



Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.

D.L. 55 / A.C. 4452

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	4452
D.L.	55
Titolo:	Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.
Numero di articoli:	2
Date:	
presentazione:	2 maggio 2017
assegnazione:	2 maggio 2017
Commissione competente :	IX Trasporti
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VI Finanze, X Attività Produttive (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento) e XIV Politiche dell'Unione Europea

Contenuto

L'**articolo 1, comma 1**, del decreto legge dispone un **finanziamento** a titolo oneroso di **600 milioni** di euro, della **durata di sei mesi**, che il Ministero dello Sviluppo economico, con proprio decreto da adottare di concerto con il Ministero dell'economia e finanze, erogherà **a favore di Alitalia - Società Aerea Italiana, S.p.a.**, entro 5 giorni dall'apertura della procedura di amministrazione straordinaria.

L'erogazione del prestito è prevista per far fronte alle indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte ad amministrazione straordinaria, al fine di evitare l'interruzione del servizio di Alitalia - Società Aerea Italiana spa, con particolare riferimento ai collegamenti aerei svolti sul territorio nazionale, ivi compresi quelli coperti da oneri di servizio pubblico, nonché per ciò che concerne la continuità dei rapporti internazionali tra vettori aerei, ed è concessa **nelle more dell'esecuzione del programma di amministrazione straordinaria** ai sensi degli artt. 27 e 54 del D.Lgs. n. 270 del 1999 in conformità alla normativa europea.

Il relativo stanziamento è iscritto nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico. Il finanziamento è concesso con l'applicazione di interessi al **tasso Euribor a sei mesi** (pubblicato il giorno precedente la data di erogazione), **maggiorato di 1.000 punti base** ed è restituito, entro sei mesi dalla erogazione, **in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura.**

Con **decreto del MISE 2 maggio 2017** è stata disposta l'**apertura della procedura di amministrazione straordinaria** e la **nomina del collegio commissariale della società**. Il decreto - richiamato anche nella relazione illustrativa al provvedimento in esame - è stato pubblicato in G.U. il 6 maggio 2017 ed ha disposto l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria della società Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A., ai sensi della c.d. legge Marzano (artt. 1 e 2 del D.L. n. 347 del 2003, cfr. *infra*), a seguito dell'istanza depositata il 2 maggio dalla società stessa, nella quale si evidenzia la seguente **situazione patrimoniale aggiornata al 28 febbraio 2017**:

- un numero di **dipendenti** pari ad oltre 11.000 unità ed una **esposizione debitoria** complessiva pari a circa euro 3 miliardi, superiori alle soglie minime di legge;
- lo stato di insolvenza della società con **passività correnti per circa euro 2,3 miliardi** a fronte di **attività correnti per euro 921 milioni**.

L'istanza ha fatto seguito inoltre all'esito negativo della consultazione dei lavoratori delle società sull'accordo, avente ad oggetto le misure occupazionali, che era stato raggiunto il 14 aprile 2017 con le organizzazioni sindacali. L'Assemblea degli azionisti di Alitalia ha infatti preso atto dell'esito del **referendum** tra i propri dipendenti a seguito del quale il **Consiglio di Amministrazione**, considerata la grave situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, il venir meno del supporto dei Soci e l'impraticabilità, in tempi brevi, di soluzioni alternative, ha deciso all'unanimità di presentare l'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria.

Con lo stesso decreto del 2 maggio 2017 è stato nominato un **collegio commissariale** composto dal dott.

Luigi Gubitosi, dal Prof. Enrico Laghi e dal Prof. Stefano Paleari. Al dott. Luigi Gubitosi sono state attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissariale. Il decreto prevede anche la sua immediata comunicazione al competente Tribunale, a norma dell'art. 2, comma 3, del decreto-legge n. 347/2003.

Anche nella Relazione illustrativa al decreto legge si evidenzia che la società presenta una situazione debitoria complessiva pari a circa 3 miliardi di euro e che si trova in una gravissima criticità finanziaria, che impedisce l'adempimento delle obbligazioni correnti, anche funzionali all'esercizio dell'attività di collegamento aereo e già nelle previsioni elaborate dall'azienda il 24 aprile 2017 si era evidenziato il probabile esaurimento della cassa in tempi brevissimi, ad esempio qualora la società fosse richiesta di garantire le proprie obbligazioni, fatto verificatosi con la richiesta fatta dall'associazione IATA il 26 aprile u.s.ed a seguito del quale Alitalia ha stipulato, il 1° maggio, un accordo pagando una prima tranche di deposito pari a 30 milioni euro.

Le **esigenze finanziarie** dell'azienda nel semestre da **maggio ad ottobre 2017** sono **stimate** nella relazione illustrativa e tecnica in **597 milioni di euro**.

L'istituto dell'**amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi** - già introdotto nel 1979 (cosiddetta "legge Prodi", L. n. 95/79), accanto alle procedure concorsuali tradizionali, è finalizzato ad evitare il fallimento di imprese di rilevante interesse pubblico. Scopo ascrivito alla procedura è essenzialmente quello di evitare le soluzioni liquidatorie che non tengano conto dei rilevanti interessi, privati e pubblici, alla conservazione e al risanamento dell'impresa.

Il D.Lgs. n. 270 del 1999 (c.d. legge Prodi-*bis*), che costituisce, assieme al successivo D.L. n. 347/2003, la base normativa della disciplina, definisce l'amministrazione straordinaria delle imprese in stato d'insolvenza come la **procedura concorsuale della grande impresa commerciale insolvente**, diretta alla **conservazione del patrimonio produttivo**, tramite la prosecuzione, la riattivazione ovvero la riconversione dell'attività imprenditoriale (art. 1).

Sulla disciplina generale dell'amministrazione straordinaria contenuta nella cd. Prodi-*bis* si è innestata la **procedura speciale di ammissione immediata** (cd. **accesso diretto**) all'amministrazione straordinaria introdotta dalla "**Legge Marzano**" (**decreto-legge n. 347 del 2003** convertito con modificazioni in Legge n.39/2004) **per determinate categorie di imprese**. Tale disciplina è stata emanata per far fronte al *crack* Parmalat ed è stata ripetutamente modificata, sia per affrontare le esigenze dalla procedura Parmalat sia per consentirne l'applicazione ad altri casi con requisiti diversi, come ad esempio **Alitalia**, nel 2008, e **ILVA S.p.A.**.

Il **decreto-legge n. 347/2003** prevede, in sostanza, misure volte a semplificare l'ammissione alla procedura concorsuale e a rafforzare i poteri riconosciuti all'autorità amministrativa, per imprese in stato di insolvenza che abbiano, singolarmente o, come gruppo di imprese costituito da almeno un anno, almeno 500 lavoratori subordinati e debiti per un ammontare complessivo non inferiore a 300 milioni di euro (**articolo 1**).

Presupposto per l'ammissione all'amministrazione straordinaria è l'esistenza di **concrete prospettive di recupero** - sia nella disciplina sull'accesso diretto alla procedura di cui al D.L. n. 347/2003 (**articolo 1**) sia nella disciplina ordinaria di cui al D.Lgs. 270/1999 (articolo 27), che comunque si applica per quanto non diversamente disposto dal D.L. n. 347.

L'**articolo 27 del D.Lgs. n. 270/1999** - richiamato nel testo del provvedimento in esame, dispone, in particolare, al comma 1, che le **imprese insolventi** sono ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria qualora presentino **concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico** delle attività imprenditoriali. Tale risultato (cioè il recupero dell'equilibrio economico) deve potersi realizzare, ai sensi del comma 2 del medesimo articolo 27, in via alternativa:

- tramite la **cessione dei complessi aziendali**, sulla base di un **programma** di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa di durata non superiore ad un anno ("programma di cessione dei complessi aziendali") (lettera *a*));
- tramite la **ristrutturazione economica e finanziaria dell'impresa**, sulla base di un programma di risanamento di durata non superiore a due anni ("programma di ristrutturazione") (lettera *b*));
- per le **società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali** anche tramite la **cessione** di complessi di **beni e contratti sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa** di durata non superiore ad un anno ("programma di cessione dei complessi di beni e contratti") (lettera *b-bis*);

Il comma 2-*bis* dello stesso articolo 27, introdotto con la legge di bilancio 2016 (legge n. 208/2015) prevede che - **per le imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali**, ovvero che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, **il programma di amministrazione straordinaria**, sia esso di cessione o di ristrutturazione economica e finanziaria dell'impresa, possa avere una **durata fino a 4 anni**, decisa da un'autorizzazione del Ministro dello sviluppo economico. La norma, nella sostanza, consente un'estensione per tali imprese della durata dei programmi di amministrazione straordinaria.

Con riguardo all'*iter* di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, il **D.L. n. 347/2003** prevede, come accennato, un accesso cd. diretto, disponendo che il Ministro dello sviluppo economico, su richiesta dell'imprenditore - che presenta istanza motivata e corredata di adeguata documentazione - valutata la sussistenza dello stato di insolvenza e dei requisiti occupazionali e debitori indicati richiesti, può procedere immediatamente, con proprio decreto, all'ammissione dell'impresa alla procedura di amministrazione straordinaria e alla nomina del commissario straordinario, (che assume dunque *ab initio* l'amministrazione dell'impresa) (**articolo 2**, comma 2, primo periodo D.L. n. 347/2003).

Per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, nonché per le imprese che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del D.L. n. 207/2012 (cd. D.L. ILVA), l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria, la nomina del commissario straordinario e la determinazione del relativo compenso, ivi incluse le altre condizioni dell'incarico, può essere disposta **con decreto** sia del Presidente del Consiglio dei Ministri, sia del **Ministro dello sviluppo economico**, secondo le modalità di cui all'articolo 38 del decreto legislativo n. 270/1999, in quanto compatibili, e in conformità ai

criteri fissati dal medesimo decreto, che può anche prescrivere il compimento di atti necessari al conseguimento delle finalità della procedura (articolo 2, co.2, secondo periodo del D.L. n. 347/2003).

Il decreto determina lo sposessamento del debitore e l'affidamento al commissario straordinario della gestione dell'impresa e dell'amministrazione dei beni dell'imprenditore insolvente (articolo 2,co.2-*bis* del D.L. n. 347/2003).

Il decreto di ammissione deve essere comunicato immediatamente al tribunale competente, al quale deve essere avanzata richiesta di dichiarazione dello stato di insolvenza. Il **tribunale, con sentenza** (da pubblicarsi entro quindici giorni dalla comunicazione del decreto), sentiti il commissario straordinario, ove necessario, e il debitore nelle ipotesi di imprese del gruppo coinvolte, dichiara l'**insolvenza** dell'impresa. La sentenza determina, con riferimento alla data del **decreto di ammissione** alla **procedura** di amministrazione straordinaria, gli **effetti previsti dalla disciplina ordinaria** di cui al D. Lgs. n. 270/1999.

Qualora il tribunale respinga la richiesta di dichiarazione di insolvenza o accerti l'insussistenza dei requisiti previsti per l'accesso all'amministrazione straordinaria, cessano gli effetti del decreto ministeriale (art. 4). Il MISE, dopo la dichiarazione di insolvenza, - e, per motivi di urgenza, anche prima - può autorizzare operazioni di cessione e di utilizzo di beni, di aziende o di rami di aziende dell'impresa richieste dal commissario straordinario quando sono finalizzate alla ristrutturazione o alla salvaguardia del valore economico e produttivo dell'impresa o del gruppo (art. 5).

Quanto al programma di amministrazione straordinaria, esso, anche ai sensi della disciplina ordinaria, contenuta nell'**articolo 54** del D.Lgs. n. 270/1999, che si applica anche nella disciplina speciale, è predisposto dall'organo commissariale straordinario. Il D.L. n. **347/2003 (articolo 4, comma 2 e 2-bis)**, precisa, al riguardo, che **entro centottanta giorni dalla data del decreto di nomina, il commissario straordinario presenta al Ministro** dello sviluppo economico il programma di amministrazione straordinaria, redatto secondo l'indirizzo di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a), o lettera b), D.Lgs. n. 270/1999, considerando specificamente la posizione dei piccoli risparmiatori persone fisiche, che abbiano investito in obbligazioni, emesse o garantite dall'impresa in amministrazione straordinaria. Contestualmente, il commissario presenta al giudice delegato la relazione contenente la **descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza**, accompagnata dallo stato analitico ed estimativo delle attività e dall'elenco nominativo dei creditori, con l'indicazione dei rispettivi crediti e delle cause di prelazione. Un estratto della relazione e del programma è pubblicato, tempestivamente, in almeno due quotidiani a diffusione nazionale o internazionale, ovvero secondo altra modalità ritenuta idonea dal giudice delegato, con l'avvertimento che l'imprenditore insolvente, i creditori e ogni altro interessato hanno facoltà di prenderne visione e di estrarne copia, eventualmente mediante collegamento a rete informatica accessibile al pubblico,

A tale riguardo, il Ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda, in data **3 maggio 2017**, in risposta all'**Interrogazione n. 3-02994 Romano**, presentata presso l'Aula della Camera, ha affermato che la normativa consente una particolare accessibilità da parte di ogni interessato alle informazioni sulle cause d'insolvenza, essendo previsto che, nel termine di sei mesi dall'apertura della procedura, i commissari straordinari presentino al giudice delegato la relazione particolareggiata sulle cause che l'hanno determinata e che l'estratto di tale relazione sia reso pubblico. Nella stessa data, il Ministro è stato **auditato presso la Commissione 10° del Senato**. Nel corso dell'audizione ha evidenziato che **verrà data priorità ad una partnership industriale, più che finanziaria** e sul perimetro più ampio aziendale. Inoltre, quanto al prestito ha affermato che la Commissione europea ha indicato i limiti dell'intervento, e **che è concesso non per una ristrutturazione di medio termine (cinque anni), ma per una vendita e/o per una ristrutturazione da realizzare in coerenza con gli orientamenti europei (su cui vedi *ultra*) al fine di migliorare nell'immediato il conto economico.**

L'ultimo periodo del comma 1 stabilisce che le somme corrisposte in **restituzione del finanziamento** per capitale e interessi siano versate, nel 2017, all'entrata del bilancio dello Stato per essere **riassegnate**, per un importo pari a **300 milioni** di euro al **fondo** istituito dall'articolo 37, comma 6, del D.L. n. 66/2014, finalizzato ad integrare le risorse iscritte in bilancio statale destinate alle **garanzie prestate dallo Stato**, e, per l'importo eccedente, al **Fondo per l'ammortamento** dei titoli di Stato.

Tale ultimo fondo, si ricorda, è stato istituito dalla legge 27 ottobre 1993, n. 432 con l'obiettivo di destinare i proventi delle operazioni di privatizzazione alla riduzione del debito pubblico. In base all'art. 48 del D.P.R. n. 397/2003, recante "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di debito pubblico (Testo C)", le disponibilità che affluiscono al Fondo debbono essere interamente impiegate nel riacquisto sul mercato di titoli di Stato in essere (operazioni di *buy-back*), o nel rimborso di titoli in scadenza a decorrere dal 1995, nonché per l'acquisto di partecipazioni azionarie possedute da società delle quali il Tesoro sia unico azionista, ai fini della loro dismissione. Le somme destinate al Fondo affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato, per essere poi trasferite ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia ed essere, infine, accreditate presso la Banca d'Italia, in un conto intestato appunto al Fondo (conto numero 522).

Il **comma 2** prevede che i Commissari Straordinari, ai fini della predisposizione del programma di amministrazione straordinaria, provvedono, entro 15 giorni dalla pubblicazione del provvedimento in esame, ad un invito per la **raccolta di manifestazioni di interesse** finalizzate alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria, sulla base gli indirizzi (alternativi ammissibili) ai sensi dell'articolo 27, comma 2 del D.Lgs. n. 270/1999 (programma di cessione di cui alla lettera a) del comma 2), programma di ristrutturazione di cui alla lettera b) del medesimo comma, programma di cessione di complessi di beni e contratti sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa, di cui alla lettera b)-*bis*)).

Le conseguenti procedure dovranno essere espletate entro sei mesi dalla concessione del finanziamento, nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione.

Il **comma 3** dispone la **copertura finanziaria** del provvedimento cui si provvede:

- per **300 milioni di euro** mediante utilizzo delle risorse dell'art. 50 del D.L. n. 50/2017, che ha autorizzato il MEF a deliberare e sottoscrivere un aumento del capitale sociale nella misura massima di

300 milioni di euro nell'anno 2017 di **Invitalia-Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A.**, al fine di favorirne le attività di investimento, nel settore dei trasporti, funzionali al consolidamento e allo sviluppo dei relativi servizi, anche tramite la attrazione di investimenti esteri;

- per **300 milioni** di euro mediante **riduzione** del **Fondo**, istituito dall'articolo 37, comma 6, del D.L. n. 66/2014, finalizzato ad integrare le risorse iscritte in bilancio statale destinate alle **garanzie prestate dallo Stato**.

Il Fondo, istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con una dotazione iniziale di 1 miliardo di euro per l'anno 2014, è stato rifinanziato dall'articolo 1, comma 878, della legge n. 208/2015, di 350 milioni di euro per l'anno 2016, di 1,5 miliardi di euro per l'anno 2017, di 1,7 miliardi di euro per l'anno 2018 e di 2 miliardi di euro per l'anno 2019. Si ricorda, inoltre, che la legge di stabilità per il 2015 (art. 1, comma 396, legge n. 190/2014) ha previsto l'istituzione di apposita contabilità speciale per la gestione del Fondo.

Si ricorda, che in base all'ultimo periodo del precedente comma 1, le **risorse** del Fondo saranno **reintegrate** mediante riassegnazione di 300 milioni, quale quota parte delle somme corrisposte in restituzione del finanziamento per capitale e interessi, versate a tal fine, nel 2017, all'entrata del bilancio dello Stato.

Il **comma 4** autorizza il MEF alle occorrenti variazioni in bilancio dello Stato, nonché a disporre l'eventuale ricorso ad **anticipazioni di tesoreria**, su richiesta dell'amministrazione competente, da regolarizzare tempestivamente con l'emissione di ordini di pagamento sui capitoli di spesa.

L'**articolo 2** disciplina l'entrata in vigore.

Alitalia: dal 2008 alla nuova Compagnia

[Gli interventi normativi del 2008 per la crisi Alitalia](#)

Nella **XVI legislatura**, con una serie di interventi normativi finalizzati alla **ristrutturazione dell'azienda**, in particolare il decreto-legge n. 80/2008, il D.L. n.97/2008 e il D.L. n.134/2008, fu affrontata la crisi di Alitalia.

Con il **decreto-legge n. 80/2008**, il Governo ha disposto l'erogazione di un **prestito a breve termine di 300 milioni di euro**, da utilizzare per coprire le perdite, al fine dichiarato di salvaguardare per dodici mesi la continuità aziendale di Alitalia, assicurando le risorse necessarie al possibile risanamento ed escludendo, in tale lasso temporale, il ricorso ad ipotesi di liquidazione.

Il **decreto-legge 97/2008** ha quindi previsto che, per salvaguardare interessi pubblici di particolare rilevanza, e in deroga a quanto disposto dalla allora vigente normativa, il Consiglio dei ministri, con propria delibera, potesse individuare uno o più soggetti qualificati (**advisor**) che, anche nell'interesse di Alitalia-Linee aeree italiane S.p.a., promuovessero in esclusiva, per conto terzi o anche in proprio, la presentazione di un'offerta all'azionista o alla società, finalizzata ad acquisire il controllo di Alitalia entro il termine indicato nella stessa delibera (la norma venne poi inserita, in sede di conversione del decreto-legge 80/2008 all'articolo 1-bis del medesimo provvedimento).

Con il **decreto-legge 134/2008** sono state poi introdotte apposite modifiche al decreto-legge 347/2003 (legge Marzano), in materia di ristrutturazione industriale di grandi imprese. Il decreto-legge 134/2008 ha esteso l'applicazione della speciale disciplina prevista per le imprese in stato di insolvenza che intendano avvalersi della procedura di ristrutturazione economica e finanziaria, anche alle imprese che decidessero la **cessione dei complessi aziendali**, disponendo che, per le imprese operanti nel settore dei **servizi pubblici essenziali**, il provvedimento di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria fosse adottato con decreto del Presidente del Consiglio. Derogando alla vigente normativa, il decreto ha previsto inoltre, per le imprese operanti nei settori dei servizi pubblici essenziali, che il commissario straordinario procedesse ad **individuare l'acquirente a trattativa privata**, tra i soggetti che garantissero la continuità nel medio periodo del relativo servizio, la rapidità dell'intervento e il rispetto dei requisiti. Il prezzo di cessione non poteva comunque essere inferiore a quello di mercato, secondo una valutazione rimessa ad un soggetto indipendente.

[La cessione di Alitalia alla Compagnia Aerea Italiana –CAI \(2009\)](#)

La compagnia è stata quindi ammessa alle procedure di **amministrazione straordinaria** e la Compagnia Aerea Italiana (CAI) ne ha rilevato il marchio e le attività. E' stata così creata la **nuova Alitalia-CAI S.p.A.**, che ha avviato la propria attività nel **gennaio 2009**.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge n. 134/2008, infatti, il consiglio di amministrazione di Alitalia ha chiesto l'ammissione alle procedure di **amministrazione straordinaria** ed ha presentato istanza al tribunale di Roma per la dichiarazione di insolvenza. Nella stessa giornata il Governo ha proceduto alla nomina del commissario straordinario.

Era stata intanto costituita da alcuni imprenditori e gruppi bancari italiani la **Compagnia Aerea Italiana (CAI)** con lo scopo di rilevare il marchio e le attività di Alitalia e di Air One. Le trattative si sono concluse il 12 dicembre **2008** con l'acquisto della titolarità del marchio Alitalia e dei principali **asset** aziendali da parte della CAI. Il complesso di beni e risorse non trasferiti alla nuova compagnia ("**bad company**") è rimasto soggetto all'amministrazione straordinaria del commissario nominato dal Governo.

Per quanto riguarda i diritti dei creditori, il decreto 134/2008 ha previsto per i piccoli azionisti il ricorso al fondo *conti dormienti*, mentre il decreto-legge n. 5/2009 ha istituito un fondo per il rimborso dei titoli obbligazionari, con una dotazione di 100 milioni per l'anno 2012. In merito alla attuazione di tali disposizioni, il Governo, rispondendo a una serie di interrogazioni, ha fornito chiarimenti nella seduta della [Commissione trasporti della Camera del 27 maggio 2009](#).

Ulteriori misure in favore dei creditori sono state introdotte con il decreto-legge 78/2009. In particolare, si è previsto per il rimborso per i titolari di obbligazioni Alitalia il prezzo medio di borsa dell'ultimo mese di negoziazione. Si è riconosciuto, inoltre, anche agli azionisti Alitalia, la possibilità di cedere i propri titoli, per un importo fissato al 50% del prezzo medio di borsa. Il limite massimo del rimborso è stato stabilito in 100.000 euro per ciascun obbligazionista e in 50.000 euro per ciascun azionista.

L'art. 2, commi 20-quater e 20-quinquies, del decreto legge n. 95/2012 (c.d. *spending review*) ha poi fissato un tetto ai compensi degli amministratori e dei dipendenti delle società partecipate dal Ministero dell'economia e delle finanze, tra cui rientrava anche Alitalia in amministrazione straordinaria, in misura pari al trattamento economico del Primo presidente della Corte di Cassazione.

La **nuova Alitalia-CAI S.p.A.**, nata alla fine del 2008 ed **operativa dal gennaio 2009** è una società per azioni di diritto italiano, a capo dell'omonimo gruppo.

Nell'ambito del processo di riassetto di Alitalia è avvenuta inoltre la **fusione** della stessa con la compagnia aerea **AirOne**.

Il capitale azionario della nuova Alitalia è risultato frazionato tra oltre 20 società; la partecipazione più rilevante era detenuta da Air France-KLM S.A. (25%), seguivano le partecipazioni di FIRE S.p.A. (11% circa), Intesa San Paolo S.p.A. (9% circa), Atlantia S.p.A. (9% circa) IMMSI S.p.A. (7%), T.H. S.A. (5% circa) Toto S.p.A. (5% circa). Alitalia non era controllata stabilmente da alcuno di tali soggetti, in quanto, in ragione delle disposizioni statutarie, nessun azionista esercitava, singolarmente o congiuntamente, una influenza determinante sulla società.

[L'attività e l'andamento di Alitalia-CAI \(2010-2013\)](#)

I **primi anni di attività** della **nuova Alitalia** - che ha effettuato i primi voli il 13 gennaio 2009 - hanno confermato l'orientamento verso una posizione di mercato diversificata rispetto a quella tradizionalmente perseguita dalla Compagnia, ed hanno visto l'andamento di seguito riportato.

Nel corso del **2010**, il Gruppo Alitalia ha registrato ricavi per 3.225 ml. di euro (+14,1%), 23,4 milioni di passeggeri trasportati (+7,4%) e un risultato operativo di -107 ml. di euro, in miglioramento di 167 ml. di euro rispetto al 2009. Il risultato netto è stato pari a -168 ml. euro, in progresso di 159 ml. di euro rispetto al 2009. La crescita è stata trainata soprattutto dalle attività intercontinentali e internazionali, che hanno fatto registrare, rispettivamente, incrementi del 13,7% e 11,5% nel numero di passeggeri trasportati e del 32,9% e 15,3% in termini di ricavi. Nel **2011** il fatturato di Alitalia è stato di circa 3,4 miliardi a livello mondiale, di cui circa 1,4 miliardi a livello nazionale.

Il 25 ottobre **2012** il Consiglio di amministrazione di Alitalia-CAI, esaminando l'andamento del Gruppo nei primi tre trimestri del 2012 ha evidenziato una perdita netta di 173 milioni di euro (era di 201 milioni di euro al termine del primo semestre 2012) e un risultato operativo di -119 milioni di euro, rispetto a -169 milioni dei primi sei mesi dell'anno. L'indebitamento finanziario netto al 30 settembre 2012 era pari a 923 milioni di euro, in aumento di 61 milioni di euro rispetto al 30 giugno 2012 (862 milioni). Sempre al 30 settembre la disponibilità liquida totale – comprensiva delle linee di credito non utilizzate - risultava pari a 300 milioni di euro, con una diminuzione di 67 milioni di euro rispetto al 30 giugno 2012 (367 milioni).

Nel terzo trimestre 2012 il Gruppo Alitalia ha trasportato quasi 7,5 milioni di passeggeri, numero sostanzialmente invariato rispetto a quello dello stesso periodo del 2011. La quota di mercato del Gruppo Alitalia è rimasta stabile al 23% circa. Il *load factor* (tasso di riempimento degli aerei) si è attestato al 78%, con un miglioramento (+ 0,5 punti percentuali) rispetto allo stesso periodo del 2011, quando era stato del 77,5%.

Nel corso della riunione sono stati presentati i lineamenti del **Piano Industriale 2013-2015**, che individuava due pilastri fondamentali: il controllo dei costi per finanziare la crescita e lo sviluppo dei ricavi, con l'obiettivo di raggiungere l'utile operativo alla fine del 2013.

[L'acquisizione di WINDJet](#)

Il 18 luglio 2012 l'**AGCM** (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) ha **autorizzato l'acquisizione delle attività di WindJet da parte di Alitalia-CAI**, subordinandola all'adozione di misure volte ad eliminare gli effetti anticoncorrenziali della concentrazione sulle **rotte Catania - Milano, Palermo - Milano e Catania - Roma**.

Per le quattro stagioni IATA successive alla stagione estiva 2012 è stato chiesto ad **Alitalia di rilasciare** i seguenti **slot** corrispondenti a voli operati da WindJet:

- fino a due coppie di slot sulla rotta Catania-Milano Linate;
- una coppia di slot sulla rotta Palermo-Milano Linate;
- fino a due coppie di slot sulla rotta Catania-Roma Fiumicino.

Per l'allocazione degli slot ceduti è stata prevista la gestione di un soggetto terzo (*monitoring trustee*),

indipendente da Alitalia non esposto a conflitti di interesse con il compito di raccogliere le richieste dei vettori concorrenti (necessariamente privi di legami societari, finanziari e commerciali con Alitalia e non facenti parte dell'alleanza SKY-Team) per operare, per almeno quattro stagioni IATA, i voli sugli slot richiesti con vincolo di destinazione sulle corrispondenti rotte interessate. Per gli slot era prevista l'assegnazione dal *monitoring trustee* sulla base di una procedura comparativa chetenesse conto di una serie di requisiti dei potenziali acquirenti, quali i business plan, le caratteristiche del vettore, i piani commerciali e tariffari e l'ampiezza del network operato, anche con riguardo alla modalità di allocazione degli slot eventualmente detenuti sullo scalo oggetto della richiesta.

La fine del monopolio sulla rotta Roma-Milano

L'**Autorità garante della concorrenza e del mercato**, con provvedimento dell'11 aprile **2012**, ha imposto ad Alitalia-CAI di **rimuovere entro il 28 ottobre 2012** la situazione di **monopolio di Alitalia** esistente **sulla rotta Roma Fiumicino–Milano Linate**. Alitalia ha presentato ricorso contro la decisione della Autorità Antitrust ma la decisione dell'AGCM è stata infine confermata, nel gennaio 2013, dal Consiglio di Stato.

La rimozione della posizione di monopolio si è tradotta nella **cessione di otto slot**, effettuata attraverso una procedura di selezione affidata alla società Nexia International, alla **compagnia Easy-Jet**. L'impegno prevede di operare sulla rotta Milano Linate-Roma per almeno sei stagioni IATA consecutive a partire dalla stagione invernale 2012/2013.

Nel 2013 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia Compagnia Aerea Italiana S.p.A., del 31 ottobre 2013, ha approvato i risultati gestionali dei primi nove mesi del 2013 (1 gennaio - 30 settembre 2013), che hanno visto una diminuzione del 6% dei ricavi totali gestionali del periodo, un risultato operativo (Ebit) dei 9 mesi pari a -162 ml. €, un indebitamento finanziario netto gestionale pari a -813 ml. €.

L'aumento di capitale del 2014

Il **13 gennaio 2014** si è riunita l'Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti di Alitalia, a conclusione **dell'aumento di capitale di 300 milioni di euro** e della conversione del prestito obbligazionario per ulteriori 91.543.005 euro, per un totale di 391.543.005 euro. La nuova composizione dell'azionariato della Compagnia ha visto tra i principali soci: Intesa Sanpaolo (20,59%), Poste Italiane S.p.a. (19,48%), Unicredit (10,19%), Immsi (10,19%) Atlantia (7,44%) e AirFrance/KLM (7,08%).

Il **2 febbraio 2014** Alitalia ha comunicato l'esistenza di trattative avanzate con Etihad Airways, in particolare dello svolgimento della fase finale di un **processo di due diligence** volto all'investimento di Etihad Airways in Alitalia, ed ad affrontare e risolvere tutti i temi per la definizione di un adeguato piano industriale comune. Il 12 maggio 2014 si è riunito un **tavolo convocato dal Governo** sul **caso Alitalia**, nel quale il Governo, gli azionisti e le banche creditrici hanno convenuto che la trattativa con Ethiad dovesse proseguire e condurre ad un esito positivo. Sono stati esaminati i differenti aspetti del negoziato e delle richieste avanzate dalla società degli Emirati.

L'accordo tra Alitalia ed Etihad Airways (2014) - New Alitalia

Alitalia ed Etihad Airways hanno firmato l'8 **agosto 2014** un **accordo di partnership** (*Transaction Implementation Agreement*) che ha portato alla creazione di una nuova impresa comune, **New Alitalia**, che ha rilevato le attività aeronautiche di Alitalia CAI.

A seguito dell'accordo, **CAI (Compagnia Aerea Italiana)** detiene in **Alitalia (Società Aerea Italiana)**, una **quota di controllo pari al 51%**. Il restante **49%** delle azioni è di proprietà di **Etihad Airways**, compagnia di bandiera degli Emirati Arabi Uniti.

La **Commissione europea ha autorizzato** il **14 novembre 2014** l'**acquisizione**, a determinate condizioni, del controllo comune di Alitalia da parte di CAI e di Etihad e a seguito di tale autorizzazione all'accordo, le Compagnie hanno proceduto al *closing* del loro accordo di partnership strategica.

La **Commissione UE** ha autorizzato, ai sensi del regolamento UE sulle concentrazioni, la proposta di acquisizione del controllo comune di New Alitalia (Italia) da parte di Alitalia Compagnia Aerea Italiana S.p.A. ("Alitalia CAI", Italia) ed Etihad Airways PJSC ("Etihad", Emirati Arabi Uniti). La decisione è stata subordinata, in particolare, all'impegno assunto da Alitalia CAI ed Etihad di liberare alcuni slot a favore di nuovi operatori presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Belgrado. La nuova impresa comune, New Alitalia ha rilevato le attività aeronautiche di Alitalia CAI garantendone la continuità operativa. Etihad ha acquisito il controllo esclusivo di Alitalia Loyalty S.p.A. (Italia), una controllata di Alitalia CAI che ne gestisce il programma *frequent flyer*.

L'accordo Alitalia ed Etihad Airways, completato a fine 2014, ha comportato i seguenti **impegni finanziari per complessivi 1.758 milioni di euro**:

- un **investimento di 560 milioni di euro** nel vettore italiano da parte di **Etihad Airways**, in modo da diventare azionista di minoranza, subordinatamente all'ottenimento dell'approvazione da parte delle Autorità regolatorie;
- Etihad Airways ha acquisito una quota di partecipazione in Alitalia del 49%, con un investimento di 387,5 milioni di euro. L'investimento complessivo vede 112,5 milioni di euro per l'acquisizione di una quota del 75% di Alitalia Loyalty SPV, il programma fedeltà della compagnia di bandiera, e l'acquisto da

parte di Etihad Airways di cinque coppie di slot nell'aeroporto londinese di Heathrow per un valore di 60 milioni di euro, da riaffittare ad Alitalia a condizioni di mercato.

- un **apporto di 300 milioni** di euro da parte dei **principali azionisti di Alitalia**, tra cui Intesa San Paolo (88 mln di euro), Poste Italiane (75 mln di euro), Unicredit (63,5 mln di euro), Atlantia (51 mln di euro), Immsi (10 mln di euro), Pirelli (10 milioni di euro) e Gavio (2,5 mln di euro);
- **598 milioni** di euro sotto forma di **ristrutturazione del debito** a breve e medio termine supportati dalle istituzioni finanziarie e le banche azioniste,
- **300 milioni** di euro di **nuove linee di credito** accordate dalle **istituzioni finanziarie italiane**.

Il perfezionamento dell'investimento di capitale è stato subordinato, da un lato, al soddisfacimento da parte di Alitalia e dei suoi principali *stakeholder* pubblici e privati di alcune condizioni sospensive e, dall'altro, all'approvazione delle autorità.

La nuova società Alitalia (2015-2017)

La **nuova società Alitalia**, partecipata da Ethiad Airways, operativa **dal 1° gennaio 2015**, ha un **nuovo Cda** con un mandato della durata di tre anni.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione è composto da **nove Consiglieri**, sei membri del CdA nominati da Alitalia, tra cui il Presidente non esecutivo; l'Amministratore Delegato, designato congiuntamente da Alitalia e da Etihad Airways; tre Consiglieri nominati da Etihad, uno dei quali con la carica di Vice Presidente.

La composizione del Consiglio di Amministrazione è stata la seguente:

- Luca Cordero di Montezemolo – Presidente non esecutivo (nominato da Alitalia)
- James Hogan – Vice Presidente non esecutivo (nominato da Etihad)
- Cramer Ball– Amministratore Delegato (nominato congiuntamente da Alitalia ed Etihad)
- Roberto Colaninno – Consigliere non esecutivo e Presidente Onorario (nominato da Alitalia)
- Giovanni Bisignani – Consigliere non esecutivo (nominato da Etihad)
- Paolo Colombo – Consigliere non esecutivo (nominato da Alitalia)
- Antonella Mansi – Consigliere non esecutivo (nominata da Alitalia – Consigliere indipendente)
- Jean Pierre Mustier – Consigliere non esecutivo (nominato da Alitalia)
- James Rigney – Consigliere non esecutivo (nominato da Etihad)

Alitalia ha quindi avviato un **piano triennale di rilancio** che, nel prevedere nuovi prodotti e servizi, aveva l'obiettivo del ritorno all'utile nel 2017. La ricapitalizzazione è stata finalizzata anche a consentire la possibilità di Alitalia di investire in nuove rotte a lungo raggio, di rivitalizzare il marchio, e di concentrarsi maggiormente sulla promozione del turismo e del commercio in Italia, salvaguardando i posti di lavoro in Italia. Nei primi 18 mesi di attività è stato realizzato l'avvio di nuove rotte intercontinentali, internazionali e domestiche.

I **risultati di bilancio del 2015** hanno registrato **una riduzione di 381 milioni di euro nelle perdite**, che sono passate da -580 mln € a **-199,1 mln €**, in linea con gli obiettivi fissati nel piano industriale. I **ricavi** sono stati di **3.312,4 mln €**, i passeggeri trasportati totali sono stati 22,1 milioni, il **load factor** (tasso di riempimento) è stato del 76,2%. Alitalia ha inoltre beneficiato del contributo, pari a **€235,4 milioni**, dalle sue partnership in **codeshare**. La quota di mercato della Compagnia sui voli da e per l'Italia nel 2015, è cresciuta di quattro punti percentuali rispetto all'anno precedente, raggiungendo il 30%. Da gennaio 2015, Alitalia ha condiviso 450.000 passeggeri con Etihad Airways e più di 1,2 milioni con le compagnie aeree Etihad Airways Partners. Alitalia ha annunciato quindi di avere in programma nel 2016 investimenti per 400 milioni di euro: destinati all'ampliamento della flotta, al rinnovamento degli interni degli aerei, alla tecnologia e alle infrastrutture. La Compagnia ha aperto nuovi voli per destinazioni intercontinentali: Santiago del Cile da maggio, da giugno per Città del Messico e da luglio verso Pechino.

A **ottobre 2016** il Ministro delle infrastrutture e trasporti, in risposta ad un'intervista rilasciata dal Vice Presidente Hogan, ha dichiarato che il Governo ha rispettato tutti i suoi impegni con Alitalia, operando per garantire le più idonee condizioni di sviluppo a beneficio delle compagnie aeree operanti sul territorio nazionale, tra cui Alitalia, seguita con particolare attenzione per l'importanza del partenariato bilaterale. Tra gli interventi ricordati, il prolungamento di tre anni del fondo speciale per il Trasporto Aereo, fino a tutto il 2018, misura che ha garantito l'assorbimento degli esuberanti conseguenti alla crisi del settore. A questo si sono aggiunti altri provvedimenti come la decontribuzione sull'indennità di imbarco per i passeggeri da scali domestici o la decontribuzione sulle indennità del personale di volo. Riguardo il decreto sulla liberalizzazione delle rotte sullo scalo di Linate, la Commissione Europea aveva richiesto all'Italia di notificare formalmente un nuovo decreto, in mancanza del quale sarebbe stata avviata una procedura di infrazione. La notifica era in corso di conclusione, nel rispetto della normativa e delle procedure europee e conservando l'approccio della liberalizzazione.

A **gennaio 2017** i vertici di Alitalia e i rappresentanti degli azionisti e delle istituzioni finanziarie coinvolte hanno incontrato i Ministri dello Sviluppo economico e delle infrastrutture e dei Trasporti per fare il punto sulla situazione dell'azienda e sulle prospettive future in vista della definizione dei dettagli del piano per il rilancio della compagnia. In tale occasione il Governo ha chiesto ad Alitalia di presentare un piano industriale dettagliato condiviso dagli azionisti, dalle banche e dalle istituzioni finanziarie creditrici.

Il **24 febbraio 2017** il MISE ha comunicato il raggiungimento di un'**intesa tra i sindacati e l'azienda Alitalia**, in cui si è ribadita la validità del Contratto nazionale scaduto il 31 dicembre 2016. La trattativa è proseguita su due tavoli, uno tra azienda e sindacati confederali, l'altro con le sigle professionali e gli autonomi.

Il **Consiglio di Amministrazione di Alitalia del 15 marzo 2017** ha approvato il piano di rilancio della Compagnia 2017-2021, presentato dall'Amministratore Delegato Cramer Ball. Il finanziamento del piano da parte degli azionisti è stato subordinato all'accordo con i sindacati sul nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e sulle misure relative al personale previste nel piano di rilancio. E' stato inoltre cooptato Luigi Gubitosi quale nuovo membro del Consiglio di Amministrazione, in sostituzione di Roberto Colaninno.

Il **Consiglio di Amministrazione di Alitalia dl 25 aprile 2017** ha preso atto della **decisione dei propri dipendenti di non approvare il verbale di confronto firmato il 14 aprile** tra l'azienda e le rappresentanze sindacali. Data l'impossibilità di procedere alla ricapitalizzazione, il Consiglio ha deciso di avviare le procedure previste dalla legge.

Il **2 maggio 2017** l'Assemblea degli azionisti di Alitalia ha preso atto dell'esito del **referendum** tra i propri dipendenti. Il **Consiglio di Amministrazione**, riunitosi al termine dell'Assemblea, preso atto della grave situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, del venir meno del supporto dei Soci e dell'impraticabilità, in tempi brevi, di soluzioni alternative, ha deciso all'unanimità di presentare l'**istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria** come disposto dalla legge.

Relazioni allegate o richieste

Il decreto-legge è accompagnato dalla relazione illustrativa e dalla relazione tecnica. Non sono invece state trasmesse l'analisi d'impatto della regolamentazione (AIR) e l'analisi tecnico-normativa (ATN).

Precedenti decreti-legge sulla stessa materia

Come si desume dalla storia recente delle vicende concernenti Alitalia in relazione alla crisi della compagnia di bandiera i cui passaggi fondamentali sono sopra descritti si ricordano i seguenti provvedimenti (su cui, più in dettaglio, si veda *supra*):

- il **[decreto-legge n. 80/2008](#)**, con cui il Governo ha disposto l'erogazione di un **prestito a breve termine di 300 milioni di euro**;
- il **[decreto-legge 93/2008](#)** che, all'articolo 4, precisava che le somme attribuite con il **[decreto-legge n. 80/2008](#)** erano necessarie per coprire le perdite della compagnia precisandone altresì il regime giuridico (le norme furono poi recepite in sede di conversione del decreto-legge 80/2008, e pertanto, l'articolo 4 venne a sua volta soppresso in fase di conversione del decreto-legge 93/2008) ;
- il **[decreto-legge 97/2008](#)** che individuava, all'articolo 1, una procedura specifica per il collocamento di Alitalia sul mercato (anche in tal caso le norme vennero recepite in sede di conversione del decreto-legge 80/2008 e conseguentemente l'articolo 1 del decreto-legge n. 97/2007 venne soppresso in sede di conversione);
- il **[decreto-legge 134/2008](#)** che ha previsto una tutela per azionisti e obbligazionisti di Alitalia che non abbiano esercitato opzione per la conversione dei titoli in azioni di nuove società, mediante ricorso al Fondo per l'indennizzo dei risparmiatori che siano rimasti vittime di frodi finanziarie e abbiano subito un danno ingiusto;
- il **[decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5](#)** che ha introdotto una norma (art. 7-octies) finalizzata al rimborso dei titolari di obbligazioni emesse dalla società Alitalia, attualmente in amministrazione straordinaria;
- il **[decreto legge 1 luglio 2009, n. 78](#)** (convertito dalla **[legge n. 102/2009](#)**) che ha ampliato le tutele riconosciute in favore degli obbligazionisti Alitalia e ha previsto una forma di rimborso anche per gli azionisti della stessa società (art. 19);

Motivazioni della necessità ed urgenza

Secondo quanto indicato nell'ambito della relazione illustrativa il presupposto di urgenza e di necessità dell'intervento con il decreto-legge all'esame è rappresentato dalla gravissima situazione finanziaria di Alitalia - Società Aerea Italiana, S.p.a, che presenta una situazione debitoria complessiva di debito circa 3 miliardi di euro. La situazione della società è tale da impedire l'adempimento delle obbligazioni correnti, **anche funzionali all'esercizio dell'attività di collegamento aereo in regime di servizio pubblico** con la conseguenza che, qualora si determinasse una interruzione del servizio, ciò comporterebbe un grave disagio per gli utenti e gravi difficoltà di ordine sociale (art. 1, comma 1). Essendo quindi necessario assicurare un'adeguata entità di circolante, e non essendo possibile l'erogazione del medesimo sulla base

della legislazione vigente, in considerazione del fallimento del ricorso al mercato, è risultato necessario il ricorso allo strumento del decreto-legge.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

L'intervento normativo effettuato con il presente decreto-legge, in quanto autorizza la concessione di un finanziamento di carattere temporaneo ad Alitalia - Società Aerea Italiana, S.p.a, può essere in via prevalente ricondotto, come nel caso precedente analogo del decreto-legge n. 80 del 2008, al settore dell'ordinamento relativo al "sistema contabile dello Stato" che, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e) della Costituzione, costituisce materia di legislazione esclusiva dello Stato. Rilevano inoltre profili attinenti alla "tutela della concorrenza" (art. 117, comma secondo, lettera e) e alla materia "ordinamento civile" (art. 117, comma secondo, lettera l), anch'essi di esclusiva competenza statale.

Specificità ed omogeneità delle disposizioni

Il decreto-legge presenta disposizioni molto specifiche ed omogenee volte a disciplinare la procedura e le condizioni di concessione di un prestito alla società Alitalia - Società Aerea Italiana, S.p.a funzionale al salvataggio della stessa e volto ad assicurare la possibilità di elaborare un piano di ristrutturazione dell'impresa nei limiti previsti dalle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato.

Compatibilità comunitaria

La disciplina europea in materia di aiuti di Stato

La concessione di un prestito di 600 milioni da parte dello Stato e finalizzato al salvataggio di Alitalia rientra nella materia degli **aiuti di Stato** dettagliatamente disciplinata dall'ordinamento dell'Unione europea. Il **comma 1 dell'articolo 1** fa infatti riferimento alla conformità alla normativa europea dell'intervento effettuato.

Si osserva tuttavia che sarebbe opportuno richiamare esplicitamente nel testo del comma 1 la disciplina degli aiuti di Stato applicabile.

Viene in particolare in rilievo il rispetto dell'articolo 107, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea il quale dichiara "**incompatibili con il mercato interno**, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, **gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali**, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, **falsino o minaccino di falsare la concorrenza.**"

Il Trattato non fornisce quindi una nozione di aiuto di stato, concentrando la sua attenzione sulla determinazione degli effetti di questo. La nozione di aiuto ricavata dalla dottrina e dalla giurisprudenza comunitaria è **estremamente ampia**: essa, infatti, comprende **qualsiasi vantaggio, economicamente apprezzabile**, conferito attraverso un intervento pubblico ad una determinata impresa o ad una determinata produzione, vantaggio che altrimenti non si sarebbe verificato. Il beneficio per le imprese non deriva necessariamente da una prestazione positiva e diretta dello Stato, ma esso può anche discendere da un alleggerimento degli oneri che normalmente gravano sul bilancio aziendale.

L'**articolo 107** del Trattato ammette alcune deroghe al divieto di aiuti di Stato, ritenendo talune forme di aiuto compatibili con il mercato interno (**paragrafo 2**) e rimettendo, invece, alla discrezionalità della Commissione o del Consiglio la valutazione della compatibilità di altre (**paragrafo 3**).

In particolare, **vengono considerati compatibili** gli aiuti:

- a. a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti,
- b. destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali o da altri eventi eccezionali;
- c. concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentivano della divisione della Germania, nella misura in cui sono necessari a compensare gli svantaggi economici provocati da tale divisione.

Possono invece **considerarsi compatibili** con il mercato comune gli aiuti destinati a:

- a. favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, tenuto conto della loro situazione strutturale, economica e sociale;
- b. promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;
- c. agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse;
- d. promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, quando non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza nella Comunità in misura contraria all'interesse comune.

Possono, inoltre, essere considerate compatibili altre categorie di aiuti, determinate con decisione del

Consiglio, su proposta della Commissione.

Gli orientamenti della Commissione europea sugli aiuti di Stato per le imprese non finanziarie in difficoltà

Nell'ipotesi concernente questo decreto-legge specie entrano in considerazione i requisiti stabiliti dagli Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (2014/C 249/01) nonché in relazione alla determinazione dello *spread* applicabile al prestito concesso alla società, la Comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02) con i relativi aggiornamenti, entrambe richiamate nella relazione illustrativa del provvedimento.

Gli Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (un'impresa è definita come in difficoltà se, in assenza di un intervento dello Stato, essa è quasi certamente destinata al collasso economico a breve o a medio termine e, tra i diversi casi indicati, si indica quello di una impresa **oggetto di procedura concorsuale per insolvenza**) distinguono **due tipologie di aiuto riferibili alla vicenda di cui si tratta**:

- gli aiuti al **salvataggio** dell'impresa;
- gli aiuti alla **ristrutturazione** dell'impresa.

Sulla base della definizione contenuta negli orientamenti **il prestito da rendere ad Alitalia spa sulla base del presente decreto-legge rientra nell'ambito degli aiuti al salvataggio dell'impresa**. Tali aiuti sono infatti "per natura, una forma di assistenza urgente e temporanea, il cui obiettivo principale è consentire di tenere in vita un'impresa in difficoltà per il breve periodo necessario all'**elaborazione di un piano di ristrutturazione o di liquidazione**. Come principio generale, gli aiuti per il salvataggio consentono di fornire sostegno temporaneo a un'impresa che si trova a dover affrontare un grave deterioramento della sua situazione finanziaria che si manifesta sotto forma di un'acuta crisi di liquidità o un'insolvenza tecnica. Questo sostegno temporaneo deve consentire di **guadagnare tempo per analizzare le circostanze all'origine delle difficoltà ed elaborare un piano idoneo a porvi rimedio**" (paragrafo 26). Al contrario "gli **aiuti per la ristrutturazione** spesso comportano un'assistenza più permanente e devono ripristinare la redditività a lungo termine del beneficiario in base a un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata, consentendo, al contempo, un sufficiente contributo proprio e una condivisione degli oneri e limitando le potenziali distorsioni della concorrenza" (paragrafo 27).

Affinché gli aiuti siano considerati conformi alla disciplina dall'Unione europea è necessario che lo Stato richiedente dimostri il rispetto di questi requisiti: contributo al raggiungimento di un **obiettivo ben definito di interesse comune**: una misura di aiuto di Stato deve puntare a un obiettivo di interesse comune ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato; necessità dell'intervento statale: una misura di aiuto di Stato deve essere destinata a una situazione **in cui può determinare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di fornire**; adeguatezza della misura di aiuto; effetto di incentivazione; proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo); prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri e trasparenza dell'aiuto.

Inoltre è richiesto che gli aiuti possano essere concessi alle imprese in difficoltà **per una sola operazione di ristrutturazione**, secondo il cosiddetto principio dell'aiuto «una tantum». Pertanto all'atto della notifica alla Commissione di un aiuto per il salvataggio o per la ristrutturazione, lo Stato membro **deve precisare se l'impresa interessata abbia già ricevuto in passato un aiuto per il salvataggio, un aiuto per la ristrutturazione** o un sostegno temporaneo per la ristrutturazione, ivi compresi eventuali aiuti concessi prima dell'entrata in vigore dei presenti orientamenti, nonché eventuali aiuti non notificati. In tal caso, **qualora siano trascorsi meno di 10 anni dalla concessione dell'aiuto oppure dalla fine del periodo di ristrutturazione o dalla cessazione dell'attuazione del piano di ristrutturazione (a seconda di cosa sia avvenuto per ultimo), la Commissione non autorizzerà altri aiuti a norma dei presenti orientamenti**. Tale principio **conosce alcune deroghe**, riportate al **paragrafo 72** degli orientamenti. Tra queste si ricorda che l'aiuto è ammesso se si rendano necessari nuovi aiuti per il salvataggio o per la ristrutturazione dopo almeno cinque anni a causa di circostanze imprevedibili, non imputabili all'impresa ovvero se si verificano circostanze eccezionali e imprevedibili, non imputabili al beneficiario.

Inoltre, si consideri che - secondo quanto affermano gli Orientamenti - nel valutare gli aiuti di Stato a favore di fornitori di **Servizi di interesse economico generale**, in difficoltà, la Commissione dovrà tenere conto della natura specifica del SIEG e, in particolare, alla necessità di garantire la continuità della fornitura del servizio, in conformità dell'articolo 106, par. 2, TFUE. Inoltre, nel valutare gli aiuti a favore dei fornitori SIEG in difficoltà, la Commissione deve tenere conto di tutti gli aiuti di Stato ricevuti dal fornitore, compresa l'eventuale compensazione per gli obblighi di servizio pubblico.

Con specifico riferimento agli **aiuti destinati al salvataggio**, perché essi possano essere autorizzati **devono soddisfare le seguenti condizioni**:

- devono consistere in un **sostegno temporaneo** alla liquidità sotto forma di garanzie su prestiti o di prestiti;

la **remunerazione del prestito** o, nel caso di garanzie su prestiti, il costo finanziario complessivo del prestito oggetto di garanzia, devono essere fissati **a un tasso non inferiore al tasso di riferimento indicato nella comunicazione sul tasso di riferimento** pubblicata in [G.U. C 14 del 19 gennaio 2008](#) e successivi [aggiornamenti](#) (che con riferimento alla situazione di Alitalia prevede uno spread minimo di 1000 punti base);

- i prestiti **devono essere rimborsati** e le garanzie devono cessare **entro un termine non superiore a sei mesi dall'erogazione della prima rata al beneficiario**;
- gli Stati membri devono impegnarsi a presentare alla Commissione, **entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio**, o, in caso di aiuto non notificato, entro sei mesi dall'erogazione della prima rata al beneficiario **la prova che il prestito è stato integralmente rimborsato** ovvero un **piano di ristrutturazione ovvero un piano di liquidazione**.
- una volta presentato il piano di ristrutturazione, l'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio viene **automaticamente prorogata** finché la Commissione non prenda la sua decisione finale sul piano di ristrutturazione, tranne nel caso in cui la Commissione decida che tale proroga non è giustificata o che debba essere limitata in termini di durata e di portata.
Una volta che è stato elaborato e attuato il piano di ristrutturazione, **tutti gli aiuti successivi vengono considerati come aiuti per la ristrutturazione**.

Gli **aiuti alla ristrutturazione**, che possono eventualmente seguire gli aiuti al salvataggio, sono ammessi dall'Unione europea alle seguenti condizioni: innanzi tutto tali aiuti **non possono limitarsi a fornire unicamente un aiuto finanziario volto a colmare le perdite pregresse, senza intervenire sulle cause di tali perdite**.

Pertanto tali aiuti sono subordinati alla presentazione di un **piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione**, che, alla luce di quanto stabiliscono gli Orientamenti, può presentare un impatto significativo sull'impresa beneficiaria. Tra i possibili interventi che possono formare oggetto del piano sono indicati esemplificativamente la riorganizzazione e la razionalizzazione delle attività del beneficiario su una base di maggiore efficacia, che implica, in genere, l'abbandono delle attività in perdita, la ristrutturazione delle attività che possono essere riportate a livelli competitivi e, talvolta, la diversificazione verso nuove attività redditizie. La ristrutturazione generalmente comporta anche una ristrutturazione finanziaria sotto forma di conferimenti di capitale effettuati dagli azionisti nuovi o esistenti e di riduzione dei debiti da parte dei creditori esistenti. Le imprese beneficiarie degli aiuti per la ristrutturazione possono vedersi costrette a cedere attivi, ridurre le capacità o la presenza sul mercato. Tali misure, secondo gli Orientamenti, dovrebbero essere attuate in particolare nel mercato o nei mercati in cui l'impresa si trova a detenere un'importante posizione di mercato dopo la ristrutturazione, in particolare quelli in cui vi è un significativo eccesso di capacità. Inoltre per l'autorizzazione a tale aiuto si prevede che sia assicurato un contributo significativo ai costi di ristrutturazione (almeno il 50 % dei costi di ristrutturazione) proveniente **dalle risorse proprie del beneficiario dell'aiuto**, dei suoi azionisti o creditori o del gruppo di cui fa parte, o da nuovi investitori. Solo in circostanze eccezionali e in caso di particolari difficoltà la Commissione può accettare un contributo inferiore al 50 % dei costi di ristrutturazione.

Procedure di contenzioso

Non risultano procedure di contenzioso sulla materia.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

Non risultano documenti all'esame delle istituzioni europee sulla materia.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Il decreto-legge non introduce modifiche alle norme vigenti ma disciplina una specifica operazione di salvataggio volta ad evitare "l'interruzione dell'attività svolta da Alitalia - Società aerea italiana spa".

Senato: Dossier n. 487
Camera: Progetti di legge n. 573
8 maggio 2017

Camera

Servizio Studi
Dipartimento Trasporti

st_trasporti@camera.it - 066760-2614

 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si 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.
TR0456