

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

MODIFICA AL PROGRAMMA DI CESSIONE

DI

ALITALIA – SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

ALITALIA CITYLINER S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

COMMISSARI STRAORDINARI

AVV. GABRIELE FAVA

AVV. GIUSEPPE LEOGRANDE

PROF. AVV. DANIELE UMBERTO SANTOSUOSO

INDICE

Premessa. La *ratio* della presente modifica al Programma di cessione.

PARTE A

1. Brevi cenni sullo sviluppo della Procedura di Alitalia SAI S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in a.s.;
 - 1.1. Dall'apertura della Procedura, maggio 2017, fino all'entrata in vigore del Decreto Cura Italia, marzo 2020;
 - 1.2. Il Decreto Cura Italia, D.L. 18/2020;
 - 1.3. Evoluzione della normativa: dal decreto Cura Italia del 18.03.2020 al D.L. n.73/2021, convertito dalla Legge n. 106 del 23.07.2021, così come modificato dall'art. 7 del D.L. n.121 del 10 settembre 2021;
2. La modifica del programma di cessione ai sensi dell'art. 11 *quater*, comma 4, del D.L. n.73/2021, convertito dalla Legge n. 106 del 23.07.2021, così come modificato dall'art. 7 del D.L. n.121 del 10 settembre 2021;
 - 2.1. Il piano industriale presentato da Italia Trasporto Aereo S.p.A. – ITA;
 - 2.2. La decisione della Commissione europea del 10 settembre 2021 e la *comfort letter* del 15 luglio 2021.

PARTE B

Premessa

3. Programma di cessione del c.d. perimetro aviation ai sensi dell'art. 27, comma 1 lett. b bis D.Lgs. 270/1999;
 - 3.1. L'offerta vincolante di ITA del 24 agosto 2021;
 - 3.1.1. La perimetrazione delle c.d. attività aviation destinate alla cessione tramite trattativa privata ad ITA e il relativo contratto di cessione;
 - 3.1.2. La sorte dei rapporti di lavoro;
 - 3.2. Accordi ancillari al contratto di cessione con ITA;
 - 3.2.1. SABRE – sistema prenotazioni;
 - 3.2.2. **omissis**
 - 3.2.3.

- 3.2.4.** linee guida dei contratti ancillari con ITA relativi ai servizi di Ground Handling e di Maintenance;
4. Programmi di cessione dei rami *handling e maintenance* ai sensi dell'art. 27, comma 1 lett. a) D.Lgs. 270/1999.
- 4.1. La perimetrazione dei rami d'azienda destinati alla cessione tramite procedura competitiva
- 4.2. Ramo Handling
- 4.3. Ramo Manutenzione
5. La liquidazione dei beni non funzionali all'esercizio dell'impresa.
- 5.1. Marchio;
- 5.2. Partecipazioni;
- 5.2.1. Partecipazione in Alitalia Loyalty S.p.A.;
- 5.2.2. Partecipazione in Atitech S.p.A.;
- 5.2.3. Partecipazioni nelle società di leasing [Challey LTD, socia al 100% di SUBHO Ltd, socia al 100% di APC da 1 a 11];
- 5.3. Aeromobili non funzionali, in quanto non rientranti nel perimetro aviation ;
6. Valorizzazione degli asset; prosecuzione dell'attività d'impresa sino alla definitiva cessione di tutti i rami; previsione in ordine alla soddisfazione dei creditori;
7. La copertura del fabbisogno finanziario.
8. Conclusioni.

PREMESSA. LA RATIO DELLA PRESENTE MODIFICA AL PROGRAMMA DI CESSIONE.

I sottoscritti Avv. Gabriele Fava, Avv. Giuseppe Leogrande e Prof. Avv. Daniele Umberto Santosuoso, Commissari Straordinari di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e di Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (di seguito anche congiuntamente definite Gruppo Alitalia), con il presente atto intendono procedere – ai sensi dell’art. 27, comma 2, D.Lgs. 270/99 e in applicazione dell’art. 11 *quater* del D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 anche in considerazione dell’art. 79, comma 4 e 4 bis, D.L. n.18 del 2020 – alla modifica del Programma di Cessione autorizzato dal Ministero dello Sviluppo Economico (di seguito anche “MISE”) in data 23.03.2018 (di seguito il “Programma”).

Il Programma delle due Società in AS è configurato sin dalla sua prima versione approvata dai competenti organi, come unitario ai sensi dell’art. 3, comma 3 bis, D.L. 347/2003.

L’adozione di un programma unitario è previsto laddove vi sia stata estensione della Procedura di AS alle imprese del gruppo come regolata dagli articoli 27 e 81 del D. Lgs. 279/1999 (Prodi *bis*).

Sempre sotto il profilo metodologico, si precisa che anche la presente Modifica è predisposta in termini unitari per le due Società in A.S., Alitalia S.A.I. S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., ai sensi degli articoli 81, comma 2 e 86, comma 1, D.Lgs. 270/1999 e dell’articolo 3, comma 3 *bis* D.Lgs. 347/2003.

La prospettiva di gestione unitaria delle cessioni già convalidata dalle istanze di ammissione alla procedura di AS, dai decreti di ammissione emanati dal MISE, trova altresì conferma nella sentenza dichiarativa dello stato di insolvenza di Cityliner S.p.A. in A.S. con cui il Tribunale di Civitavecchia, ravvisando la ricorrenza del collegamento richiesto dall’art. 80, D.Lgs. 270/1999 e dall’art. 3, comma 3, D.Lgs. 347/2003 ha “*osservato che appare altamente opportuna la gestione unitaria dell’insolvenza nell’ambito del gruppo, certamente idonea ad agevolare, atteso il collegamento intercorrente tra le imprese, il raggiungimento degli obiettivi della procedura*”.

La presente modifica al Programma (di seguito l’”Modifica al Programma”) scaturisce ed è diretta conseguenza ed applicazione dei vari interventi normativi, governativi e di indirizzo comunitario che sono occorsi successivamente alla autorizzazione del Programma, a partire del

c.d. Decreto Cura Italia del marzo 2020, nonché per effetto del mutato contesto economico dovuto alla nota crisi pandemica mondiale da Covid 19.

Come si avrà modo di illustrare nel prosieguo, mentre il Programma a suo tempo elaborato ed approvato nello scenario di riferimento, era formulato nella sua interezza ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. a) D. Lgs. 270/1999, la presente Modifica prevede, alla luce del mutato contesto fattuale e normativo, l'articolazione all'interno di un unico documento, di distinti programmi di cessione e la differenziazione nei seguenti termini:

- a) la cessione di complessi di beni e contratti, costituenti il c.d. perimetro aviation, ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. b *bis*), D.Lgs. 270/1999 (cfr. Parte B), par. 3);
- b) le cessioni dei complessi aziendali costituenti i rami handling e maintenance ai sensi dell'art. 27, comma 2 lett. a), D.Lgs. 270/1999 (cfr. Parte B), par. 4);
- c) il piano di liquidazione dei beni non funzionali all'esercizio dell'impresa, per effetto di quanto convenuto dal Governo italiano con la Commissione europea e di quanto non rientrante nell'alveo del perimetro del piano proposto da Italia Trasporto Aereo S.p.A..

Nella Parte A della presente Modifica al Programma si procederà, dunque, ad un breve *excursus* delle vicende che hanno interessato la Procedura dalla sua apertura fino ai cennati interventi, mentre la Parte B è costituita dalla vera e propria programmazione e regolamentazione delle modalità di cessione e di liquidazione dei vari asset e rami d'azienda individuati per detta finalità.

L'accesso alla cessione di beni e contratti con le modalità di cui all'art. 27, comma 2 lett. b bis D.Lgs. 270/1999 è consentita altresì in quanto Alitalia svolge un servizio pubblico essenziale nel settore dei trasporti, sia in qualità di vettore aereo individuato dall'autorità competente NIS¹ quale operatore di servizi essenziali (ovvero fornitore di servizio che è essenziale per il mantenimento di attività sociali e/o economiche fondamentali, ex D.Lgs. 18 maggio 2018, n. 65), sia quale operatore di rotte gravate da oneri di servizio pubblico, sia - infine - per il trasporto di farmaci salvavita, per il trasporto di organi e per il trasporto di radiofarmaci, essendo l'unico vettore autorizzato e certificato in ambito domestico all'esecuzione del servizio.

¹ N.I.S.: Network and Information Security istituita in attuazione della Direttiva NIS (Direttiva sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi dell'Unione (NISUE 2016/1148)) che stabilisce le misure per il conseguimento di un livello elevato di sicurezza della rete e dei sistemi informativi in ambito nazionale.

PARTE A

1. BREVI CENNI SULLO SVILUPPO DELLA PROCEDURA DI ALITALIA SAI IN A.S.

1.1. *Dall'apertura della Procedura, maggio 2017, fino all'entrata in vigore del Decreto Cura Italia, marzo 2020.*

Con decreti del Ministro dello Sviluppo Economico rispettivamente del 02.05.2017 e del 26.05.2017, Alitalia SAI S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. sono state ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del D.L. 23.12.2003, n. 347, conv. con modificazioni dalla Legge 18.02.2004, n. 39 (di seguito, “D.L. 347/2003”) e sono state successivamente dichiarate insolventi con sentenze del Tribunale di Civitavecchia rese, rispettivamente, in data 11.05.2017 e 26.05.2017. Sono stati nominati commissari straordinari Dott. Luigi Gubitosi, Prof. Dott. Enrico Laghi, Prof. Dott. Stefano Paleari (di seguito anche il “Primo Collegio Commissoriale”).

In conformità all’articolo 1, comma 2 del D.L 02.05.2017, n. 55 (di seguito, “D.L. 55/2017”) i suddetti Commissari, hanno proceduto a “*a pubblicizzare un invito per la raccolta di manifestazioni di interesse finalizzate alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria secondo gli indirizzi di cui alle lettere a), b) e b-bis*), dell’articolo 27, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.”.

Sulla scorta della procedura di raccolta di manifestazioni di interessi i primi Commissari hanno redatto il programma di cessione ex art. 27, comma 2 lett. a) D.Lgs. 270/1999², il Programma, autorizzato dal Ministero dello Sviluppo Economico, per la durata di un anno, con proprio decreto del 23.03.2018, poi prorogato di ulteriori dodici mesi con successivo decreto del 07.05.2019.

Come noto, la Procedura di vendita di cui al Programma non ha prodotto esito positivo.

1.1.1. In data 12.12.2019 è stato nominato Commissario Straordinario Unico l’Avv. Giuseppe Leogrande (di seguito anche “Commissario Unico”), in sostituzione del precedente Collegio Commissoriale.

Al contempo, con D.L. 02.12.2019, n. 137, conv. con modificazioni dalla L. 30.01.2020, n. 2, (di seguito “DL 137/2019”), è stato attribuito al Commissario Straordinario anche il compito di

² Art. 27 (Condizioni per l’ammissione alla procedura).

“1. Le imprese dichiarate insolventi a norma dell’ art. 3 sono ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria qualora presentino concrete prospettive di recupero dell’equilibrio economico delle attività imprenditoriali.

2. Tale risultato deve potersi realizzare, in via alternativa:

a) 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’); (…)

integrare il Programma già predisposto dal Primo Collegio Commissoriale con un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali delle Società in A.S (di seguito il “Piano di Efficientamento”).

La norma ha altresì previsto l'erogazione di un finanziamento a titolo oneroso al fine di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad entrambe le società in A.S. del Gruppo Alitalia.

In particolare, l'art. 1, comma 1 del D.L. 137/2019, *cit.* dispone espressamente che ”*1. Per consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria con le modalità di cui ai commi 3 e 4, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è concesso, nell'anno 2019, in favore delle stesse società in amministrazione straordinaria, per le loro indifferibili esigenze gestionali e per la esecuzione del piano delle iniziative e degli interventi di cui al comma 3, un finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro, della durata di sei mesi.*”.

(...)

”*3. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria delle società di cui al comma 1 è integrato con un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali delle medesime società funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di cui al comma 4, tenendo conto dei livelli occupazionali e dell'unità operativa dei complessi aziendali. L'integrazione del programma è approvata dal Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 60 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.*

4. *Entro il termine del 31 maggio 2020, l'organo commissoriale delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1 espleta, eventualmente anche con le modalità di cui all'articolo 4, comma 4-quater, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, e nel rispetto dei principi di parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione, le procedure necessarie per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali delle medesime società in amministrazione straordinaria, quali risultanti dalla esecuzione del piano delle iniziative e degli interventi di cui al comma 3, assicurando la discontinuità, anche economica, della gestione da parte del soggetto cessionario.*”.

Con il successivo Decreto Legge 73/2021 “Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali”, pubblicato in , G.U. Serie Generale, n. 123 del 25.05.2021, convertito con Legge n. 106 del 23.07.2021, G.U. Serie Generale,

n. 176 del 24.07.2021, il Fondo è incremento di ulteriori Euro 100 milioni e così per complessivi Euro 500 milioni.

In particolare l'art. 24 del D.L. 73/2021, rubricato *“Rifinanziamento Fondo per il sostegno alle grandi imprese e misure per la continuità del trasporto aereo di linea di passeggeri”* al comma 2 così dispone *“Al fine di scongiurare il rischio di interruzione del servizio di trasporto aereo di linea di passeggeri e garantire la continuità territoriale, nelle more delle valutazioni della Commissione europea sul piano di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, è concesso, per l'anno 2021, ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo in amministrazione straordinaria, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, un finanziamento a titolo oneroso non superiore a 100 milioni di euro e della durata massima di sei mesi, da utilizzare per la continuità operativa e gestionale. Il finanziamento di cui al comma 1 è concesso, anche mediante anticipazioni di tesoreria, con l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base, ed è restituito alla scadenza, per capitale e interessi, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura.”*.

Il finanziamento erogato dallo Stato per complessivi Euro 500 milioni tra il 2020 e il 2021 è destinato alle società del Gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria, unitamente intese, tenuto conto della stretta e inscindibile correlazione tra le due; il finanziamento è infatti erogato al precipuo fine di garantire la continuità del servizio nelle more della cessione degli complessi e dei beni aziendali.

1.1.2. Con decreto del 25.02.2020 il MISE ha autorizzato la proroga di ulteriori 12 mesi (sino al 23.03.2021) del termine di esecuzione del Programma e con successivo provvedimento del 03.03.2020 ha autorizzato il Commissario Unico alla pubblicazione di un bando volto alla raccolta di manifestazioni di interesse e successive offerte vincolanti.

Nel termine previsto nel bando, al 18.03.2020, sono pervenute *(i)* tre manifestazioni di interesse per il c.d. “Lotto Unico”; *(ii)* n. 3 manifestazioni di interesse per il c.d. “Lotto Handling”; *(iii)* due manifestazioni di interesse per il c.d. “Lotto Manutenzione”; *(iv)* nessuna offerta per il solo “Lotto Aviation”.

Come si illustrerà meglio in appresso, il suddetto bando è stato poi sospeso giusta provvedimento del MISE del 26.03.2020 prot. 6375 emesso, su istanza del Commissario Unico, tenuto conto della introduzione della norma emergenziale del c.d. Decreto Cura Italia di cui *infra* sub par. 1.2.1..

Successivamente il bando è stato revocato in forza del D.L. 99 del 30.06.2021, art 6, comma 3 ult. periodo, in G.U. 155 del 30.06.2021 “poi abrogato con la legge 106 del 24.07.2021 di conversione del D.L. 73/2021, con espressa salvezza degli atti e dei provvedimenti adottati e degli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo D.L. 99/2021).

Con decreto del MISE del 05.03.2021, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 25.03.2021, l’organo commissoriale è stato integrato con la nomina di due nuovi commissari straordinari, l’Avv. Gabriele Fava e il Prof. Avv. Daniele U. Santosuoso, in aggiunta all’Avv. Giuseppe Leogrande.

1.2. Evoluzione normativa: dal Decreto Cura Italia del 18.03.2020 al D.L. 121 del 10.09.2021 “Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, in GU Serie Generale n.217 del 10-09-2021.

1.2.1. Il Decreto Cura Italia, D.L. 18/2020 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 70 del 17.03.2020).

Nelle more dell’ultima procedura di cessione di cui al precedente par. 1.2., il grave diffondersi dell’epidemia di Covid-19 ha indotto il Governo ad emanare in via d’urgenza il Decreto Legge n. 18, del 17.03.2020, *“Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19”*, c.d. decreto “Cura Italia” (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 70 del 17.03.2020) (di seguito “DL 18/2020”), convertito Legge n. 27 del 24.04.2020.

In particolare, l’art. 79 rubricato “*Misure urgenti per il Trasporto Aereo*” che ai fini della presente Modifica si riporta nella ultima versione vigente all’attualità così come risultante dalle modificazioni, prevede:

“1. Ai fini del presente articolo l’epidemia da COVID-19 è formalmente riconosciuta come calamità naturale ed evento eccezionale, ai sensi dell’articolo 107, comma 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell’Unione Europea.

2. In considerazione dei danni subiti dall’intero settore dell’aviazione a causa dell’insorgenza dell’epidemia da COVID 19, alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall’Enac che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, adempiono ad oneri di servizio pubblico, sono riconosciute misure a compensazione dei danni subiti come conseguenza diretta dell’evento eccezionale al fine di consentire la prosecuzione

dell'attività. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità di applicazione della presente disposizione. L'efficacia della presente disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea³.

3. Per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci, è autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta. L'esercizio dell'attività è subordinato alle valutazioni della Commissione europea⁴.

4. Ai fini della costituzione della società di cui al comma 3, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, sottoposto alla registrazione della Corte dei Conti, che rappresenta l'atto costitutivo della società, sono definiti l'oggetto sociale, il capitale sociale iniziale e ogni altro elemento necessario per la costituzione e il funzionamento della società. Con lo stesso decreto è, altresì, approvato lo statuto della società, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile, e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al presente comma con un apporto complessivo di 3.000 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica⁵.

4-bis. In sede di prima applicazione della presente disposizione, è autorizzata, con le modalità di cui al comma 4, la costituzione della società anche ai fini dell'elaborazione del piano industriale. Il capitale sociale iniziale è

³ Comma così modificato dalla legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27 e, successivamente, dall'art. 202, comma 1, lett. a), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, c.d. Decreto Rilancio.

⁴ Comma sostituito dall'art. 202, comma 1, lett. b), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che ha sostituito gli originari commi 3 e 4 con i commi 3, 4, 4-bis e 4-ter. Successivamente, il presente comma è stato così modificato dall'art. 87, comma 1, lett. a), D.L. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla L. 13 ottobre 2020, n. 126.

⁵ Comma modificato dalla legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27. Successivamente, il presente comma è stato sostituito dall'art. 202, comma 1, lett. b), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che ha sostituito gli originari commi 3 e 4 con i commi 3, 4, 4-bis e 4-ter. Infine, il presente comma è stato così modificato dall'art. 23, comma 1, D.L. 25 maggio 2021, n. 73.

determinato in 20 milioni di euro, cui si provvede a valere sul fondo di cui al comma 7. Il Consiglio di amministrazione della società redige ed approva, entro trenta giorni dalla costituzione della società, un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che include strategie strutturali di prodotto. Il piano industriale può prevedere la costituzione di una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri, nonché l'acquisto o l'affitto, anche a trattativa diretta, di rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. Il piano è trasmesso alla Commissione europea per le valutazioni di competenza, nonché alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono parere motivato nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione, decorso il quale si prescinde dallo stesso. La società procede all'modifica o alla modifica del piano industriale, tenendo conto della decisione della Commissione europea⁶.

4-ter. *Ai fini della prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della continuità territoriale, la società di cui al comma 3, ovvero le società dalla stessa controllate o partecipate, stipula, nel limite delle risorse disponibili, apposito contratto di servizio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dello sviluppo economico, e con gli Enti pubblici territorialmente competenti, anche subentrando nei contratti già stipulati per le medesime finalità dalle imprese di cui all'ultimo periodo del comma 4-bis⁷.*

5. *Alla società di cui al comma 3 e alle società dalla stessa partecipate o controllate non si applicano le disposizioni previste dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e dall'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214⁸.*

5-bis. *La società di cui al comma 3 può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 43 del testo unico delle leggi e delle norme giuridiche sulla rappresentanza e difesa in giudizio dello*

⁶ Comma inserito dall'art. 202, comma 1, lett. b), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che ha sostituito gli originari commi 3 e 4 con i commi 3, 4, 4-bis e 4-ter. Successivamente, il presente comma è stato così sostituito dall'art. 87, comma 1, lett. b), D.L. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla L. 13 ottobre 2020, n. 126.

⁷ Comma inserito dall'art. 202, comma 1, lett. b), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che ha sostituito gli originari commi 3 e 4 con i commi 3, 4, 4-bis e 4-ter.

⁸ Comma così sostituito dall'art. 202, comma 1, lett. c), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che ha sostituito l'originario comma 5 con gli attuali commi 5, 5-bis e 5-ter.

Stato e sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato, di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, e successive modificazioni⁹.

5-ter. *Tutti gli atti connessi all'operazione di cui al presente articolo sono esenti da imposizione fiscale diretta e indiretta e da tasse.*

[6. Ai fini dell'eventuale trasferimento del personale ricompreso nel perimetro dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 3, come efficientati e riorganizzati ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, convertito con modificazioni dalla legge 30 gennaio 2020 n. 2, trova applicazione l'articolo 5, comma 2-ter, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito con modificazioni dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, con esclusione di ogni altra disciplina eventualmente applicabile¹⁰. (327)].

7. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2 è istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo con una dotazione di 350 milioni di euro per l'anno 2020. Per l'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 3 a 4-bis, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo con una dotazione di 3.000 milioni di euro per l'anno 2020. Per l'attuazione delle disposizioni di cui ai commi 3, 4 e 4-bis del presente articolo, il Ministero dell'economia e delle finanze si avvale di primarie istituzioni finanziarie, industriali e legali nel limite di 300 mila euro per l'anno 2020. A tal fine, è autorizzata la spesa di 300 mila euro per l'anno 2020. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, per gli interventi previsti dal comma 4, può essere riassegnata, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, una quota degli importi derivanti da operazioni di valorizzazione di attivi mobiliari e immobiliari o da distribuzione di dividendi o riserve patrimoniali¹¹.

8. *Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 126.”.*

L'entrata in vigore del Decreto Cura Italia e le successive modifiche hanno mutato completamente la prospettiva di cessione da parte delle Procedure del Gruppo Alitalia.

Infatti, l'art. 79:

⁹ Comma inserito dall'art. 202, comma 1, lett. c), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che ha sostituito l'originario comma 5 con gli attuali commi 5, 5-bis e 5-ter.

¹⁰ Comma abrogato dall'art. 202, comma 1, lett. d), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77.

¹¹ Comma modificato dalla legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27. Successivamente, il presente comma è stato così sostituito dall'art. 202, comma 1, lett. e), D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77.

- al comma 3 ha previsto la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, direttamente o indirettamente tramite società pubblica, alla quale trasferire “*l'esercizio dell'attività di impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci*” subordinatamente alle valutazioni della Commissione Europea;

- al comma 4, ha statuito che l'atto costitutivo, lo statuto e la nomina degli organi sociali siano disposti con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze,

- al comma 4 bis ha previsto che la Newco:

- entro 30 giorni dalla sua costituzione predisponga un proprio autonomo piano industriale “di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che include strategie strutturali di prodotto” da sottoporre ad esame parlamentare;
- possa costituire una o più società controllate o partecipate “per la gestione dei singoli rami d'attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri”;
- possa “acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciate dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria”;
- trasmetta il piano alla Commissione Europea per la relativa valutazione e approvazione nonché al parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia.

- al comma 4 ter ha previsto la possibilità per la NewCo di stipulare contratti di servizio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le altre amministrazioni coinvolte, per la “prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della continuità territoriale (...) anche subentrando nei contratti già stipulati per le medesime finalità” dai vettori già titolari di licenza di trasporto aereo.

Si rappresenta che il comma 4 dell'art. 79 prevedeva, nella versione di prima introduzione, l'attribuzione al Commissario Straordinario di pieni poteri e in particolare disponeva che “*Il Commissario Straordinario delle società di cui al comma 3 è autorizzato a porre in essere ogni atto necessario o conseguente nelle more dell'espletamento della procedura di cessione dei complessi aziendali delle due società in amministrazione straordinaria e fino all'effettivo trasferimento dei medesimi complessi aziendali all'aggiudicatario della procedura di cessione ai fini di quanto necessario per l'attuazione della presente norma*

Nell'ambito del periodo in oggetto, il Commissario Straordinario ha intrapreso trattative con tutti i *lessor* per la rimodulazione dei contratti in essere funzionali alla sostenibilità dell'impresa in

un contesto di improvviso crollo dei ricavi e in vista della prospettata cessione o affitto delle azienda da parte delle due società in amministrazione straordinaria.

Con decreto interministeriale del 09.10.2020, è stata costituita ai sensi e per gli effetti dell'articolo 79 del DL 18/2020, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, come modificato dall'articolo 202 del DL 34/20, convertito con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77 e dall'articolo 87 del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 (“Decreto Agosto”), la società denominata Italia Trasporto Aereo S.p.A. (“ITA”).

Con l'introduzione della norma di cui al Decreto Cura Italia e alla costituzione del veicolo è mutato il contesto in cui la Procedura di amministrazione straordinaria deve attuare le finalità proprie della liquidazione nell'interesse della massa dei creditori, anche in considerazione dell'interesse sotteso alla attività tipica dell'azienda che svolge pubblico servizio.

2. La modifica del programma di cessione ai sensi dell'art. 11 quater del D.L. 73/2021 convertito con modificazioni dalla Legge n. 106 del 23.07.2021, così come modificato dall'art. 7 del D.L. n.121 del 10 settembre 2021.

Il mutato contesto fattuale e normativo trova sua definitiva esplicitazione e completamento nell'art. 11 quater del D.L. 73/2021 del 25 maggio 2021 ¹².

La norma rubricata “*Disposizioni in materia di Alitalia - Società Aerea Italiana s.p.a.*” dispone che “*2. Nelle more della decisione della Commissione europea prevista dall'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nonché della conseguente modifica del programma in corso di esecuzione di cui al comma 4 del presente articolo, l'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e l'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria sono autorizzate alla prosecuzione dell'attività di impresa, compresa la vendita di biglietti, che si intende utilmente perseguita anche ai fini di cui all'articolo 69, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270*¹³*.*

¹² La L. 23 luglio 2021, n. 106 di conversione del D.L. 73/2021 del 25.05.2021 ha disposto (con l'art. 1, comma 3) che “Il decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 99 del 2021”.

¹³ “Art. 69 (Conversione in corso di procedura), D.Lgs. 270/1999. +

3. A seguito della decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020, e in conformità al piano industriale valutato dalla Commissione stessa, l'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e l'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria provvedono, anche mediante trattativa privata, al trasferimento, alla società di cui al citato articolo 79, dei complessi aziendali individuati nel piano e pongono in essere le ulteriori procedure necessarie per l'esecuzione del piano industriale medesimo. Sono revocate le procedure in corso alla data di entrata in vigore del decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99, dirette, anche ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge n. 137 del 2019, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, al trasferimento dei complessi aziendali che risultino incompatibili con il piano integrato o modificato tenendo conto della decisione della Commissione europea.

4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270¹⁴. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetriti in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente

“1. Qualora, in qualsiasi momento nel corso della procedura di amministrazione straordinaria, risulta che la stessa non può essere utilmente proseguita, il tribunale, su richiesta del commissario straordinario o d'ufficio, dispone la conversione della procedura in fallimento.”.

¹⁴ Art. 27 (Condizioni per l'ammissione alla procedura)

“1. Le imprese dichiarate insolventi a norma dell'art. 3 sono ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria qualora presentino concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali.

2. Tale risultato deve potersi realizzare, in via alternativa:

a) 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”);

b) 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”);

b-bis) 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”).

2-bis. Per le imprese di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, la durata dei programmi di cui al comma 2 del presente articolo può essere autorizzata dal Ministro dello sviluppo economico fino ad un massimo di quattro anni.”.

sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. E' altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissario, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-bis.¹⁵

5. Il programma di cui al comma 4 del presente articolo può essere autorizzato, in quanto coerente con il piano di cui al comma 3, a prescindere dalle verifiche di affidabilità del piano industriale previste dall'articolo 63, comma 3, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270¹⁶, che potranno non essere effettuate dall'amministrazione straordinaria in quanto assorbite dalla positiva valutazione da parte della Commissione europea del piano medesimo.

6. Nelle more della cessione dei complessi aziendali, i Commissari straordinari dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria possono procedere, anche in deroga al disposto dell'articolo 111-bis, quarto comma, del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, al pagamento degli oneri e dei costi funzionali alla prosecuzione dell'attività d'impresa di ciascuno dei rami del compendio aziendale nonché di tutti i costi di funzionamento della procedura che potranno essere antegati ad ogni altro credito.

7. I Commissari straordinari dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria, ferma restando la disciplina in tema di rapporti di lavoro, sono autorizzati a sciogliere i contratti, anche ad esecuzione continuata o periodica, ancora ineseguiti o non interamente eseguiti da entrambe le parti, che non siano oggetto di trasferimento nell'ambito della cessione dei compendi aziendali e che non risultino più funzionali alla procedura.

¹⁵ Comma così modificato dall'art. 7 del D.L. n.121 del 10 settembre 2021.

¹⁶ Art. 63 (Vendita di aziende in esercizio), D.Lgs. 270/1999. “3. La scelta dell'acquirente è effettuata tenendo conto, oltre che dell'ammontare del prezzo offerto, dell'affidabilità dell'offerente e del piano di prosecuzione delle attività imprenditoriali da questi presentato, anche con riguardo alla garanzia di mantenimento dei livelli occupazionali.”.

8. L'esecuzione del programma, nei termini rivenienti dalla decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020, integra il requisito richiesto dall'articolo 73, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270¹⁷. A far data dal decreto di revoca dell'attività d'impresa dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria, che potrà intervenire a seguito dell'intervenuta cessione di tutti i compendi aziendali di cui al programma autorizzato, l'amministrazione straordinaria prosegue con finalità liquidatoria, i cui proventi sono prioritariamente destinati al soddisfacimento in prededuzione dei crediti verso lo Stato.

((9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi della presente norma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77.))¹⁸.

A completamento dell'iter iniziato con l'art. 79 del Decreto Cura Italia, la norma di cui all'art. 11 quater del D.L. 73/2021 autorizza – sulla scorta della preventiva valutazione del piano industriale di ITA da parte della Commissione Europea ed in conformità al piano medesimo – la Procedura di A.S. del Gruppo Alitalia al trasferimento, anche mediante trattativa privata, ad ITA dei complessi aziendali individuati nel piano, ponendo in essere le ulteriori procedure necessarie per l'esecuzione del piano industriale medesimo.

La norma autorizza altresì, nelle more del trasferimento, la Procedura di AS alla prosecuzione dell'attività di impresa “*compresa la vendita dei biglietti che si intende utilmente perseguita anche ai fini di cui all'articolo 69, primo comma, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270*”.

¹⁷ Art. 73 (Cessazione dell'esercizio dell'impresa).

“1. Nei casi in cui è stato autorizzato un programma di cessione dei complessi aziendali, se nel termine di scadenza del programma, originario o prorogato a norma dell'art. 66, è avvenuta la integrale cessione dei complessi stessi, il tribunale, su richiesta del commissario straordinario o d'ufficio, dichiara con decreto la cessazione dell'esercizio dell'impresa.”.

¹⁸ Comma introdotto dall'art. 7 del D.L. n.121 del 10 settembre 2021.

Nel citato contesto ed in conformità alle prescrizioni di cui all'art. 11 *quater* del D.L. 73 del 25.05.2021 i Commissari Straordinari provvedono, con la presente modifica, all'adeguamento del Programma ex art. 27, D. Lg. 270/1999 tenendo conto ed in coerenza del piano industriale di ITA, così come valutato dalla Commissione Europea (art. 6, comma 3).

I criteri di redazione del programma sono individuati:

- nel comma 4 ove si dispone che il programma della Procedura di A.S. è immediatamente adeguato alla decisione della Commissione Europea e i Commissari Straordinari possono procedere all'adozione, per ciascun ramo d'azienda oggetto di cessione, di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo n. 270 del 1999, a modifica del primo Programma e possono prevedere la cessione anche a trattativa privata anche di singoli rami d'azienda, perimetriti e valutati tramite perizia di stima disposta da un soggetto terzo individuato dai Commissari stessi previa autorizzazione di legge, il tutto in coerenza con il piano industriale valutato dalla Commissione europea;

- ancora nel comma 4 si specifica che in ipotesi di cessione totale o parziale dei compendi del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente *“sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993.”* La modifica normativa ha previsto che le bande orarie non rientranti nel ramo aviation così come individuato da ITA nel proprio piano e autorizzato dalla Commissione Europea e dalla medesima acquisito, siano rimessi nella disponibilità di Assoclearance, (l'Associazione, con personalità giuridica, indipendente e senza fine di lucro preposta dallo Stato Italiano all'esecuzione dei compiti previsti all'articolo 4 del regolamento europeo 95/93 del 18 gennaio 1993 e successive modifiche relativo all'assegnazione degli slot);

- sempre nel comma 4 si disciplinano le modalità di cessione del marchio Alitalia (su cui *infra* sub Parte B) par. 5.1). In esso è espressamente autorizzata – in aggiunta a quanto era previsto nell'abrogato art. 6 del D.L. 99 del 30.06.2021 – l'autonoma cessione del marchio Alitalia anche anteriormente alla modifica del presente programma e quindi del trasferimento a ITA, tramite procedura di gara riservata ai soli operatori del settore titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazione di operatore aereo (coa);

- nel comma 5 ove si introduce – anche sulla previa scorta della valutazione positiva effettuata dalla Commissione Europea del piano industriale – la deroga alle verifiche di affidabilità del piano stesso previste dall'articolo 63, comma 3, del decreto legislativo n. 270 del 1999 in quanto

assorbite dalla positiva valutazione da parte della Commissione Europea del piano medesimo, esentando in tal modo dall'onere valutativo l'Amministrazione Straordinaria;

- nel comma 6 che introduce una ulteriore deroga alla disciplina vigente e, segnatamente all'art. 111 *bis*, quarto comma, l.f. laddove autorizza i Commissari – nelle more delle procedure di vendita dei singoli complessi aziendali – “*al pagamento degli oneri e dei costi funzionali alla prosecuzione dell'attività di impresa di ciascuno dei rami del compendio aziendale nonché di tutti i costi di funzionamento della procedura che potranno essere anterogati ad ogni altro credito*”;

- nel comma 8 è previsto che a seguito della intervenuta cessione di tutti i complessi aziendali previsti nel presente programma i relativi proventi saranno prioritariamente destinati al soddisfacimento in prededuzione dei crediti verso lo Stato, ferma l'antergazione degli oneri e dei costi funzionali alla prosecuzione dell'attività d'impresa di ciascuno dei rami del compendio aziendale nonchè di tutti i costi di funzionamento della procedura di cui al precedente comma 6.

Con il medesimo art. 11 *quater* al comma 1, è stato posticipato dal 30.06.2021 al 16.12.2021 il termine per il rimborso del finanziamento di Euro 400 milioni a suo tempo istituito dall'art. 1, comma 1 del D.L. 137 del 02.12.2021 (poi incrementato di Euro 100 milioni) con la finalità di consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria e per le loro indifferibili esigenze gestionali e per la esecuzione del piano delle iniziative e degli interventi di cui al comma 3.

In conclusione, la presente Modifica – rispetto al Programma originario che prevedeva la cessione dei rami aziendali (aviation, handling, maintenance) ai sensi dell'art. 27, comma 2 lett. a) – è atto di necessario, consequenziale, adeguamento da parte dell'organo commissoriale alle norme introdotte in funzione del mutato contesto economico, nazionale e mondiale, ed ai vincoli dettati dalla decisione della Commissione Europea (par. successivo).

In tale contesto normativo la presente modifica al Programma di Cessione deve intendersi immediatamente esecutiva senza necessità degli usuali adempimenti autorizzatori previsti dalla norma.

2.1. Il piano industriale proposto da ITA del 15 luglio 2021.

A seguito delle interlocuzioni avute tra il Governo italiano e la Commissione Europea in ordine alla proposta di piano industriale redatto da ITA in data 15.07.2021, la Commissione Europea ha

comunicato la propria valutazione positiva a seguito delle modifiche ed integrazioni dalla stessa richieste, nei termini specificati al successivo paragrafo 2.2..

Nella stessa data ITA ha diffuso un comunicato stampa con cui ha rappresentato i punti del piano industriale così come valutato positivamente e approvato dalla Commissione. In particolare è riportato nel comunicato stampa del 15.07.2021 che:

“Il progetto industriale include le variazioni richieste dalla Commissione Europea nel corso delle interazioni dei mesi scorsi con il Governo italiano. In data 15 luglio, infatti, la Commissione europea ha inviato alle Istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il Piano Industriale di ITA, come modificato a seguito delle interlocuzioni avvenute, la cui sostenibilità è stata confermata anche da pareri di congruità (MEOP Market Economy Operator Principle, criterio che valuta se l'azionista pubblico si comporta come un investitore privato) rilasciati dagli advisor indipendenti Mediobanca e Kearney.

A seguito dell'interazione fra il Governo italiano e la Commissione europea, il Piano Industriale di ITA, sviluppato con il supporto di Rothschild, BCG ed EY, recepisce i seguenti elementi di discontinuità:

- ITA potrà acquisire tramite una negoziazione diretta con Alitalia in Amministrazione Straordinaria gli asset necessari per gestire il settore volo (“Aviation”);

- Il brand Alitalia sarà ceduto attraverso una gara pubblica, bandita e gestita da Alitalia in Amministrazione Straordinaria, alla quale ITA parteciperà in quanto ritiene il brand elemento imprescindibile nella realizzazione del suddetto Piano;

- Le attività comprese nel settore “Ground Handling” saranno cedute attraverso una gara pubblica, bandita e gestita da Alitalia in Amministrazione Straordinaria, alla quale ITA ha la facoltà di partecipare quale azionista di maggioranza di una nuova società, insieme ad altri partner. Anche le attività comprese nel settore “Manutenzione” verranno cedute attraverso una gara pubblica alla quale ITA ha la facoltà di partecipare come partner di minoranza di una nuova società, affiancando altri investitori.

- Fino all'aggiudicazione di queste due gare, Alitalia potrà erogare servizi di handling e di manutenzione a ITA attraverso contratti di fornitura;

- ITA partirà con una dotazione di slot coerente con la dimensione iniziale della propria flotta, mantenendo l'85% degli slot oggi detenuti da Alitalia sull'aeroporto di Milano Linate e il 43% degli slot su Roma Fiumicino, aeroporto, quest'ultimo, meno congestionato di Linate e con una maggiore disponibilità di bande orarie da poter acquisire per sostenere la crescita dei voli prevista nell'arco di piano.

- Non potendo partecipare alla gara pubblica che Alitalia in Amministrazione Straordinaria bandirà e gestirà per la cessione degli asset legati al proprio programma di fidelizzazione, ITA ha intenzione di dotarsi sin da subito

di un nuovo programma di loyalty efficiente, moderno, orientato alle esigenze dei clienti e che consenta un maggiore accesso all'offerta della compagnia e dei propri partner.

- L'approvazione del Piano da parte del CdA costituisce il presupposto affinché l'Assemblea dei soci possa deliberare sull'iniziale aumento di capitale di 700 milioni di euro grazie al quale ITA avrà a disposizione la dotazione finanziaria indispensabile per l'acquisizione degli asset, nonché per il completamento del processo di rilascio delle certificazioni necessarie per la commercializzazione dei biglietti - prevista a partire dal 15 agosto - e per l'avvio dell'attività operativa dal prossimo 15 ottobre.”.

In particolare il piano industriale prevede:

“Flotta

All'avvio delle proprie attività, ITA opererà con una flotta di 52 aerei di cui 7 wide body e 45 narrow body. Già nel 2022 la flotta crescerà fino a 78 aeromobili (+26 sul 2021) di cui 13 wide body (+6 sul 2021) e 65 narrow body (+20 sul 2021). Dal 2022 è previsto l'inizio dell'inserimento in flotta degli aeromobili di nuova generazione che sostituiranno progressivamente i velivoli di vecchia tecnologia. A fine 2025 la flotta crescerà sino a 105 aerei (23 wide body e 82 narrow body), con 81 aeromobili di nuova generazione (pari al 77% della flotta totale) che consentiranno di ridurre significativamente l'impatto ambientale e ottimizzare efficienza e qualità dell'offerta.

ITA ha previsto, nell'arco di piano, di confluire su un solo partner strategico per gli aerei, così da eliminare la complessità e le inefficienze derivanti dall'operare una flotta composta di aerei di diversi produttori. Con i principali partner sono in corso discussioni con l'obiettivo di una rapida conversione della flotta che ITA erediterà da Alitalia verso una nuova generazione di aerei più environmental-friendly.

Personale

ITA avvierà le proprie operazioni nel 2021 con un numero di dipendenti, assunti per gestire l'attività “Aviation”, pari a 2.750-2.950, che salirà a fine piano (2025) a 5.550- 5.700 persone. Tutte le persone verranno assunte con un nuovo contratto di lavoro che assicuri maggiore competitività e flessibilità nel confronto con altri operatori del settore.

Qualora ITA si aggiudicasse le gare bandite da Alitalia in Amministrazione Straordinaria relative alle attività di “Ground Handling” e “Manutenzione”, è previsto a conclusione del piano (2025) l'impiego di fino a 2.650-2.700 risorse per la parte “Ground Handling” e di 1.100-1.250 risorse nell'area che attiene alla manutenzione.(...”).

Il Piano industriale di ITA è stato adeguato alle indicazioni contenute nella *comfort letter* del 15 luglio 2021 inviata dal Directorate F - Markets and cases V: Transport, Post and other services,

della Commissione Europea, frutto delle interlocuzioni intervenute tra il Governo italiano e la Commissione stessa.

In data 10 settembre 2021 la Commissione Europea ha emesso la decisione definita con le indicazioni specifiche e vincolanti alle quali il Governo italiano, i Commissari Straordinari ed ITA devono adeguarsi.

2.2. La decisione della Commissione europea del 10 settembre 2021 e la *comfort letter* del 15 luglio 2021.

Ai sensi dell'art. 11-quater, comma 4, DL n. 73 del 2021, il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea di cui all'art. 79, comma 4-bis, del DL n. 18 del 2020.

I Commissari straordinari si sono quindi immediatamente attivati per ricevere copia della decisione al fine di porre in essere le mansioni previste dalla legge. Con comunicazioni pec del 11 settembre, 30 settembre e 5 ottobre 2021, è stata richiesta l'acquisizione della decisione a Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Ministero del lavoro e delle politiche sociali ed Italia Trasporto Aereo S.p.A. e, in seguito, anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nonostante le molteplici sollecitazioni il documento non è stato mai acquisito agli atti della Procedura, venendosi così ad ingenerare un grave sgarbo nei confronti di un Collegio Commissoriale, formato da pubblici ufficiali, preposti ad una specifica funzione prevista dalla legge.

Al solo fine di consentire comunque l'avanzamento della Procedura si rappresenta che la presente modifica viene redatta sulla scorta dei principi portati dalla *comfort letter* del 15 luglio 2021, rimettendo la valutazione definitiva di conformità alla decisione della Commissione europea alla Direzione del Ministero dello sviluppo economico che, si confida, possa avere più strumenti di acquisizione della medesima decisione cui il presente programma deve conformarsi.

Come riferito sopra, nella *comfort letter* del 15 luglio 2021 del DG *Competition*, recepita nel piano industriale di ITA sopra riportato, la Commissione Europea ha precisato quanto di seguito. Alla data della *comfort letter* del 15 luglio 2021, sulla base delle informazioni fornite finora, del piano industriale fornito da ITA, la Commissione Europea ha osservato che si potrebbe prima facie ritenere che l'Operazione prevista assicurerebbe discontinuità tra Alitalia e ITA sulla base dei seguenti assunti che si riportano integralmente:

“I servizi della Commissione osservano che il piano aziendale presentato dalle autorità in data 8 luglio 2021 indica un perimetro di attività ridotto per ITA rispetto a quello di Alitalia, e che l’Italia si è impegnata a realizzare l’Operazione rispettando determinati parametri in una serie di precedenti contributi.

In particolare, l’Italia imporrà ad ITA i seguenti requisiti:

- La flotta di ITA non deve superare i 52 aeromobili;*
- ITA non acquisirà il programma fedeltà di Alitalia;*
- ITA non acquisirà la maggioranza (controllo) della manutenzione degli affari di Alitalia, ma può fare un’offerta per una quota di minoranza non dandogli il controllo di quella attività commerciale;*
- ITA assume personale dal mercato con nuovi contratti di lavoro, in base a condizioni di mercato. Il numero del personale assunto non deve superare i 2800 nel 2021 e 5750 nel 2022, come previsto dal Piano Industriale;*
- Gli OSP di Alitalia non saranno trasferiti ad ITA. Gli OSP devono essere assegnati sulla base di un approccio aperto, trasparente, non discriminatorio e incondizionato con gare d’appalto;*
- ITA si impegna a non acquisire la maggioranza (controllo) in Alitalia nell’attività di manutenzione o programma fedeltà Alitalia almeno fino al 1 gennaio 2026;*

ITA non rileverà biglietti prepagati da Alitalia;

Inoltre, l’Italia conferma che le condizioni di lavoro di Alitalia, che erano alla base di un contratto collettivo nazionale di lavoro per l’industria aerea italiana, non si applicano all’ITA.

Per quanto riguarda gli slot, l’Italia si è impegnata a:

- 1) ci sarà proporzionalità tra il volume degli slot e la capacità di volo per essere acquisito da Alitalia;*
- 2) gli slot acquisiti verranno utilizzati sin dalla fase di start up.*

Ciò significa, aeroporto per aeroporto:

- Milano Linate: ITA non acquisirà più di 175 slot giornalieri o 24 aeromobili equivalenti. Se il business plan prevede un minor numero di aeromobili in fase di start-up, il numero di slot giornalieri da acquisire deve essere ridotto proporzionalmente;*
- Roma Fiumicino: ITA non acquisirà più slot di quelli da utilizzare nella fase di start up, ovvero 178 slot giornalieri;*

- altri aeroporti coordinati in Italia e altri Stati membri UE dove ITA intende operare: si applicheranno le stesse condizioni (proporzionalità e utilizzo della fase di start up).

Sulla base delle informazioni fornite finora e fatte salve le avvertenze sopra e sotto, si potrebbe prima facie ritenere che l'Operazione prevista assicurerrebbe discontinuità tra Alitalia e ITA.

I servizi della Commissione si riservano il diritto di riesaminare la situazione sulla base di ulteriori informazioni.

I servizi della Commissione rilevano in particolare che nel suo Business Plan ITA prevede di rilevare le rotte PSO di Alitalia, comprese le rotte da/ per la Sardegna. La Commissione servizi preliminari considerano che queste rotte non possono essere integrate automaticamente nel Business Plan di ITA. ITA può presentare offerte per queste rotte una volta che le gare siano conformi a tutte le norme pertinenti e sono aperte, trasparenti, non discriminatorie e incondizionate e sono organizzate.

Inoltre, l'operazione deve essere effettuata in modo tale che non vi sia trasferimento di clienti base da Alitalia a ITA. In particolare, l'utilizzo di eventuali sistemi informatici Alitalia da ITA non dovrebbe consentire a ITA di accedere alle informazioni sui clienti Alitalia.

Inoltre, al fine di conseguire la discontinuità, alla luce del contesto complessivo e degli elementi dell'Operazione, i servizi della Commissione ritengono che ITA debba creare il proprio sito web rivolto ai propri clienti, con dominio separato da Alitalia.com.

Tuttavia, a causa dei vincoli tecnici spiegati dall'Italia e solo a scopo di finalizzare le prenotazioni effettuate tramite il sito web di ITA, le prenotazioni effettuate tramite il sito separato di ITA potranno essere reindirizzate su Alitalia.com/ITA. Se ITA acquisisce Alitalia marchio e dopo che Alitalia interrompe le sue operazioni, ITA può iniziare a utilizzare il sito web Alitalia.com e nome a dominio anche per la sua interfaccia con i propri clienti.

Si prega di notare che questa è l'opinione preliminare della DG Concorrenza, sulla base delle informazioni disponibili, che non possono essere considerate una posizione formale della Commissione dell'Unione europea.”

La comfort letter della Commissione Europea è incentrata sulla discontinuità aziendale tra il Gruppo Alitalia in a.s. e la newco ITA laddove si prevede espressamente che, ai fini di detta discontinuità, vi sia la cessione degli asset della vecchia compagnia aerea attraverso, da un lato, la cessione diretta ad ITA di beni e servizi rientranti nel perimetro *aviation* e, dall'altro, procedure ad evidenza pubblica del marchio e delle altre attività di Alitalia.

La normativa italiana ha recepito tale impostazione con l'art. 11 *quater*, D.L. 73/2021, vincolando i Commissari Straordinari alla cessione ad ITA in stretta aderenza alla decisione della

Commissione di conseguenza esonerando l'organo commissario da valutazioni del piano industriale della medesima in quanto già validato dalla Commissione stessa.

Nell'ambito delle indicazioni dettate dalla Commissione si evidenzia, altresì, l'autonoma cessione del marchio “Alitalia” attraverso, anche in tal caso, una procedura competitiva ad evidenza pubblica (cfr. Parte B, par. 5.1.).

In definitiva la presente integrazione è resa per l'adeguamento del programma di cessione di beni, contratti e complessi aziendali ai criteri vincolanti della Commissione Europea e della normativa nazionale di riferimento mediante:

- a. il perseguitamento della discontinuità tra il Gruppo Alitalia in a.s. ed ITA;
- b. la cessione vincolata a ITA dei beni e dei contratti rientranti nel c.d. perimetro *aviation* alle condizioni e con le limitazioni specificate e sopra riportate;
- c. la cessione dei complessi aziendali secondo procedura di vendita competitiva.

PARTE B

Premessa.

Con il presente si intende procedere alla modifica del Primo Programma in conformità alla normativa di riferimento sopra analiticamente richiamata, prevedendo tre distinti Programmi di Cessione:

- Programma di cessione del c.d. perimetro *aviation* ai sensi dell'art. 27, comma 1, lett. b bis) D.Lgs. 270/1999, par. 3;
- Programma di cessione del ramo *handling* ai sensi dell'art. 27, comma 1, lett. a) D.Lgs. 270/1999, par. 4;
- Programma di cessione del ramo *maintenance* ai sensi dell'art. 27, comma 1, lett. a) D.Lgs. 270/1999, par. 4;

A ciò si aggiunge la liquidazione dei beni non funzionali all'esercizio dell'impresa di cui al successivo paragrafo 5.

Le procedure di cessione/liquidazione si riferiscono, in termini unitari, alle due società del Gruppo Alitalia, Alitalia SAI s.p.a in a.s. e Alitalia Cityliner s.p.a. in a.s., come riferito nella premessa della presente Modifica, ai sensi degli artt. 81, comma 2 e 86, comma 1, D.Lgs. 270/1999 e dell'articolo 3, comma 3 *bis* D.Lgs. 347/2003.

3. Programma di cessione del ramo aviation ai sensi dell'art. 27, comma 1 lett. b bis) **D.Lgs. 270/1999.**

La cessione del c.d. perimetro *aviation* ad ITA è configurato come adempimento obbligatorio, essendo stabilito per legge ai sensi del richiamato art. 11 *quater*, D.L. 73 del 25.05.2021 e rientra nella fattispecie di cui all'art. 27, comma 1, lett. b bis del D.Lgs. 270/1999 ("b-bis) che, come noto, espressamente dispone che "*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")*".

Tale ultima norma introdotta con D.L. 134/2008, conv. con la Legge 166/2008 c.d. "*Decreto Alitalia*" (per la procedura di a.s. di Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.) introduce l'opzione della cessione di soli beni e contratti sulla base di un programma che preveda la prosecuzione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a un anno: dunque, le società e le imprese che operano nei servizi pubblici essenziali hanno a loro disposizione la cessione di singoli beni o contratti in luogo della cessione dei complessi aziendali.

A tale ultimo riguardo si precisa nuovamente che l'accesso alla cessione di cui alla norma sopra indicata è consentita tenuto conto che Alitalia svolge un servizio pubblico essenziale nel settore dei trasporti, sia in qualità di vettore aereo individuato dall'autorità competente NIS quale operatore di servizi essenziali (ovvero fornitore di servizio che è essenziale per il mantenimento di attività sociali e/o economiche fondamentali, ex d.lgs. 18 maggio 2018, n. 65), sia quale operatore di rotte gravate da oneri di servizio pubblico, sia - infine - per il trasporto di farmaci salvavita, per il trasporto di organi e per il trasporto di radiofarmaci, essendo l'unico vettore autorizzato e certificato in ambito domestico all'esecuzione del servizio.

3.1. L'offerta vincolante di ITA del 24 agosto 2021.

In data 24 agosto 2021 ITA ha formulato una offerta vincolante finalizzata all'acquisto del cd. perimetro *aviation* in aderenza con le normative di riferimento di cui alla parte a del Programma.

In particolare, a seguito dell'approvazione del piano industriale da parte della Commissione Europea e dei tavoli tecnici svolti con la Procedura nonché a seguito dell'ottenimento del COA da parte dell'ENAC in data 18.08.2021 ha presentato una offerta per l'acquisizione dei beni, assets e rapporti ricompresi nel perimetro *aviation* di titolarità di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S., *con l'obiettivo prioritario indicato da ITA e riconosciuto da Alitalia di consentire alla medesima ITA di diventare pienamente operativa entro il 15 ottobre 2021*".

I Commissari Straordinari delle Procedure di AS hanno accettato con riserva l'offerta vincolante con pec del 31.08.2021 e, in particolare, hanno precisato che:

(i) il trasferimento ad ITA è configurato obbligatorio ai sensi della normativa sopra richiamata nella Parte A) e può avere ad oggetto solo ciò che è individuato nel piano industriale sottoposto da ITA alla Commissione Europea e da quest'ultima approvato ;

(ii) in ogni caso il trasferimento non può avere efficacia prima della decisione della Commissione Europea di cui all'art. 79, comma 4 bis, D.L. 18/2020, *cit*

(iii) la cessione postula in ogni caso l'effettuazione di una perizia di stima del relativo valore del perimetro aviation;

quali condizioni per la validità della operazione di trasferimento, e fatto salvo il rispetto delle previsioni imperative di legge che regolano la procedura di amministrazione straordinaria.

Alla luce delle precisazioni di cui sopra i Commissari hanno altresì rilevato e precisato: **(a)** che l'Offerta Vincolante presentava ancora margini di incompletezza nella esatta definizione del perimetro *aviation*, per contro indispensabile sia in ragione della natura eccezionale del procedimento delineato dal predetto art. 11-quater *cit* sia al fine di individuare gli asset che rimangono in capo alla Procedura; **(b)** che non sono in nessun caso consentiti aggiustamenti negativi del valore del corrispettivo, pari ad Euro 1,00, né allargamenti del perimetro di cessione ovvero contenuti meramente potestativi rimessi all'offerente; **(c)** che la Procedura di Amministrazione Straordinaria non presta alcuna garanzia, né rende alcuna dichiarazione in ordine al Perimetro Aviation; **(d)** che tutte indistintamente le spese e tutti gli oneri, anche fiscali, di qualunque natura derivanti dalla cessione del Perimetro Aviation e dalla sua esecuzione sono a carico della parte acquirente.

Alla luce delle circostanze sopra richiamate, i Commissari Straordinari hanno da ultimo precisato che l'offerta vincolante di ITA rimane comunque soggetta alle seguenti condizioni:

1. formale autorizzazione da parte del Ministero vigilante all'invio della presente comunicazione, quale riscontro ufficiale alla Vostra Offerta Vincolante;
2. formale acquisizione della perizia di stima stilata con riferimento al perimetro definitivo del ramo Aviation, anche in considerazione della tipologia del programma di cessione che verrà adottato dalla Procedura in conformità al piano industriale di ITA;
3. valutazione in termini di conformità e rispondenza alla decisione finale della Commissione europea in relazione al piano industriale di ITA di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18;
4. formale autorizzazione del programma oggetto di modifica nei termini di cui ai commi 3 e 4 dell'art. 11-quater del DL 72/21 per effetto della predetta decisione della Commissione europea, atteso che la cessione del Perimetro Aviation a trattativa privata integrerà parte dell'esecuzione del programma medesimo.

3.1.1. La perimetrazione delle c.d. attività aviation destinate alla cessione tramite trattative private ad ITA S.p.A. e il relativo contratto di cessione.

Alla luce dell'offerta vincolante presentata dai ITA di cui sopra, i Commissari Straordinari hanno conferito al Prof. Dott. Giovanni Fiori l'incarico di predisporre una perizia valutativa dell'offerta pervenuta, in conformità all'art. 11 quater del D.L. 73/2021 che al comma 4 recita “*La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissoriale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta.*”.

In conformità alle indicazioni della Commissione Europea e alla normativa nazionale di riferimento, sulla scorta della perizia valutativa del c.d. perimetro aviation, le parti hanno negoziato il “*contratto di cessione di complessi di beni e contratti*” di cui di seguito si riassumono alcuni dei tratti principali.

Il contratto prevede la cessione da parte della Procedura del Gruppo Alitalia (Alitalia SAI e Alitalia Cityliner) di beni e rapporti giuridici costituiti da: (i) alcuni contratti di leasing relativi ad aeromobili; (ii) gli Slots ed i diritti di traffico nei limiti imposti dalla Commissione europea, (iii) i marchi (ad esclusione del marchio Alitalia oggetto di autonoma cessione di cui al successivo par. 5.1.), i nomi di dominio, i diritti d'autore, le testate, i titoli e le rubriche, il know-how, i software, le banche dati ed i sistemi informativi, (iv) i rapporti contrattuali con terzi fornitori di beni o servizi e compagnie aeree di navigazione e taluni ulteriori elementi funzionali alle attività aviation.

Rimangono espressamente esclusi dalla cessione il Marchio Alitalia, le attività e i rapporti giuridici relativi al programma Loyalty Millemiglia (cfr. par. 5.2.1.), le attività, i beni strumentali, le licenze, i contratti attivi verso clienti terzi, i software, l'hardware ed i cespiti necessari alla gestione delle attività di handling, maintenance, loyalty e amministrazione di Alitalia, le convenzioni ed i servizi relativi ai cc.dd. PSO (Pubblic Service Obligations), i dati relativi alla clientela Alitalia (c.d. *customer base*), i biglietti prepagati, qualunque contratto e passività relativo ai lavoratori dipendenti di Alitalia, più in generale tutte le passività per titolo e causa antecedente la data iniziale di efficacia del contratto anche se relativi a beni o contratti relativi al perimetro aviation.

Il corrispettivo previsto dal contratto di cessione del perimetro aviation è pari ad Euro 1,00 inteso quale corrispettivo fisso e immodificabile.

Fino al termine iniziale di efficacia (previsto per il giorno 15 ottobre 2021), la Procedura proseguirà senza soluzione di continuità la fornitura dei servizi minimi di trasporto aereo

passeggeri nel rispetto della normativa applicabile, mantenendo tutti gli slots e tutti i diritti di traffico correlati alle operazioni di volo pianificate.

Tra gli impegni della parte acquirente, è anche previsto l'impegno di ITA a conservare tutta la documentazione contabile/amministrativa del perimetro aviation per un periodo di dieci anni, con costi e oneri a proprio esclusivo carico e a fornire a titolo gratuito – anche con propri dipendenti – supporto per lo svolgimento degli adempimenti della Procedura di Amministrazione Straordinaria.

Si allega bozza sostanzialmente definitiva del contratto di compravendita di complessi di beni e contratti del perimetro Aviation che costituisce parte integrante e sostanziale del presente programma e primo atto di attuazione (**all. 2**).

3.1.2. La sorte dei rapporti di lavoro.

In data 23.3.2018 è stato autorizzato il Programma di Cessione ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. a), del D.Lgs 270/99, in vista della liquidazione dei beni del cedente, alle società Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A.. La decisione di applicare tale tipologia di programma è stata assunta ad esito di una sollecitazione del mercato, ove è emersa l'impossibilità di implementare un programma ai sensi della lett. b) dell'art. 27, comma 2, del D.Lgs. 270/99, volto al ritorno in bonis del debitore a mezzo di un programma di continuità aziendale mediante ristrutturazione economico-finanziaria dell'impresa.

La procedura si è quindi incardinata a valle della dichiarazione di insolvenza delle società Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. (rispettivamente dichiarate in data 11.5.2017 e 26.5.2017), si è svolta, e si sta tuttora svolgendo, sotto il controllo di una duplice autorità pubblica (Ministero dello Sviluppo Economico e Giudice Delegato), ha comportato lo spossessamento del debitore a mezzo dell'attribuzione della gestione dell'impresa a favore di un collegio di Commissari Straordinari, pubblici ufficiali nel ruolo ricoperto, e ha da sempre adottato un programma volto al definitivo e permanente consolidamento dello spossessamento, in quanto volto alla liquidazione, universale o atomistica, dei beni del cedente.

A valle dell'avvento della pandemia, il Legislatore è intervenuto a più riprese sulla disciplina di integrazione/modifica del programma delle società in epigrafe al fine di consentire un percorso condiviso con la Commissione europea – DG Concorrenza in ordine al trasferimento di complessi di beni e contratti destinati a Italia Trasporto Aereo S.p.A. (“ITA”), disponendo in sostanza quanto segue:

- (i)* l'obbligo di adeguare il Programma alla decisione della Commissione europea e al piano industriale predisposto da ITA, quale nuovo vettore a partecipazione pubblica ai sensi

dell'art. 79 del DL 18/2020 (cfr. art. 11-quater, comma 4, del DL n. 73 del 25.5.2021, convertito con legge n. 106 del 23.7.2021);

- (ii) la possibilità di adottare distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'art. 27 del D.Lgs. 270/99 per ogni singolo ramo, in conformità alle procedure di vendita indicate nella decisione della Commissione europea, con previsione della cessione anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, la cui composizione è espressamente riconosciuta come riperimetrabile in coerenza con la decisione della Commissione europea;
- (iii) la possibilità di procedere a trattativa privata diretta per la cessione del perimetro Aviation (art. 11-quater, comma 4, del DL n. 73 del 25.5.2021, convertito con legge n. 106 del 23.7.2021) nella configurazione risultante dall'offerta vincolante formulata da ITA;
- (iv) la cessazione dell'attività d'impresa conseguente all'esecuzione del programma, con successiva prosecuzione dell'amministrazione straordinaria ai fini del completamento delle attività liquidatorie nell'interesse del ceto creditorio.
- (v) Tale disciplina speciale si riconnette alle disposizioni di cui al d.l. 23.12.2003, n. 347, conv. dalla legge 18.2.2004, n. 39 (c.d. legge Marzano) a mente della quale e con specifico riferimento alle imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali (art. 5, comma 2ter) "nell'ambito delle consultazioni di cui all'articolo 63, comma 4, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, ovvero esaurite le stesse infruttuosamente, il Commissario e il cessionario possono concordare il trasferimento solo parziale di complessi aziendali o attività produttive in precedenza unitarie e definire i contenuti di uno o più rami d'azienda, anche non preesistenti, con individuazione di quei lavoratori che passano alle dipendenze del cessionario. I passaggi anche solo parziali di lavoratori alle dipendenze del cessionario possono essere effettuati anche previa collocazione in cassa integrazione guadagni straordinaria o cessazione del rapporto di lavoro in essere e assunzione da parte del cessionario".

Alla luce del contesto legislativo sopra riepilogato ed ai sensi della decisione della Commissione europea, cui il presente programma deve conformarsi, e con riferimento specifico alla sorte dei rapporti di lavoro, è stato previsto che ITA effettui le assunzioni ex novo per proprio personale mediante selezione di candidature volontariamente presentate da ogni potenziale interessato sul portale appositamente messo a disposizione (<https://cving.com/itajobs>), adottando un nuovo contratto di lavoro, basato su condizioni di mercato. Il numero delle persone oggetto di assunzione non sarà superiore alle 2.800 unità nel 2021 e alle 5.750 unità nel 2022 (cfr. comfort letter della Commissione europea, pag. 4).

La Commissione impone altresì una riperimetrazione degli asset Aviation trasferibili ad ITA, in particolare con riferimento al numero di macchine, non superiore alle 52 unità nel 2021, ed al numero degli *slots* in coerenza con le macchine trasferite.

A fronte di tali prescrizioni ITA ha inviato una offerta vincolante relativa all'acquisto di alcuni cespiti del ramo Aviation, cosa che ha comportato con riferimento proprio al suddetto ramo l'adozione del programma ai sensi della lettera b-bis), del comma 2 dell'art. 27, D.Lgs 270/99 (programma di cessione di complessi di beni e contratti sempre con riferimento a società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali) ed ha avviato le assunzioni del personale sul mercato, apendo anche alle candidature di personale Alitalia Sai e Alitalia Cityliner.

Conseguentemente alla trasmissione dell'offerta vincolante, ITA, Alitalia Sai e Alitalia Cityliner hanno quindi avviato in data 25 agosto 2021 le consultazioni sindacali in forza del disposto di cui all'art. 5, comma 2 ter, secondo periodo, della Legge Marzano, consultazioni che si sono tenute su tavoli separati e che si sono concluse, allo stato, infruttuosamente.

A fronte della determinazione di ITA in merito alle modalità di assunzione del personale e nella prospettiva delle successive cessioni dei compendi aziendali diversi dal perimetro Aviation e della conseguente cessazione delle relative attività, l'Amministrazione Straordinaria manterrà alle proprie dipendenze i lavoratori attualmente in forze (al netto dei dimissionari che saranno assunti da ITA e di altre cessazioni, incluse quelle per pensionamento) con ricorso agli strumenti di sostegno al reddito previsti dalla legislazione vigente (con specifico e particolare riferimento alla cassa integrazione guadagni straordinaria attualmente regolata dalle speciali disposizioni di cui all'art. 20, comma 6, del d.l. 14.9.2015, n. 148 e dell'art. 7, comma 10-ter, del d.l. 20.5.1993, n. 148, conv. dalla legge 19.7.1993, n. 236).

3.2. ACCORDI ANCILLARI AL CONTRATTO DI CESSIONE CON ITA DEL RAMO AVIATION.

3.2.1. SABRE – sistema prenotazioni

In data 17 settembre 2014, durante le fasi finali dell'ingresso del nuovo socio Etihad, veniva stipulato, su espressa richiesta di quest'ultima, un Master Agreement tra Alitalia SAI e Sabre GLBL Inc (di seguito anche “Sabre”).

Oggetto del contratto era un portafoglio di servizi tecnologici implementato da Sabre per Alitalia SAI, concernente in particolar modo:

- la gestione delle prenotazioni (“booking”) e dei connessi pagamenti on-line;
- la piattaforma di gestione dei check in on-line;

- la gestione di servizi tecnologici connessi a decolli ed atterraggi dei voli;
- la gestione e sviluppo dell'e-commerce della compagnia;
- altri pacchetti di servizi tecnologici connessi al settore di attività del gruppo Alitalia SAI.

La durata del contratto era prevista in 12 anni e 7 mesi. Il sistema fornito da Sabre è divenuto operativo in data 16 ottobre 2016.

L'implementazione e la gestione operativa della piattaforma CRM fornita da Sabre, richiesta da Etihad tra le condizioni per investire in Alitalia SAI, ha comportato ingenti costi e danni a seguito di molteplici inefficienze, quali di seguito riepilogate:

- il sistema di controllo non era in grado di effettuare un monitoraggio continuo degli indicatori chiave di prestazione ("KPI");
- l'assistenza del personale Sabre addetto all'implementazione dei servizi, nonché alla gestione delle richieste di soluzione di problemi che si manifestavano nel corso dell'operatività ordinaria (recapitate al Service Request di Sabre) non era adeguato alle esigenze di una società come Alitalia SAI;
- i costi fissi di implementazione dei servizi (circa USD 52 milioni) ed i costi variabili connessi al numero di passeggeri trasportati da Alitalia SAI risultavano in ciascuna annualità significativamente superiori rispetto alla media di mercato;
- il pacchetto di servizi IT fornito da Sabre risultava non adeguato al contesto di mercato dinamico e concorrenziale nel quale operava Alitalia SAI ;
- la necessità per il gruppo Alitalia SAI di istituire internamente uno specifico team di assistenza Sabre al fine di gestire quotidianamente le numerose problematiche connesse all'implementazione dei nuovi servizi IT;
- l'assenza di assistenza diretta da parte di Sabre sul territorio europeo, fatto che conduceva a numerose problematiche inerenti alla gestione e risoluzione delle richieste quotidiane di Alitalia SAI nonché ad un significativo incremento delle tempistiche connesse all'attività di problem solving.

La Gestione Commissariale di Alitalia SAI ha richiesto il rimborso dei danni derivanti dall'utilizzo (come detto, richiesto da Etihad) della piattaforma CRM di Sabre, non adeguata alle esigenze di Alitalia SAI.

Ne sono conseguite negoziazioni con i rappresentati di Sabre che hanno portato a definire in maniera sostanzialmente definitiva, da un lato, il riallineamento a condizioni di mercato del governo da parte di Alitalia della relazione contrattuale prima inesistente e dei termini economici (fee per passenger boarded), insieme all'introduzione di standard prefissati di qualità dei servizi

(Service Level Agreement), e dall'altro, nella quantificazione del risarcimento per i costi e danni patiti da Alitalia in ragione delle inefficienze del sistema, pari a complessivi US\$ 8 milioni. Gli accordi in via di definizione prevedono inoltre una clausola di recesso ad nutum esercitabile entro 6 mesi da parte del soggetto cessionario del contratto in caso di “change of control” (intendendosi per tale evento anche il trasferimento del contratto ad altro operatore aereo), con pagamento di una penale in linea con gli standard dell'industria.

Il risarcimento sarà corrisposto in parte alla firma del contratto, per US\$ 2 milioni, ed in parte in rate mensili di uguale importo per la durata di 36 mesi a decorrere da marzo 2022.

Le intese raggiunte sono riflesse in un Term Sheet a mente del quale il contratto originario verrà modificato nei termini sopra indicati e subentrato dalla Procedura ai fini della cessione ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. nell'ambito del trasferimento del perimetro “Aviation”.

OMISSIONS

OMISSION

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

OMISSION

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

OMISSION

OMISSIS

OMISSIS

OMISSIS

3.2.4. Linee guida dei contratti ancillari con ITA relativi ai servizi di Ground Handling e di Maintenance.

Alitalia svolge attività di Ground Handling e Maintenance, oggetto di autonomi rami di impresa che saranno ceduti con modalità competitive come descritto ai paragrafi 4.1., 4.2., 4.3. che seguono.

Nelle more della cessione dei due rami e per un periodo non superiore ad un anno Alitalia assicurerà ad ITA l'erogazione dei servizi di handling e maintenance, con contratti ancillari, stipulati contestualmente alla cessione del perimetro aviation, per un corrispettivo, in corso di definizione, in modo da sostenere la continuazione dell'attività di impresa e comunque in misura non inferiore a quello applicato ai terzi.

4. Programma di cessione dei rami *handling* e *maintenance* ai sensi dell'art. 27, comma 2 lett. a) D.Lgs. 270/1999.

Per quanto attiene ai rami riferibili alle attività di *handling* e *maintenance*, l'organo commissoriale procederà, in conformità alle prescrizioni della Commissione Europea e delle norme di riferimento, alla cessione mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. a) D.Lgs. 270/1999.

La Commissione Europea nella decisione del 10 settembre 2021 ha fornito le seguenti indicazioni vincolanti:

- b) ITA potrà partecipare al bando relativo al ramo *maintenance* solo per il tramite di una *newco* partecipata dalla stessa ITA in minoranza e senza averne il controllo;
- c) ITA potrà, invero, partecipare al bando relativo al ramo *handling* solo per il tramite di una *newco* partecipata dalla stessa ITA, senza alcuna limitazione in ordine alla partecipazione.

4.1. La perimetrazione dei rami d'azienda destinati alla cessione tramite procedura competitiva

Per la cessione dei rami in oggetto, l'organo commissoriale ha conferito incarico, a ciò autorizzato ai sensi di legge, a Price Waterhouse Coopers (di seguito "PWC") per la perimetrazione dei due rami in vista dell'avvio delle gare di vendita.

Sulla base della perizia che verrà acquisita, l'organo commissoriale intende avviare una procedura competitiva in conformità al bando di gara che verrà redatto, anche tenuto conto delle indicazioni contenute nella decisione della Commissione europea.

Più dettaglio si rappresenta quanto segue.

4.2. Ramo Handling

Le attività di ground handling sono svolte da una apposita business unit che costituisce il ramo handling. Tale business unit è concentrata operativamente presso gli aeroporti di Roma e Milano Linate. Il ramo fornisce supporto al gruppo Alitalia in A.S. relativamente a servizi passeggeri (land side) e servizi di rampa (air side).

In particolare, quanto al ramo handling, Alitalia fornisce, sia in autoproduzione che a terzi, differenti servizi di Ground Handling all'interno delle attività complessive di Ground Operations, suddivisi in servizi passeggeri, ramp biglietteria e servizi lounges.

Per lo svolgimento dei servizi di handling a favore di vettori aerei, Alitalia è titolare di:

- 1) Certificato di Operatore di servizi di handling rilasciato da ENAC ai sensi della Circolare APT02B (appena rinnovato ed in fase di rilascio comprensivo dell'estensione dei servizi su aeroporto di Linate). Sullo scalo di Fiumicino, Alitalia è titolare di una delle tre licenze disponibili;
- 2) Certificazione ISAGO per le attività svolte su Fiumicino (scaduta ed in fase di rinnovo con eventuale estensione anche a Linate).

Nell'ambito della prima categoria di servizi ai passeggeri, Alitalia fornisce servizi di biglietteria aeroportuale, servizi di check-in e imbarco, assistenza dedicata ai minori non accompagnati, servizi di sala VIP e assistenza passeggeri ad alto valore, servizi di assistenza e facilitazione in transito, assistenza arrivi, servizi di Lost & Found e di coordinamento delle operazioni di hub in 3 aeroporti (Fiumicino, Milano Linate e Reggio Calabria, fermo restando che su quest'ultimo scalo la business unit non può fare servizi a terzi e, dunque, dal 15 ottobre 2021 non potrà operare come autoproduttore).

Per quanto concerne i servizi di ramp handling, il Gruppo fornisce principalmente servizi di carico e scarico di bagagli e merci, servizi di smistamento, riconsegna e transito di bagagli e merci, bus passeggeri e crew, assistenza all'aereo con condizionamento, riscaldamento ed energia elettrica 440hz, assistenza al coordinamento sottobordo, push back e transito dell'aeromobile ed altri servizi collaterali (nell'ambito della gestione del bagaglio Alitalia è risultata la prima compagnia in Europa ad aver adottato il nuovo sistema di tracciatura dei bagagli in tutto il ciclo di lavorazione e spedizione secondo quanto previsto dalla risoluzione IATA 753).

In tale contesto, occorre sottolineare che i servizi di ground handling sono gestiti direttamente e in toto da Alitalia presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Reggio Calabria. Su quest'ultimo aeroporto può offrire i soli servizi di autoproduzione fino al 15 ottobre 2021 (pax e ramp). Presso l'aeroporto di Milano Linate, il Gruppo gestisce autonomamente e solo per un numero limitato di voli i servizi di pax handling, mentre i servizi di rampa sono esternalizzati. Infine, presso tutti gli altri scali aeroportuali Alitalia si avvale di operatori esterni per la gestione di tutte le attività di ground handling.

Per quanto concerne l'aeroporto di Roma Fiumicino, Alitalia detiene una posizione consolidata presso tale *hub*, essendo uno dei 3 operatori in possesso di una licenza (ottenuta nel 2016 e con durata di 7 anni) per la fornitura, in regime di limitazione, di servizi di ground handling all'interno dell'aeroporto con una quota di mercato complessiva tra autoproduzione

e assistenza a terzi di circa il 59%. Alitalia è l'unico operatore, sull'aeroporto di Roma Fiumicino, certificato secondo la normativa ISAGO (IATA Safety Audit in Ground Operations) in ambito *Safety* delle operazioni di terra.

Grazie alla concessione sopra menzionata, il Gruppo Alitalia può offrire i propri servizi di ground handling a terzi presso l'aeroporto di Roma Fiumicino.

Nell'esercizio 2019 i ricavi registrati nel Lotto Handling, solo per i servizi erogati verso terzi, sono stati pari a circa 43,2 milioni di Euro, mentre nell'esercizio 2020, a causa dell'evento pandemico Covid-19, i ricavi sono stati pari a circa 10,9 milioni di Euro. Al 30 giugno 2021, infine, i predetti ricavi sono stati pari a 4,4 milioni di Euro. In occasione della cessione saranno contrattualizzati con ITA i servizi in oggetto

La forza media retribuita relativa al Lotto Handling al 30 giugno 2021 per effetto anche della CIGS era pari a 1.401 unità, contro le 1.667 unità al 31 dicembre 2020 e 2.871 unità al 31 dicembre 2019. Il costo del personale alle predette date, inclusivo di retribuzioni, contributi e TFR era rispettivamente pari a 29,5 milioni di Euro, 66,3 milioni di Euro e 112 milioni di Euro.

Si allega documento redatto da PWC inerente alla descrizione delle poste di bilancio relative al ramo (all. 3). In considerazione dei termini assolutamente ristretti, le attività di perimetrazioni sono ancora in corso di affinamento e si completeranno all'atto della apertura della gara e della definizione dei documenti da introdurre in *data room*.

4.3. Ramo Manutenzione

Le attività di manutenzione sono svolte direttamente dal Gruppo Alitalia con una apposita *business unit* che costituisce il ramo manutenzione.

I servizi offerti comprendono: manutenzione di linea (*line maintenance*), manutenzione leggera (*light maintenance*) e manutenzione pesante (*heavy maintenance*).

Per svolgimento delle attività di manutenzione, Alitalia è titolare delle seguenti certificazioni:

- *Approved Maintenance Organization (AMO) Part 145*, per la esecuzione di attività manutentive di linea e base su aeromobili, motori e componenti,
- *Maintenance Training Organization (MTO) Part 147*, per la formazione di nuovi tecnici e l'erogazione di corsi di addestramento tecnico su aeromobili,
- *Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO) Part M*, per la gestione e mantenimento della aeronavigabilità continua degli aeromobili, motori e componenti,

- *Design Organization (DOA) Part 21J*, per lo sviluppo e certificazione di modifiche e riparazioni minori su aeromobili e motori,
- *Production Organization (POA) Part 21G*, per la produzione e certificazione di parti minori della cabina,
- *Certificazione EN9110:2018*, per la certificazione del Sistema di Gestione della Qualità.

In particolare, la manutenzione della flotta è garantita dalla direzione Engineering and Maintenance che provvede alla gestione manutentiva di tutta la flotta attraverso interventi programmati e su richiesta per avarie improvvise su tutti gli scali del network.

L'attività di manutenzione di Alitalia è svolta principalmente presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, dove dispone di un'ampia area con 4 hangar concessi in locazione da Aeroporti di Roma.

Le attività di manutenzione possono essere così distinte:

- manutenzione di linea (*line maintenance*): attività di manutenzione schedulata e non schedulata della cellula, effettuata sugli scali aeroportuali, che non prevede il ricovero nell'hangar dell'aeromobile e volta alla preparazione di un aeromobile per il decollo e per assicurare la sua idoneità alla navigazione aerea. La manutenzione di linea è svolta presso Roma Fiumicino (base operativa), tutti gli altri aeroporti italiani e presso i maggiori scali internazionali tra cui Parigi (Francia), Francoforte e Monaco (Germania), Mosca (Russia), Algeri (Algeria), Casablanca (Marocco), Tunisi (Tunisia), Bueons Aires (Argentina) e San Paolo (Brasile). Tali attività sono svolte anche per terze parti;
- manutenzione leggera (*light maintenance*): interventi manutentivi in-hangar della durata di circa 24-72 ore svolti esclusivamente nell'aeroporto di Roma Fiumicino quali controlli di routine e servizi di manutenzione leggera della cabina. Le attività di manutenzione leggera sono anch'esse svolte direttamente da Alitalia, sia per conto proprio che per terze parti solo a Roma Fiumicino;
- manutenzione pesante (*heavy maintenance*): l'attività di heavy maintenance comprende: (i) attività di revisione e manutenzione sulla cellula degli aeromobili in-hangar (con durate compresa tra 8 gg e 40 giorni a seconda del tipo di check). A Fiumicino, a partire dal 2017 è stato avviato un progetto di insourcing di tali attività che in precedenza erano effettuate quasi esclusivamente presso fornitori terzi. Tale progetto è stato incrementato nel periodo post-Covid flessibilizzando l'utilizzo dei tecnici precedentemente impiegati nella line maintenance permettendo di effettuare la quasi totalità di tali attività in-house. Alitalia inoltre effettua in tale ambito sostituzione e

interventi di manutenzione non invasivi su (i) motori, (ii) motori ausiliari e (iii) carrelli di atterraggio. Tutte le altre attività sono state svolte da fornitori esterni, nello specifico: (i) manutenzione della cellula medio raggio da Atitech, mentre per il lungo raggio con contratti ad hoc con diverse MRO, (ii) manutenzione dei motori svolta principalmente da IAI, Air France Industries e General Electric (iii), motori ausiliari da Honeywell, (iv) carrelli di atterraggio da Safran;

- componentistica: le attività di manutenzione dei principali componenti degli aeromobili vengono svolte principalmente da fornitori esterni, tra cui Lufthansa Technik, Safran, Honeywell, Meggitt. Si ricorda che la manutenzione delle ruote degli aeromobili, thrust reverser e prese aria è interamente svolta da Alitalia presso l'aeroporto di Roma Fiumicino;
- cabin appearance: le attività di manutenzione relative alle cabine degli aeromobili sono eseguite internamente da Alitalia su tutta la flotta, mentre la manutenzione dei sistemi IFE & Connectivity (sistemi di intrattenimento di bordo e connettività) è affidata a Panasonic.

Nell'esercizio 2019 i ricavi registrati nella business unit maintenance, per i soli servizi erogati nei confronti di clienti terzi, sono stati pari a circa 27,4 milioni di Euro, mentre nell'esercizio 2020, a causa dell'evento pandemico Covid-19, i ricavi sono stati pari a circa 16,8 milioni di Euro. Al 30 giugno 2021, infine, i predetti ricavi sono stati pari a 4,7 milioni di Euro. In occasione della cessione saranno contrattualizzati con ITA i servizi in oggetto.

La forza media retribuita relativa alla business unit al 30 giugno 2021 era pari a 1.251 unità, contro le 1.307 unità al 31 dicembre 2020 e 1.403 unità al 31 dicembre 2019. Il costo del personale alle predette date, inclusivo di retribuzioni, contributi e TFR era rispettivamente pari a 33,7 milioni di Euro, 68,8 milioni di Euro e 76,1 milioni di Euro. In particolare, nella previsione degli oneri del personale per la prosecuzione delle attività di manutenzione occorrerà includere, per il futuro, i costi delle funzioni corporate, stimati in circa 53 migliaia di Euro annui per circa 40 unità.

Si allega documento redatto da PWC inerente alla descrizione delle poste di bilancio relative al ramo **(all. 4)**. In considerazione dei termini assolutamente ristretti, le attività di perimetrazioni sono ancora in corso di affinamento e si completeranno all'atto della apertura della gara e della definizione dei documenti da introdurre in data room.

Fino alla loro cessione, la Procedura di AS proseguirà l'esercizio dell'attività di impresa dei rami Handling e Manutenzione. A tal fine si rammenta la previsione di cui all'art. 11 quater D.L. 73/2021 che al comma 6 espressamente dispone che *“Nelle more della cessione dei complessi aziendali, i Commissari Straordinari dell'Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria possono procedere, anche in deroga al disposto dell'art. 111 bis, quarto comma, del*

regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, al pagamento degli oneri e dei costi funzionali alla persecuzione dell'attività di impresa di ciascuno dei rami del compendio aziendale nonché di tutti i costi di funzionamento della procedura che potranno essere antegati ad ogni altro credito.”.

5. Cessione dei beni non funzionali all'esercizio dell'impresa.

La presente Modifica contiene anche la cessione dei beni e dei rapporti, qualificati come non strettamente funzionali all'esercizio dell'attività di impresa, ai beni e contratti ceduti nell'ambito del perimetro aviation e dei rami handling e maintenance

In particolare, è prevista la cessione in via autonoma del marchio in conformità alla decisione della Commissione Europea e alla normativa nazionale di riferimento.

5.1. Marchio

Come descritto al par 2, il comma 4 dell'art. 11 quater del D.L. 73/2021 così come novellato dall'art. 7 del D.L. 121/2021 ha espressamente previsto che la Procedura «È ... autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio».

La norma recepisce le indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea che al fine di garantire la discontinuità tra Alitalia e ITA, prevedono, tra le altre, che il brand Alitalia debba essere ceduto attraverso una gara pubblica bandita e gestita dalla Procedura di AS.

In tale ottica i Commissari hanno garantito le finalità e le tutele perseguiti dalla Commissione Europea attivando la procedura di vendita mediante gara pubblica dei marchi Alitalia, prima ancora della presente modifica al Primo Programma di Cessione.

Previa acquisizione del parere di Comitato di Sorveglianza, i Commissari Straordinari – sulla base della perizia acquisita ai sensi dell'art. 11 quater comma 4, D.L. 73/2021 – hanno pubblicato in data 17.09.2021 bando contentente la procedura a evidenza pubblica di cessione del brand Alitalia e dei correlati diritti di privativa e segni distinti (ivi inclusi i domini web)

Entro il termine ultimo del 07.10.2021 è pervenuta una sola offerta presentata da Italia Trasporto Aereo S.p.A., ora al vaglio del Ministero dello sviluppo economico.

5.2. Partecipazioni

Alla data del 01.10.2021 Alitalia SAI in A.S. è titolare delle partecipazione azionarie nelle società di cui all'elenco in appresso.

| SOCIETÀ PARTECIPATA | NUMERO AZIONI | % POSSESSO |
|---|---------------|------------|
| PARTECIPAZIONE DIRETTA | | |
| Alitalia CityLiner S.p.A. in amministrazione straordinaria - Fiumicino (RM). Capitale sociale: € 1.000.000,00 i.v., suddiviso in n. 100.000 azioni da nominali € 10,00 codauna. | 100.000 | 100,00 |
| Alitalia Loyalty S.p.A. - Fiumicino (RM) Capitale sociale: € 500.000,00 i.v. suddiviso in 500.000 azioni ordinarie da nominali € 1,00 codauna. | 500.000 | 100,00 |
| Challey Ltd - Dublino (Eire) Capitale sociale: € 30.704,501 i.v., suddiviso in n. 30.704.501 azioni da nominali € 1,00 codauna ²⁹ | 30.704.501 | 100,00 |
| Atitech S.p.A. – Napoli Capitale sociale: € 6.500.000,00 i.v., suddiviso in n. 6.500.000 azioni da nominali € 1,00 codauna. | 975.000 | 15,00 |
| Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques SITA S.C. - Bruxelles (Belgio). Capitale sociale: suddiviso in n. 6.725 azioni da € 5,00 codauna ³⁰ | 67 | 0,9963 |

²⁹ Challey Ltd deteneva interamente la partecipazione azionaria nella società Aircraft Purchase Company Ltd (“APC”), società che ha sottoscritto un contratto di finanziamento con DVB Bank S.E assistito da garanzie tra cui, *inter alia*, un pegno sulle proprie azioni. A seguito della ammissione di Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria e della conseguente nomina dei Commissari Straordinari, che costituisce evento di *default* ai sensi dei Contratti di Finanziamento, DVB ha escusso il pegno sulle azioni di APC. Pertanto con comunicazione del 17 maggio 2017, DVB ha provveduto (i) a nominare due soggetti di propria fiducia quali nuovi amministratori di APC e (ii) ad intestare l'intera partecipazione in APC a favore di Howlitevale Limited (soggetto su cui allo stato non si hanno ulteriori informazioni).

³⁰ In data 16 giugno 2021, l'Assemblea degli Azionisti della SITA SCRL ha deliberato in ordine alla redistribuzione annuale delle azioni per l'esercizio 2021.

| | | |
|---|---|------|
| Stichting "The SITA Group Foundation" - Amsterdam (Olanda) ³¹ | 1.191.758 certificati di deposito | 1,19 |
| Wheel Tug PLC – Gibraltar. Capitale sociale: US\$ 69.333 suddiviso in n. 6.932.248 azioni da US\$ 0,01 | 13.889 | 0,20 |
| PARTECIPAZIONE INDIRETTA | | |
| SubHo Ltd - Dublino (Eire) Capitale sociale: € 100.000,00 i.v. ³² | 100.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 1 Ltd - Dublino (Eire) Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³³ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 2 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³⁴ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 3 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³⁵ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 4 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³⁶ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 5 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³⁷ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 6 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³⁸ | 50.000 | 100 |

³¹ La SITA Group Foundation ha emesso n. 100.000.000 di "Certificati di Deposito". Essi non hanno un mercato liquido. Quindi spetta al titolare determinarne il valore, secondo i principi contabili adottati. Il prezzo originario di acquisto per questi certificati è US\$ 1,20.

³² Partecipazione detenuta per il tramite della controllata Challey Ltd. Subho Ltd deteneva interamente la partecipazione azionaria nella società APC 12 Ltd, società che ha sottoscritto con PK AirFinance S.à.r.l., società del gruppo GECAS, un contratto di finanziamento assistito da garanzie tra cui, *inter alia*, un pegno sulle proprie azioni. A seguito della ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria e della conseguente nomina dei Commissari Straordinari, che costituisce evento di *default* ai sensi dei Contratti di Finanziamento, PK AirFinance ha escusso il pegno sulle azioni di APC 12. Più precisamente con comunicazione del 17 maggio 2017, PK AirFinance ha provveduto ad intestarsi l'intera partecipazione in APC 12.

³³ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

³⁴ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

³⁵ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

³⁶ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

³⁷ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

³⁸ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

| | | |
|--|--------|-----|
| Aircraft Purchase Company 7 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ³⁹ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 8 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ⁴⁰ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 9 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ⁴¹ | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 10 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ⁴² | 50.000 | 100 |
| Aircraft Purchase Company 11 Ltd - Dublino (Eire). Capitale sociale: € 50.000,00 i.v. ⁴³ | 50.000 | 100 |

5.2.1. Partecipazione in Alitalia Loyalty S.p.A.

Alitalia Loyalty S.p.A. è la società, interamente partecipata da Alitalia S.p.A. in A.S., che svolge le attività connesse alla gestione e allo sviluppo dei programmi di fidelizzazione della clientela delle società del Gruppo Alitalia. In particolare, Alitalia Loyalty è deputata alla gestione del programma “*Mille miglia*” e di tutte le attività ad esso connesse.

L’Amministrazione Straordinaria intende procedere alla vendita della intera partecipazione detenuta nella Società, mediante procedura ad evidenza pubblica.

Per le finalità di cui sopra, è già stata acquisita una perizia estimativa del valore della partecipazione, commissionata dal Consiglio di Amministrazione della società in occasione dell’approvazione dell’ultimo bilancio.

5.2.2. Partecipazione in Atitech S.p.A.;

Atitech S.p.A., nella quale Alitalia SAI in A.S. detiene un partecipazione del 15%, svolge l’attività di manutenzione c.d. “pesante” di aeromobili (*heavy maintenance*), presso l’aeroporto di Napoli Capodichino. Il restante 85% del capitale sociale è detenuto dalla Società Meridie S.p.A..

L’Amministrazione Straordinaria intende provvedere alla liquidazione della intera partecipazione detenuta nella Società mediante procedura ad evidenza pubblica.

³⁹ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

⁴⁰ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

⁴¹ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

⁴² Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

⁴³ Partecipazione detenuta per il tramite della controllata SubHo Ltd.

Per le finalità di cui sopra, i Commissari Straordinari procederanno a conferire incarico per l'acquisizione di una perizia estimativa del valore delle quote, riservando all'esito l'integrazione della presente Modifica.

5.2.3. Partecipazioni nelle società di leasing [Challey LTD, socia al 100% di SUBHO Ltd, socia al 100% di APC da 1 a 11].

Con riferimento alla partecipazione nella Challey LTD holding delle società c.d. APC., l'Organo Commissoriale procederà alla messa in liquidazione della capogruppo di diritto irlandese, cui seguirà la messa in liquidazione delle partecipate per le motivazioni di cui si è riferito al par. 3.2.2..

5.2.4. Aeromobili non funzionali, in quanto non rientranti nel perimetro aviation

All'esito del completo trasferimento della flotta di 52 aeromobili ad Italia Trasporto Aereo S.p.A., riflessa nell'offerta vincolante cui la Procedura è tenuta ad attenersi ai sensi dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - con legge 23 luglio 2021, n. 106), e subordinatamente alla operazione di Sale&Lease Back con il gruppo Fortress ed all'accordo con il gruppo GECAS illustrati al paragrafo 3.2.2, resteranno nella disponibilità di della Procedura i seguenti aeromobili di proprietà diretta o indiretta:

- 8 aeromobili di proprietà di Alitalia:
 - Airbus A319-112, numero di serie 1772, marche I-BIMA;
 - Airbus A320-214, numero di serie 951, marche I-BIKA;
 - Airbus A320-214, numero di serie 1138, marche I-BIKI;
 - Airbus A320-214, numero di serie 1168, marche I-BIKO;
 - Airbus A320-214, numero di serie 1448, marche I-BIKC;
 - Airbus A320-214, numero di serie 1457, marche I-BIKD;
 - Airbus A321-112, numero di serie 1220, marche I-BIKX;
 - Boeing B777-200, numero di serie 32858, marche I-DISU.
- 5 aeromobili di proprietà di Aircraft Purchase Company Limited No. 12:

- Boeing B777-200, numero di serie 32855 marche EI-ISA;
- Boeing B777-200, numero di serie 32856, marche EI-ISE;
- Boeing B777-200, numero di serie 32857, marche EI-ISO;
- Boeing B777-200, numero di serie 32859, marche EI-ISB;
- Boeing B777-200, numero di serie 32860, marche EI-ISD.

- 5 aeromobili di proprietà di Aircraft Purchase Company Limited:

- Embraer ERJ 175, numero di serie 17000331, marche EI-RDB;
- Embraer ERJ 175, numero di serie 17000333, marche EI-RDC;
- Embraer ERJ 190, numero di serie 19000470, marche EI-RNA;
- Embraer ERJ 190, numero di serie 19000479, marche EI-RNB;
- Airbus A330-200, numero di serie 1313, marche EI-EJN.

- 4 aeromobili di proprietà di Aircraft Purchase Company Limited No. 11:

- Airbus A321-112, numero di serie 819, marche EI-IXV;
- Airbus A321-112, numero di serie 848, marche EI-IXZ;
- Airbus A321-112, numero di serie 940, marche EI-IXH;
- Airbus A321-112, numero di serie 959, marche EI-IXJ.

- 1 aeromobile di proprietà di Aircraft Purchase Company Limited No. 1:

- Airbus A320-216, numero di serie 2869, marche EI-DSA.

- 1 aeromobile di proprietà di Aircraft Purchase Company Limited No. 4:

- Airbus A320-216, numero di serie 3115, marche EI-DSG.

- 1 aeromobile di proprietà di Aircraft Purchase Company Limited No. 5:
- Airbus A320-216, numero di serie 3343, marche EI-DSL.

I predetti aeromobili saranno oggetto di vendita sul mercato in condizioni “AS IS WHERE IS”, separatamente o a lotti, secondo le migliori condizioni di mercato, salvo l’eventuale disposizione temporanea in locazione nelle more dell’esecuzione della vendita.

5.2.5. Nota su Air Lease Corporation

Alitalia ha stipulato con società appartenenti al gruppo Air Lease Corporation contratti di locazione in relazione a quattro (4) aeromobili Airbus A330-200, recanti i numeri di serie del costruttore rispettivamente 1218 (marche di registrazione irlandese EI-EJI), 1225 (marche di registrazione irlandese EI-EJJ), 1252 (marche di registrazione irlandese EI-EJK) e 1283 (marche di registrazione irlandese EI-EJL).

I predetti contratti di locazione sono stati oggetto di subentro da parte della precedente Gestione Commissariale ai sensi dell’art. 50 del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270.

A seguito del diffondersi dell’epidemia da Covid-19, in data 29 aprile 2020, i Lessor e Alitalia hanno stipulato un *Letter Agreement*, ai sensi del quale i Lessor hanno accettato di ridurre il canone di locazione mensile, parametrando all’utilizzo effettivo degli aeromobili secondo un regime “*pay-by-the-hour*” (con un minimo mensile di US\$ 30 mila), subordinato all’avveramento della successiva condizione risolutiva consistente nel conferimento dei contratti al nuovo vettore a partecipazione pubblica di cui all’art. 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito con modificazioni con legge 24 aprile 2020, n. 27). In mancanza del soddisfacimento di tale condizione successiva, Alitalia è tenuta a pagare ai relativi Lessor la differenza tra il canone mensile originario, pari US\$ 530 mila per tre aeromobili e US\$ 535 mila per un aeromobile, e il canone effettivamente corrisposto nel periodo secondo il regime “*pay-by-the-hour*” di cui al Letter Agreement (“Obbligazione di Top-Up”).

Italia Trasporto Aereo S.p.A. ha individuato nella flotta di proprio interesse, come riflessa nell’offerta vincolante cui la Procedura è tenuta ad attenersi ai sensi dell’art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - con legge 23 luglio 2021,

n. 106), solo due degli aeromobili innanzi menzionati e, precisamente, quelli aventi marche EI-EJK e EI-EJL.

Ne consegue, da un lato, il sorgere dell'Obbligazione di Top-Up in relazione ai contratti dei due aeromobili aventi marche EI-EJI e EI-EJJ, nonché la necessità di provvedere alla immediata cessazione del rapporto contrattuale senza tuttavia poter ottemperare agli impegni sulle condizioni di restituzione degli aeromobili (che, peraltro, sono in condizioni di non-aeronavigabilità), e, dall'altro, l'esigenza di non pregiudicare il trasferimento ordinato degli aeromobili EI-EJK ed EI-EJL ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. in vista dell'avvio delle operazioni di volo della stessa.

A tal fine, è stato trovato un accordo con i Lessor del gruppo Air Lease Corporation a mente del quale tutte le obbligazioni di Alitalia ai sensi dei contratti subentrati e del Letter Agreement (inclusa l'Obbligazione di Top-Up) sono soddisfatte mediante il rilascio dei depositi cauzionali originariamente versati, senza che alcuna delle parti abbia ulteriori pretese, diritti od obblighi a qualsiasi titolo.

5.2.6. Altri beni

Nell'ambito della cessione degli asset non funzionali al perimetro aviation ed ai rami handling e maintenance vi sono anche i seguenti motori non ricompresi nel perimetro di interesse di Italia Trasporto Aereo S.p.A.:

| ESN | Engine Model (Original T/R) | Note |
|--------|-----------------------------|------|
| 575174 | CFM56-5B4/P | |
| 779469 | CFM56-5B2/P | |
| 575138 | CFM56-5B4/P | |
| 575160 | CFM56-5B4/P | |
| 779124 | CFM56-5B2/P | |
| 779115 | CFM56-5B2/P | |

| | | |
|--------|-------------|--------------------------------------|
| 575162 | CFM56-5B4/P | |
| 575163 | CFM56-5B4/P | |
| 779679 | CFM56-5B4/P | |
| 779680 | CFM56-5B4/P | |
| 577722 | CFM56-5B6/P | |
| 577723 | CFM56-5B6/P | |
| 697238 | CFM56-5B6/P | |
| 697236 | CFM56-5B6/P | |
| 697552 | CFM56-5B6/3 | |
| 697559 | CFM56-5B6/3 | |
| 575385 | CFM56-5B6/P | |
| 779445 | CFM56-5B2/P | Deal di vendita con FTAI |
| 779464 | CFM56-5B2/P | Deal di vendita con CFMM |
| 575693 | CFM56-5B6/P | |
| 779106 | CFM56-5B2/P | Deal di vendita con FTAI |
| 779352 | CFM56-5B2/P | Deal di vendita con FTAI |
| 779655 | CFM56-5B4/P | |
| 779720 | CFM56-5B4/P | Deal di vendita con FTAI in progress |
| 779725 | CFM56-5B2/P | Deal di vendita con FTAI in progress |
| 811604 | CF6-80E1A4B | |
| 811605 | CF6-80E1A4B | |
| 900385 | GE90-94B | |
| 900386 | GE90-94B | |

| | | |
|--------|-----------|---------------------------|
| 900397 | GE90-94B | |
| 900398 | GE90-94B | |
| 900407 | GE90-94B | |
| 900408 | GE90-94B | |
| 900390 | GE90-94B | |
| 900391 | GE90-94B | |
| 900393 | GE90-94B | |
| 900394 | GE90-94B | |
| 900395 | GE90-94B | |
| 900396 | GE90-94B | |
| 193835 | CF34-8E5 | |
| 193838 | CF34-8E5 | |
| 193846 | CF34-8E5 | |
| 193847 | CF34-8E5 | |
| 424160 | CF34-10E5 | |
| 424161 | CF34-10E5 | Trattenuto da GE c/o LTAA |
| 424226 | CF34-10E5 | |
| 424227 | CF34-10E5 | |
| 193164 | CF34-8E5 | |
| 902407 | CF34-8E5 | |
| 900201 | GE90-90B | |

L'organo commissoriale procederà alla cessione dei soprarichiamati beni attraverso procedura ad evidenza pubblica alla luce della perizia di stima.

6. Valorizzazione degli asset; prosecuzione dell'attività d'impresa sino alla definitiva cessione di tutti i rami; previsione in ordine alla soddisfazione dei creditori.

Allo stato, non è consentito formulare compiute e definitive previsioni quantitative in ordine alla possibile soddisfazione dei creditori.

Come ampiamente descritto nei paragrafi che precedono il programma della Procedura prevede a cessione, ex art. 27, comma 2, lett. b bis), D.Lgs 270/99, del c.d. perimetro aviation tramite cessione diretta ad ITA al valore stabilito di Euro 1,00 oltre IVA (un euro)

Quanti ai complessi e ai beni ulteriori rispetto al perimetro aviation è prevista: *i)* la cessione, ex art. 27, comma 2, lett. a), D.Lgs. 270/99 dei complessi aziendali maintenance ed handling tramite procedure ad evidenza pubblica ai valori che verranno determinati dalle perizie valutative, nonché *ii)* la cessione degli ulteriori asset non rientranti nel perimetro aviation e nei rami handling

e maintenance per il tramite di procedure ad evidenza pubblica ai valori determinati da apposite perizie, nonché la liquidazione delle altre partecipate.

Il corrispettivo dei complessi aziendali è destinato prioritariamente, con l'antergazione rispetto a tutti gli altri creditori, alla restituzione del finanziamento di Euro 500.000,00 erogato per assicurare la prosecuzione dell'attività, ai sensi dell'art. 1, D.L. 137/2019 e art. 24, D.L. 73/2021, ai sensi dell'art. 11 quater, comma 8, D.L. 73/2021.

Nelle more per la prosecuzione dell'attività di impresa e fino alla definitiva cessione dei rami l'organo commissoriale è autorizzato ai sensi di legge (art. 11 quater, comma 6, D.L. 73/2021) al pagamento di tutti i costi necessari e correlati al loro funzionamento, anche in deroga all'art. 111 *bis*, comma 4, L.F..

Per l'eventuale eccedenza di corrispettivo riveniente dalla restituzione del finanziamento ex D.L. 137/2019 nonché per il corrispettivo riveniente dalla cessione dei beni non funzionali è altresì previsto il rimborso del finanziamento di Euro 900 milioni erogato alla Procedura ai sensi dei D.L. 50/2017 convertito con Legge n. 96 del 21 giugno 2017.

Ferme le circostanze sopra riferite, allo stato non è consentito fornire previsioni circa l'eventuale soddisfazione dei crediti.

7. La copertura del fabbisogno finanziario

La chiusura delle vendite dei biglietti operata da Alitalia in data 24 agosto 2021 e la continuazione del servizio resa invece fino al 14 ottobre 2021, produce quale conseguenza fisiologica un tema di sostenimento del debito sul capitale circolante che potrebbe ulteriormente appesantire il debito corrente, a meno di non poter utilizzare le risorse di seguito indicate.

In altri termini, oltre alle problematiche ormai ben note di ritardo nel pagamento dei debiti correnti (in particolare degli operatori aeroportuali italiani), è di tutta evidenza che nel corrente mese di ottobre e nel mese di novembre, verranno a scadere gli oneri operativi previsti a 60 e a 30 giorni inerenti alle attività dei mesi di agosto e settembre, cui dovrà aggiungersi la mezza mensilità di ottobre.

Inutile rilevare il fatto che tali passività possono essere sostenute solo ed esclusivamente a mezzo dell'introito di poste straordinarie, non collegate quindi alla gestione caratteristica dell'impresa, sia perché l'attività aviation è sostanzialmente cessata, in termini di ricavi, a far data dal 24 agosto, sia perché le attività minori residue (handling e manutenzione) dovranno trovare una loro sostenibilità anche a mezzo del contratto di service con ITA, in corso di perfezionamento.

Al fine di consentire il pagamento delle scadenze di agosto, settembre e ottobre, e di avere le disponibilità sufficienti ad espletare la gestione dei rami residui, handling e manutenzione, sempre facendo affidamento sul comma 6 dell'art. 11-quater, che anterga i costi funzionali ad ogni altro debito e per il tempo necessario all'espletamento delle gare di vendita (3-4 mesi), si rende necessario poter fare affidamento sui seguenti introiti:

- (a) incasso del fondo rimborso biglietti previsto dall'art. 11-quater, comma 9, per l'importo già corrisposto dalla società nel periodo 1 gennaio - 10 settembre 2021, pari ad Euro 99.228.115,91, salve ulteriori integrazioni;
- (b) chiusura della gara inerente al brand e utilizzo delle somme revenienti sempre nei termini di cui al comma 6, dell'art. 11-quater;
- (c) restituzione dei depositi cauzionali afferenti ai contratti oggetto di cessione ad ITA nell'ambito del trasferimento del perimetro Aviation e nei termini concordati con le controparti in bonis, stimati in massimi Euro 20 milioni;
- (d) graduale liberazione dei depositi presso i gestori delle carte di credito;
- (e) cessione delle quote in esubero sul conto ETS;
- (f) utilizzo delle somme revenienti dalla vendita della partecipazione di Alitalia Loyalty S.p.A. e degli altri *asset* non strategici.

Il tutto auspicabilmente accompagnato da accordi di natura transattiva, in particolare con gli aeroporti, facendo leva anche su un azionato complessivo in sede revocatoria pari ad Euro 121.442.774,40.

Quanto sopra, in particolare, anche per effetto dell'accordo raggiunto con Aeroporti di Roma S.p.A. di cui al precedente punto 3.2.3 e che potrà fungere da *leading case*.

8. Conclusioni

Alla luce di quanto sopra, e previa verifica di conformità da parte di codesto ufficio, delle modifiche apportate al programma con i contenuti dispositivi della decisione della Commissione europea, si chiede di:

1. autorizzare la modifica del programma di cui al presente documento, dando evidenza in particolare della adozione per il ramo "Aviation" oggetto di cessione ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. della adozione di un programma unitario per le società Alitalia - SAI S.p.A. in A.S. e Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S. ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. b-bis), del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270;
2. autorizzare la cessione del complesso di beni e di contratti da parte delle società Alitalia - SAI S.p.A. in A.S. e Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S. nei termini sommariamente indicati al

- punto 3.1.1 e come dettagliati nella bozza di contratto, sostanzialmente definitiva, di cui all'all.2;
3. autorizzare il perfezionamento degli accordi ancillari di cui al punto 3.2;
 4. autorizzare la modifica del programma dei lotti handling e manutenzione, prevedendo l'adozione di autonomi programmi ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. a), del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270.

* * * * *

Con la predisposizione della presente Modifica al Programma, da autorizzarsi ai sensi dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito con modificazioni con legge 23 luglio 2021, n. 106), come da ultimo modificato ai sensi dell'art. 7, comma 2, lett. a) del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, i Commissari Straordinari ritengono di aver assolto gli obblighi e i doveri di cui al predetto articolo 11-quater, riservandosi la facoltà di svolgere qualsivoglia modifica e/o integrazione alla luce di eventuali circostanze che dovessero intervenire successivamente.

La presente Modifica viene inviata agli organi vigilanti.

Allegati: **1)** perizia perimetro aviation; **2)** contratto di cessione perimetro aviation; **3)** scheda descrittiva Ramo Handling; **4)** scheda descrittiva Ramo Maintenance.

Roma, 10 ottobre 2021.

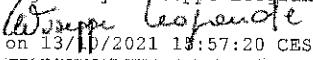
I Commissari Straordinari di
Alitalia S.A.I. – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia CityLiner S.p.A. in A.S.

Avv. Gabriele Fava Avv. Giuseppe Leogrande Prof. Avv. Daniele Umberto Santosuoso

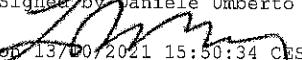
Signed by Gabriele Fava


on 13/10/2021 15:52:27 CEST
COMMISSARIO STRAORDINARIO ALITALIA

Signed by Giuseppe Leogrande


on 13/10/2021 15:57:20 CEST
COMMISSARIO STRAORDINARIO ALITALIA

Signed by Daniele Umberto S


on 13/10/2021 15:50:34 CEST
COMMISSARIO STRAORDINARIO ALITALIA