha dettato alcune urgenti disposizioni in ordine all'istituto della revocatoria ed alla procedure di concordato preventivo. Nel corso del dibattito per la conversione del decreto-legge è stata inserita nel disegno di legge di conversione, attraverso la presentazione di un emendamento governativo, una delega al Governo per una riforma organica e coerente di tutta la materia delle procedure concorsuali (art. 1, comma 5). Sulla base della citata norma di delega è stato quindi emanato il decreto legislativo 5/2006 (Riforma organica delle procedure concorsuali) che interviene in profondità sulla legge fallimentare. Il decreto-legge 352/2005 prevedeva, inoltre, che entro un anno dall'esercizio della delega potessero essere emanate disposizioni correttive ed integrative e ciò è avvenuto con il decreto-legislativo 169/2007 che, in particolare, ha modificato l'articolo 67 del Regio Decreto 267/1942 in materia di revocatoria fallimentare precisando che, ai fini dell'esonero dalla revocatoria, il piano sulla cui base sono stati eseguiti atti, pagamenti e concesse garanzie sui beni del debitore deve essere stato redatto da specifici professionisti di particolare competenza.

Si osserva che la disposizione contenuta nel comma 3, in esame, non è richiamata nella motivazione del decreto-legge, né su essa si esprime la relazione governativa. La norma prevede una generale esclusione degli atti di Alitalia dalla eventuale revocatoria fallimentare, cioè nell'ipotesi di un fallimento che al momento non c'è. Potrebbe trattarsi di un'espansione dell'ambito oggettivo di applicazione della revocatoria fallimentare, che coprirebbe, oltre gli atti compiuti nell'ambito del piano di salvataggio (peraltro non espressamente menzionato) anche tutti gli altri adottati dopo l'entrata in vigore del decreto-legge e fino alla restituzione del prestito, comunque non oltre il 31 dicembre 2008, con la discriminazione dei crediti ante decreto e di quelli successivi alla restituzione del prestito e, comunque, sorti dopo il 31 dicembre 2008.

Trattandosi di un decreto-legge è da valutare attentamente la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza di una disposizione che interviene sul futuro fallimento di una società per azioni quotata in borsa, senza che la sussistenza dei presupposti costituzionali di necessità e urgenza siano spiegate nella motivazione del decreto medesimo.

La Corte Costituzionale, con la recente sentenza 128/2008, depositata il 30 aprile 2008 (dopo l'emanazione del decreto-legge in esame) ha dichiarato

l'incostituzionalità di disposizioni del decreto-legge 262/2006 (articolo 2, commi 105 e 106) relative all'esproprio del teatro Petruzzelli di Bari, perché né nella motivazione del decreto-legge, né nella relazione governativa, era ravvisabile un collegamento con le stesse disposizioni. Secondo i principi enunciati dalla precedente sentenza 171/2007, relativamente alla sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza delle disposizioni contenute nei decreti-legge, la Corte Costituzionale ha ribadito che l'esistenza di tali requisiti non può essere sostenuta da una mera ed apodittica enunciazione, ma deve trovare puntuale spiegazione nella motivazione del decreto-legge.⁶

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e la questione Alitalia-Malpensa

L'articolo 698 del codice della navigazione prevede che alla individuazione degli aeroporti e dei sistemi di interesse nazionale, “quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato”, si provvede con un decreto del Presidente della Repubblica, da adottare (previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) d'intesa con la Conferenza permanente Stato-regioni e sentita l'Agenzia del demanio, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dall'assegnazione.

Ai fini dell'individuazione, si tiene conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico degli aeroporti, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN (Reti Transeuropee dei trasporti).

La materia “porti e aeroporti civili” è compresa dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, tra le materie di legislazione concorrente, mentre l'articolo 117, sesto comma, stabilisce che la potestà regolamentare spetta allo Stato nelle sole materie di legislazione esclusiva, salva delega alle regioni. L'adozione del DPR deve avvenire a seguito di un'articolata procedura, che comprende in particolare l'intesa con la Conferenza unificata Stato-regioni. Tale procedura sembra riconnettersi ad un indirizzo presente nella giurisprudenza costituzionale (sentenza della Corte costituzionale 303/2003) che, in applicazione del principio di sussidiarietà, considera possibile il conferimento, con legge statale, di competenze amministrative a livello centrale, anche in materie non espressamente attribuite alla legislazione esclusiva statale, subordinatamente ad alcune condizioni, tra le quali un adeguato coinvolgimento delle regioni interessate al procedimento decisionale. Ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del d.lgs. 96/2005 (che ha riformato il codice della navigazione aerea) le regioni esercitano le proprie competenze in materia nel rispetto dei principi desumibili

⁶ Sulla "storica sentenza" n. 171/2007, che ha affermato importanti principi in materia di decretazione d'urgenza, si possono vedere, del Servizio studi del Senato, la *Nota breve* n. 1 del giugno 2007 e il *dossier* n. 156 dello stesso anno.

dalle disposizioni contenute nel Titolo III del libro I della parte II del codice della navigazione. Pertanto la disciplina sulla individuazione degli aeroporti di interesse nazionale è da considerarsi legislazione di principio.

All'individuazione predetta non si è ancora proceduto, nel frattempo si è manifestata la crisi dell'aeroporto di Malpensa, conseguentemente a quella di Alitalia che ha deciso di concentrare le sue attività sull'aeroporto di Fiumicino.

Dal 2004 il Gruppo Alitalia è composto da due branche: AZ Fly che comprende tutte le attività di volo e AZ Servizi che comprende tutte le attività di terra.

Il Gruppo Alitalia comprende:

- Alitalia
- Alitalia Cargo
- Alitalia Express
- Alitalia Servizi (che comprende Alitalia Maintenance Systems S.p.A., Alitalia Airport S.p.A., Atitech S.p.A., Ales S.p.A.)
- Gruppo Volare (che comprende Volare Airlines e Air Europe).

Alitalia dal 2001 fa parte dell'alleanza SkyTeam, l'alleanza aerea globale costituita il 22 giugno 2000 dai quattro membri fondatori Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines e Korean Air, con un network di 684 destinazioni in 133 paesi e più di 15.200 voli giornalieri.

Il capitale azionario della compagnia è così suddiviso (comunicazione Consob del 17 gennaio 2008):

- 49,90% Repubblica Italiana - Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento del Tesoro
- 2,370% TT International
- 47,73% flottante alla Borsa di Milano.

Con DPCM 3 febbraio 2005 è stata disposta l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia S.p.a, come prevista dal DPEF relativo agli anni 2003- 2006.

Il DPCM è intervenuto sulla base della legge n. 474/1994⁷, che ha disciplinato in via generale le dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato, affidando la scelta delle modalità di alienazione di tali partecipazioni ad un apposito decreto del Presidente del Consiglio, e sulla base della legge 481/1995⁸, il cui articolo 1, comma 2, dispone che, per la privatizzazione dei servizi di pubblica

⁷ Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, recante norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni.

⁸ Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità.

utilità, il Governo definisca preventivamente i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione.

Secondo i criteri e le modalità indicati nel DPCM, l'alienazione avrebbe potuto eventualmente includere:

- la cessione diretta delle obbligazioni convertibili detenute dal Ministero stesso;
- la cessione indiretta delle obbligazioni convertibili detenute dal Ministero stesso.

Inoltre, l'alienazione avrebbe potuto essere effettuata, anche in più fasi:

- sia mediante offerta pubblica di vendita;
- sia mediante trattativa diretta, che potrà realizzarsi:
 - anche mediante adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio;
 - anche mediante operazioni di scambio di titoli.

Il DPCM ha precisato che, almeno in una prima fase, la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale di Alitalia non avrebbe potuto risultare inferiore al 30 per cento.

Nel dicembre del 2006 il Governo scaturito dalle elezioni per la XV Legislatura (Prodi II) ribadì l'intendimento di cedere il controllo di Alitalia, avendo constatato l'impossibilità di realizzare uno stabile e proficuo risanamento dell'azienda, a soggetti in grado di perseguire il necessario rafforzamento industriale, competitivo e finanziario, beneficiando allo stesso tempo di auspicabili sinergie operative. La dismissione di partecipazioni dello Stato sarebbe stata condotta con modalità trasparenti e non discriminatorie, senza prescindere dai vincoli derivanti dalla normativa europea in tema di aiuti di Stato. Venne richiesto ai potenziali acquirenti del controllo di Alitalia l'impegno:

- a perseguire quanto lo stesso acquirente indica nel proprio piano, come necessario per il risanamento e il rilancio dell'azienda;
- ad assicurare la salvaguardia dell'identità nazionale (intesa come mantenimento della sede della società in Italia, del marchio, del logo e del portafoglio dei diritti di traffico);
- a non cedere la partecipazione acquisita per un periodo di 3 anni;
- a mantenere non i livelli occupazionali attuali o quelli minimi che il Ministero dei trasporti avrebbe potuto individuare in via autonoma, ma unicamente i livelli che lo stesso acquirente avrebbe ritenuto congrui in relazione alle iniziative previste nel piano e, quindi, tali da risultare coerenti con gli obiettivi di risanamento e rilancio dell'azienda.

L'esito delle procedura è stato negativo: i principali operatori europei del settore hanno ritenuto di non partecipare alla procedura e, tra i soggetti che invece vi hanno preso parte, nessuno ha presentato un'offerta vincolante.

Ribadendo la ferma intenzione di realizzare tempestivamente la cessione del controllo di Alitalia, nella convinzione che questo sia l'unico percorso capace di condurre ad un risanamento stabile dell'azienda, sia sotto il profilo competitivo che finanziario, il Ministero dell'Economia, il 31 luglio 2007 ha designato un nuovo presidente della società ed ha espresso l'auspicio che il nuovo vertice aziendale provveda a individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società e ad assumere l'impegno a promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia, tenendo conto dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo in un'ottica di continuità e adeguatezza di servizio del trasporto aereo in Italia. Il Ministero, infine, si è riservato di valutare con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la Società formulerà ai propri azionisti.

Il nuovo *management* ha approvato un nuovo piano industriale che definisce le più opportune iniziative in grado di contenere l'emorragia patrimoniale e finanziaria che continua a indebolire l'azienda ed inoltre ad assicurare l'imprescindibile mantenimento dei presupposti di continuità aziendale, il cui venir meno determinerebbe una rapida accelerazione nella già grave situazione finanziaria di Alitalia. Il nuovo piano si incardina nel più volte confermato intendimento del Governo di cedere il controllo di Alitalia, risultando quindi, come lo ha definito la società, un piano di transizione e sopravvivenza, in attesa che si realizzi l'ingresso del nuovo azionista di controllo. Gli obiettivi di fondo che il piano intende perseguire sono la modifica e ridimensionamento dell'assetto di *business* della compagnia nel periodo transitorio, in modo da renderlo più sostenibile da un punto di vista economico, in un contesto di migliore efficienza operativa; salvaguardia del valore del *brand* Alitalia attraverso la ridefinizione della missione industriale e di un profilo competitivo distintivo; miglior posizionamento industriale così da favorire l'ingresso di soggetti terzi in possesso di competenze specifiche e risorse finanziarie da destinare allo sviluppo della compagnia; consistente apporto di risorse finanziarie, mediante aumento di capitale. La trattativa privata per la dismissione del controllo dell'azienda prende il via l'8 ottobre 2007, quando sono valutate le sei proposte provenienti da Air France-Klm, Lufthansa, Ap Holding, Aeroflot, Texas Pacific Group e una cordata il cui rappresentante legale è l'ex presidente della Corte Costituzionale, Antonio Baldassarre. Il 6 dicembre 2007, scadenza del termine per la presentazione delle offerte 'non vincolanti', ne arrivano tre: Air France-Klm, Ap Holding (AirOne) e la cordata Baldassarre. Il 21 dicembre 2007 Alitalia sceglie il gruppo franco-olandese per la trattativa in esclusiva e i ricorsi al giudice amministrativo proposti da Ap Holding vengono respinti. Il 2 aprile 2008, a seguito del negativo andamento delle trattative con il gruppo franco-olandese, il *management* di Alitalia ha conosciuto un altro avvicendamento. Il Governo, con il decreto-legge 80/2008, oggetto della presente scheda di lettura, ha valutato che Alitalia è il vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i Paesi non appartenenti

all'Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali; conseguentemente, ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo, ha concesso ad Alitalia un prestito di 300 milioni di euro, definendolo "di breve termine" ed "a condizioni di mercato" della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa. La Commissione europea si è riservata di valutare se il prestito integra la fattispecie di "aiuto di Stato".

La Regione Lombardia, con legge 29/2007⁹ ha disciplinato la materia degli aeroporti regionali, ma il Governo (delibera dell'11 gennaio 2008) l'ha impugnata per violazione della Costituzione e della normativa comunitaria.

Il decreto-legge 248/2007¹⁰ (articolo 21-quater) disciplina gli ammortizzatori sociali nei settori aeroportuale e della navigazione aerea e ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, un Fondo di continuità infrastrutturale, finalizzato al mantenimento degli investimenti nell'area di Malpensa. In particolare è previsto che un decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 dicembre 2008, conceda o proroghi, in deroga alla normativa ordinaria, trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria, di mobilità e di disoccupazione speciale nelle aree territoriali colpite da processi di riorganizzazione derivanti da nuovi assetti del sistema aeroportuale. Rientrano in tale fattispecie i processi i quali abbiano comportato una crisi occupazionale che coinvolga un numero di unità lavorative superiore a tremila. La norma dovrebbe riguardare il processo di riorganizzazione relativo all'Aeroporto Malpensa di Milano. Tali benefici in deroga sono ammessi nel limite di spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009. Viene, altresì, estesa ai trattamenti straordinari di integrazione salariale concessi al personale, anche navigante, dei vettori aerei, nonché delle società da essi derivanti a séguito di processi di riorganizzazione o trasformazioni societarie, la disciplina ordinaria sulle possibilità di proroga, oltre il termine di 24 mesi, relativa ai trattamenti straordinari di integrazione salariale concernenti i programmi di ristrutturazione, riorganizzazione o conversione aziendale.

Il suddetto decreto-legge n. 248 ha - come detto - istituito, inoltre, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, un fondo di continuità infrastrutturale, finalizzato al mantenimento degli investimenti nell'area di

⁹ *Norme in materia di trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestione aeroportuale.*

¹⁰ *Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria.*

Malpensa. Il fondo è ripartito tra la Regione Lombardia e gli enti locali azionisti della società di gestione aeroportuale, con una dotazione di 40 milioni di euro per l'anno 2008.

