

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

PROGRAMMA
DEI COMMISSARI STRAORDINARI

Dott. Luigi Gubitosi

Prof. Enrico Laghi

Prof. Stefano Palleari

ai sensi dell'art. 4, comma 2, decreto legge 23 dicembre 2003, n. 347

convertito con modificazioni dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39

PER

Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

Alitalia Cityliner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

Fiumicino – 26 gennaio 2018

Indice:

<i>PREMESSA</i>	4
1. IL GRUPPO CUI FANNO CAPO LE SOCIETÀ IN A.S.	9
1.1 <i>STRUTTURA DEL GRUPPO</i>	9
1.2 <i>ALITALIA</i>	12
1.2.1 <i>IL MERCATO DI RIFERIMENTO E L'ATTIVITÀ SVOLTA</i>	12
1.2.2 <i>IL PERSONALE IN FORZA</i>	20
1.2.3 <i>LA FLOTTA</i>	22
1.2.4 <i>LE PARTECIPAZIONI ED ALLEANZE</i>	23
2. LO STATO DI INSOLVENZA E L'AMMISSIONE DELLE SOCIETÀ IN A.S. ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	25
2.1 <i>LE RECENTI VICENDE CHE HANNO CARATTERIZZATO LA VITA SOCIALE DELLE SOCIETÀ IN A.S.</i>	25
2.2 <i>LA RICHIESTA DI ACCESSO ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA</i>	28
2.2.1 <i>L'ISTANZA DI ACCESSO ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA FORMULATA DA ALITALIA SAI</i>	28
2.2.2 <i>L'ESTENSIONE DELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA A CITYLINER</i>	29
2.3 <i>(OMISSIS)</i>	30
2.3.1 <i>(OMISSIS)</i>	30
2.3.2 <i>(OMISSIS)</i>	30
2.3.3 <i>(OMISSIS)</i>	30
2.3.4 <i>(OMISSIS)</i>	30
3. LA GESTIONE DELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	30
3.1 <i>LA GESTIONE ORDINARIA</i>	30
3.2 <i>ORGANIGRAMMA E DELEGHE DI ALITALIA SAI ALLA DATA DI ENTRATA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA E AD OGGI</i>	36
3.2.1 <i>ORGANIGRAMMA E DELEGHE ALITALIA S.A.I.</i>	36
3.2.2 <i>ALITALIA CITYLINER</i>	42
3.3 <i>NOMINA DEI CONSULENTI DELL'ORGANO COMMISSARIALE</i>	45
3.4 <i>LA GESTIONE DEL PERSONALE</i>	45
3.4.1 <i>ANALISI DEL NUMERO DELLE RISORSE</i>	45
3.4.2 <i>CASSA INTEGRAZIONE STRAORDINARIA (CIGS), ACCORDI DI SOLIDARIETÀ, RINNOVI CONTRATTUALI</i>	47
3.5 <i>GESTIONE DEL CONTENZIOSO</i>	48
3.5.1 <i>PRINCIPALI CONTENZIOSI TRASPORTISTICI</i>	48
3.5.2 <i>PRINCIPALI CONTENZIOSI CIVILI</i>	50
3.5.3 <i>PRINCIPALI CONTENZIOSI DEL LAVORO</i>	55
3.5.4 <i>PRINCIPALI CONTENZIOSI AMMINISTRATIVI DEI TRASPORTI E ANTITRUST</i>	57
3.5.5 <i>PROCEDIMENTI O RICORSI AVVERSO PROVVEDIMENTI DELL'AGCM – AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO: CONCORRENZA E CODICE DEL CONSUMO</i>	63
3.5.6 <i>PRINCIPALI CONTENZIOSI TRIBUTARI – FISCALITÀ D'IMPRESA</i>	64
3.6 <i>IL FINANZIAMENTO CONCESSO AD ALITALIA AI SENSI DELL'ARTICOLO 1, COMMA 1 DEL D.L. 55/2017 E LE ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO</i>	77
3.7 <i>(OMISSIS)</i>	82
3.8 <i>(OMISSIS)</i>	82
3.9 <i>LE OPERAZIONI DI VERIFICA DELLO STATO PASSIVO</i>	83

4. IL PROGRAMMA DI CESSIONE	84
4.1 <i>LA PROCEDURA PER LA DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA DELL'AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ESPERITA AI SENSI DELL'ARTICOLO 1, COMMA 2 DEL D.L. 55/2017</i>	<i>84</i>
4.1.1 <i>LA RACCOLTA DELLE MANIFESTAZIONI DI INTERESSE</i>	<i>84</i>
4.1.2 <i>LA FASE DI DUE DILIGENCE</i>	<i>86</i>
4.1.3 <i>LE PROPOSTE RICEVUTE</i>	<i>87</i>
4.1.4 <i>L'ANALISI DELLE PROPOSTE RICEVUTE</i>	<i>87</i>
4.1.5 <i>DEFINIZIONE DELL'INDIRIZZO DEL PROGRAMMA</i>	<i>87</i>
4.2 <i>LA PROCEDURA PER LA CESSIONE DELLE ATTIVITÀ AZIENDALI DI ALITALIA</i>	<i>89</i>
4.2.1 <i>INVITO A MANIFESTARE INTERESSE PER L'ACQUISIZIONE DELLE ATTIVITÀ AZIENDALI</i>	<i>89</i>
4.2.2 <i>LE MANIFESTAZIONI DI INTERESSE RICEVUTE</i>	<i>91</i>
4.3 <i>LA PROCEDURA NEGOZIATA</i>	<i>91</i>
4.4 (OMISSIS).....	93
4.5 <i>ALTRI ASSET DESTINATI ALLA VENDITA</i>	<i>93</i>
5. LE PROSPETTIVE ECONOMICHE E FINANZIARIE DELLE SOCIETÀ IN A.S.....	95
5.1. <i>IL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DELLE SOCIETÀ IN A.S.</i>	<i>95</i>
5.2 (OMISSIS).....	95
5.3 (OMISSIS).....	95
6. GLI ONERI DELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	95
7. LE PREVISIONI IN ORDINE ALLA SODDISFAZIONE DEI CREDITORI	96
8. RISERVA DI INTEGRAZIONE.....	97

ALLEGATO 1

PREMESSA

In data 2 maggio 2017, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. (di seguito, ‘**Alitalia**’ o ‘**Società**’) ha deliberato di richiedere l’ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto legge 23 dicembre 2003, n. 347 convertito, con modificazioni, in legge 18 febbraio 2004, n. 39 (di seguito, ‘**D.L. 347/2003**’).

Il medesimo giorno, 2 maggio 2017, Alitalia ha quindi formalizzato istanza al competente Ministero dello Sviluppo Economico (di seguito, ‘**MISE**’) chiedendo l’ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell’articolo 2 del D.L. 347/2003 e ha contestualmente presentato ricorso, avanti al Tribunale di Civitavecchia, allo scopo di vedere accertato e dichiarato il proprio stato di insolvenza ai sensi dell’articolo 4 del medesimo D.L. 347/2003.

In accoglimento della citata istanza, con decreto del MISE emesso in pari data 2 maggio 2017 e pubblicato in G.U., Serie Generale, n. 104 del 6 maggio 2017, Alitalia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al citato D.L. 347/2003. Alla procedura di amministrazione straordinaria è stato preposto un collegio commissoriale composto dal Dott. Luigi Gubitosi, Prof. Enrico Laghi e Prof. Stefano Paleari (d’ora innanzi, i “**Commissari Straordinari**”). Al Dott. Luigi Gubitosi sono attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissoriale.

Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 17/2017 del 11 maggio 2017, ha dichiarato l’insolvenza di Alitalia ai sensi dell’articolo 4 del D.L. 347/2003.

Con successivo decreto del MISE in data 12 maggio 2017, Alitalia Cityliner S.p.A. (d’ora innanzi, “**Cityliner**”, unitamente ad Alitalia, le “**Società in A.S.**”) è stata anch’essa ammessa, su istanza di Alitalia, alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell’art. 3, comma 3, del D.L. 347/2003, e sono stati nominati quali Commissari Straordinari sempre il Dott. Luigi Gubitosi, Prof. Enrico Laghi e Prof. Stefano Paleari. Al Dott. Luigi Gubitosi sono attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissoriale. Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 18/2017 del 26 maggio 2017, ha dichiarato l’insolvenza di Cityliner ai sensi dell’articolo 4 del D.L. 347/2003.

Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 (di seguito, '**D.Lgs. 270/1999**'), ha quindi provveduto, per ciascuna delle Società in A.S.:

- ad assegnare, ai creditori e ai terzi che vantano diritti reali mobiliari su beni in possesso delle rispettive Società in A.S., il termine per la presentazione in cancelleria delle domande di insinuazione al passivo;
- a stabilire il luogo, il giorno e l'ora dell'adunanza in cui si procederà all'esame dello stato passivo davanti al giudice delegato.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa con indicazione, per ciascuna delle Società in A.S., (a) della data di ammissione alla procedura, (b) del termine per la presentazione in cancelleria delle domande, (c) della data della prima udienza di verifica dello stato passivo e (d) del giudice delegato a ciascuna procedura.

Figura 1

Società	Data apertura procedura	Termine presentazione domande	Prima udienza stato passivo	Giudice Delegato
Alitalia	02/05/2017	11/12/2017	21/2/2018 ore 10:00	<i>Dott. Bianchi</i>
Cityliner	12/05/2017	17/12/2017	4/4/2018 ore 10:00	<i>Dott. Bianchi</i>

Ai sensi dell'art. 4, comma 2, del D.L. 347/2003, entro centottanta giorni dalla data del decreto di nomina, i Commissari Straordinari devono presentare:

- al MISE un programma (redatto secondo uno degli indirizzi alternativi indicati all'articolo 27, comma 2, del D.Lgs. 270/1999) idoneo a perseguire il recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali;
- al Giudice Delegato la relazione contenente la descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza, prevista dall'articolo 28 del D.Lgs. 270/1999, accompagnata dallo stato analitico ed estimativo delle attività e dall'elenco nominativo dei creditori, con l'indicazione dei rispettivi crediti e delle cause di prelazione.

In data 25 ottobre 2017 le Società in A.S. hanno presentato al MISE istanza per la proroga di 90 giorni del termine per la presentazione del programma delle procedure di amministrazione straordinaria di Alitalia e Cityliner a far data dal 29 ottobre 2017. Con decreto in data 27 ottobre 2017 il MISE ha disposto *“la proroga fino al 27 gennaio 2018 del termine di presentazione del Programma relativo alle società del Gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria”*.

Con il presente documento i Commissari Straordinari intendono sottoporre alla valutazione del MISE il programma di cessione, previsto dall'art. 27, comma 2, lettera a), del D.Lgs. 270/1999, individuato quale strumento per il raggiungimento delle finalità conservative del patrimonio produttivo, mediante prosecuzione, riattivazione o riconversione delle attività imprenditoriali di cui all'art. 1 del D.Lgs. 270/1999 e redatto secondo quanto previsto dagli articoli 54 e seguenti dello stesso decreto e dalle applicabili disposizioni del D.L. 347/2003 (d'ora innanzi, il **“Programma”**).

Per quanto riguarda il contenuto del presente documento, si rileva che esso ha ad oggetto le due Società in A.S. Preso atto, infatti, degli stretti legami societari ed imprenditoriali esistenti tra le Società in A.S. (sui quali si veda *infra*), è stato predisposto ai sensi dell'art. 3, comma 3-bis, del D.L. 347/2003 un unico Programma, fermo restando il principio di autonomia delle masse attive e passive delle singole società.

Per quanto riguarda, infine, le prospettive temporali di prosecuzione dell'attività d'impresa delle Società in A.S., il presente Programma, ai sensi di quanto previsto dall'art. 27, comma 2, lett. a), del D. Lgs. n. 270 del 1999, sarà attuato sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa della durata non superiore a 12 mesi dall'autorizzazione del Programma, fermo restando l'intendimento dei Commissari Straordinari di procedere all'espletamento delle procedure di cui all'articolo 50, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, nel rispetto dei termini ivi indicati.

I Commissari Straordinari si riservano, comunque, di richiedere eventuali modifiche del Programma al MISE qualora, in ragione della particolare complessità delle operazioni necessarie all'esecuzione del Programma, non fosse possibile attuare integralmente il medesimo Programma nei termini sopra indicati.

* * * *

Il presente documento è stato predisposto sulla base della documentazione contabile ed amministrativa reperita presso le Società in A.S. e delle informazioni fornite dai responsabili delle varie *business units*, dirigenti, dipendenti o consulenti delle due società. Pertanto, tenuto conto (a) della intrinseca complessità dell'attività d'impresa delle Società in A.S. e (b) delle ragioni di urgenza nella gestione della procedura, si dà atto che:

- è stata assunta l'accuracy, veridicità e completezza di tutte le informazioni contenute nella documentazione contabile ed amministrativa reperita presso le Società in A.S. e di tutte le informazioni fornite dai responsabili delle varie *business units*, dirigenti, dipendenti o consulenti delle Società in A.S., nonché di tutte le informazioni pubblicamente disponibili, non essendo stato possibile, per i motivi sopra esposti, procedere ad una compiuta verifica dell'attendibilità di tali informazioni né dei dati posti alla base di tali informazioni;
- è stato assunto che tutte le informazioni finanziarie, economiche e patrimoniali contenute nella documentazione contabile ed amministrativa reperita presso le Società in A.S. e/o fornite dai responsabili delle varie *business units*, dirigenti, dipendenti o consulenti delle Società in A.S. siano state elaborate secondo criteri di ragionevolezza e che riflettano le migliori stime e giudizi possibili;
- le considerazioni contenute nel presente Programma sono riferite alle date cui si fa espresso riferimento, e, pertanto, potrebbero essere oggetto di rettifica in relazione ad eventi intervenuti o conosciuti successivamente;
- la stima preliminare delle masse attive delle Società in A.S. riportata nel presente documento è stata predisposta sulla base dei dati forniti dalle Società in A.S. e delle elaborazioni effettuate dai consulenti della procedura. Conseguentemente, l'analisi e le considerazioni fatte circa il valore stimato delle attività delle Società in A.S. sono necessariamente basate su dati contabili e, pertanto, devono essere considerate come stime indicative di natura preliminare. Le prospettazioni di seguito riportate, infatti, non hanno valenza di perizie sul valore intrinseco/teorico dei beni, né di valutazioni di mercato;

- L'individuazione delle masse passive delle Società in A.S. è prevalentemente basata sulle rispettive scritture contabili e sulle altre notizie reperibili presso di esse, essendo ad oggi ancora in corso il procedimento di formazione dello stato passivo.

Il presente documento, pertanto, pur fornendo un'illustrazione il più possibile completa della situazione delle Società in A.S., potrebbe non includere talune informazioni delle quali i Commissari Straordinari non sono potuti venire in possesso.

* * * * *

Resta, infine, inteso che quanto riportato nel presente documento non potrà in alcun modo, nemmeno implicitamente, costituire o essere utilizzato da creditori o terzi quale riconoscimento o accertamento di debiti e/o obbligazioni delle Società in A.S. e/o di qualsiasi altro diritto o pretesa di terzi e/o quale rinuncia o transazione delle Società in A.S., rispetto a qualsiasi diritto o pretesa nei confronti di terzi.

1. IL GRUPPO CUI FANNO CAPO LE SOCIETÀ IN A.S.

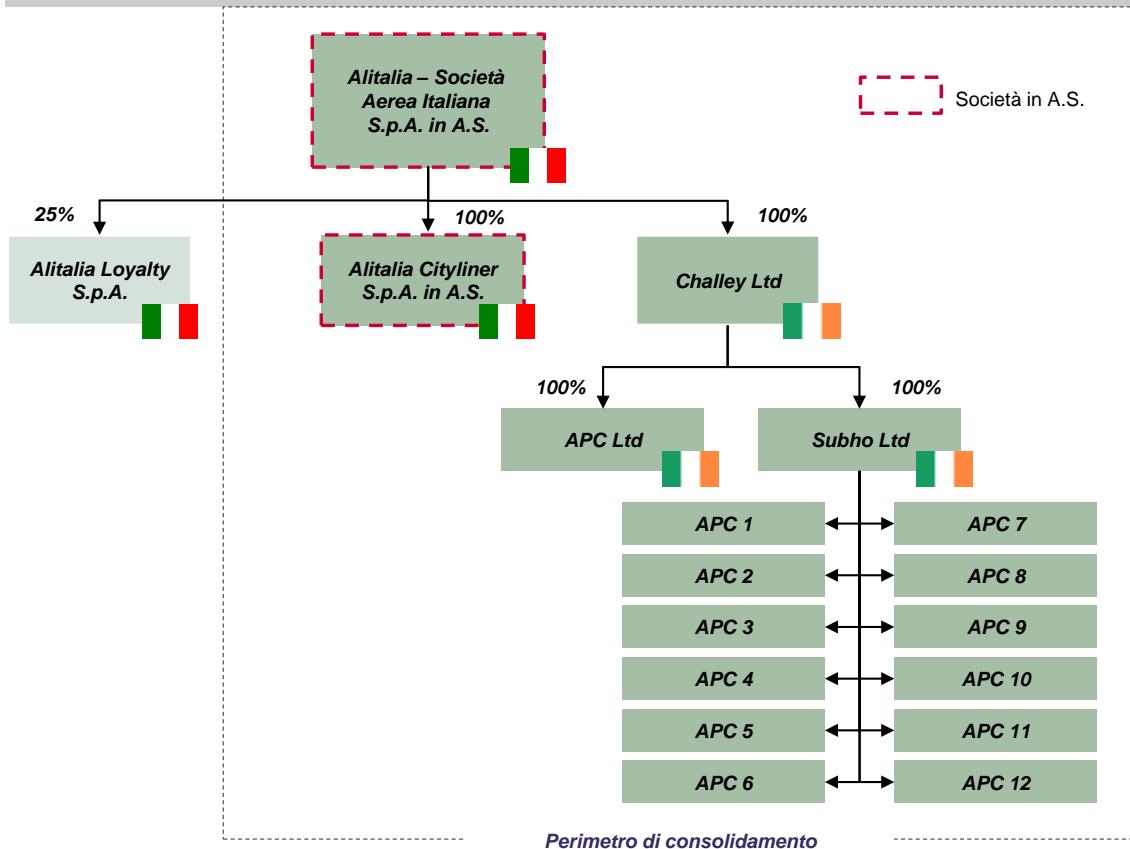
1.1 *Struttura del Gruppo*

Alitalia (congiuntamente a Cityliner ed alle società di diritto irlandese, il “**Gruppo Alitalia**” o il “**Gruppo**” per indicare l’intero gruppo aziendale) inizia a operare nel 2015 a seguito di una complessa e articolata operazione strategica che ha visto Etihad Aviation Group PJSC (“**Etihad**”), la compagnia di bandiera degli Emirati Arabi Uniti, divenire azionista al 49% del Gruppo, mantenendo il 51% in capo alla società controllante Compagnia Aerea Italia S.p.A. (“**CAI**”).

Di seguito l’organigramma del Gruppo Alitalia che mostra sia il perimetro di consolidamento sia la partecipazione del 25% detenuta in Alitalia Loyalty S.p.A.¹

¹ Il restante 75% del capitale di Alitalia Loyalty S.p.A. è detenuto da Etihad

Figura 2 - Struttura del Gruppo Alitalia



In rosso sono state evidenziate le Società in A.S.: in particolare, si rammenta che Alitalia è stata ammessa alla procedura di A.S. con decreto del MISE del 2 maggio 2017 e in seguito, su istanza di Alitalia, Cityliner è stata anch'essa ammessa alla procedura di A.S. con decreto ministeriale del 12 maggio 2017.

Come si evince dalla figura 2, appartengono al Gruppo Alitalia alcune società di diritto irlandese (le “**Società Irlandesi**”) proprietarie degli aeromobili condotti in leasing da Alitalia in quanto locatario (locazione operativa).

Alcune delle Società Irlandesi hanno sottoscritto con diversi istituti bancari dei contratti di finanziamento assistiti da garanzie tra cui, *inter alia*, un peggio sulle proprie azioni.

In particolare, Aircraft Purchase Company Ltd (“**APC**”) e Aircraft Purchase Company No. 12 Limited (“**APC 12**”) hanno in essere, rispettivamente, contratti di finanziamento (i “**Contratti di Finanziamento**”) con DVB Bank S.E. (“**DVB**”) e PK AirFinance S.à.r.l., società del gruppo GECAS (“**PK AirFinance**”).

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 e DVB hanno escusso il pegno sulle azioni di APC e APC 12. Più precisamente:

- (a) con comunicazione del 17 maggio 2017, PK AirFinance ha provveduto ad intestarsi l'intera partecipazione in APC 12;
- (b) 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).

Pertanto, ad oggi Alitalia detiene il 100% del capitale sociale di:

- (a) Challey Ltd (“**Challey**”), la quale a sua volta possedeva, prima che DVB escutesse il pegno sulle azioni costituito a garanzia del relativo Contratto di Finanziamento, l'intero capitale sociale di APC, proprietaria di 5 aeromobili - uno dei quali (A330 a lungo raggio) concesso in leasing ad Alitalia e gli altri 4 concessi in leasing ad Alitalia CityLiner S.p.A.; e
- (b) di Subho Ltd, la quale a sua volta:
 - (i) deteneva, prima che PK AirFinance escutesse il pegno sulle azioni costituito a garanzia del relativo Contratto di Finanziamento, l'intero capitale sociale di APC 12, proprietaria di 21 aeromobili; e
 - (ii) detiene il 100% di 11 diverse società (denominate Aircraft Purchase Company no. 1-11 Ltd), proprietarie dei seguenti aeromobili, concessi in leasing ad Alitalia:
 - APC no. 1 Ltd – proprietaria di n. 1 aeromobile;
 - APC no. 4 Ltd – proprietaria di n. 1 aeromobile;
 - APC no. 5 Ltd – proprietaria di n. 1 aeromobile;
 - APC no. 11 Ltd – proprietaria di n. 4 aeromobili.

1.2 Alitalia

1.2.1 Il mercato di riferimento e l'attività svolta

I dati dell'International Air Transport Association (“**IATA**”) a dicembre 2017 evidenziano un incremento del traffico passeggeri tra il 2015 ed il 2016 del 7,4% in termini di *revenue per kilometer* (“**RPK**”) e stimano un +7,5% tra il 2017 ed il 2016 mentre la stima è pari a +6% tra il 2018 ed il 2017.

La crescita del traffico passeggeri in termini di RPK è stata e sarà guidata principalmente da:

- una spesa attesa per il trasporto aereo pari a circa 1% del prodotto interno lordo mondiale (US\$776mld) nel 2017;
- un incremento del numero dei collegamenti (i.e. *city pair*) che hanno oltrepassato le 19.000 unità nel corso del 2017
- un dimezzamento dei costi del trasporto aereo nell'arco degli ultimi 20 anni. La tariffa media andata / ritorno, (al lordo di sovrapprezzi e tasse aeroportuali), infatti, è stimata pari a US\$353 nel 2017, circa il 64% inferiore rispetto al 1996 (tariffe corrette per l'inflazione).

A livello di analisi geografica, le compagnie aeree nord-americane mostrano i migliori livelli di *performance* all'interno del contesto di riferimento con un profitto netto per passeggero pari a US\$16,32 che rappresenta un significativo miglioramento rispetto alla situazione riscontrata negli ultimi 4 anni.

Il Gruppo Alitalia è la principale compagnia aerea italiana.

In particolare, Alitalia detiene una quota di mercato pari al 12,6%² sul totale del traffico passeggeri da/per l'Italia (32,6% considerando solo il traffico sulla rete nazionale) e nel

² Fonte: DDS settembre 2016 – agosto 2017

corso dei primi 10 mesi del 2017 ha trasportato circa 18,5 milioni di passeggeri (suddivisi tra Alitalia per 16,3 ed Alitalia Cityliner per 2,2), di cui 55% su rotte domestiche, 32% su rotte internazionali e 13% su rotte intercontinentali.

Figura 3a - Pax per canale (2016)

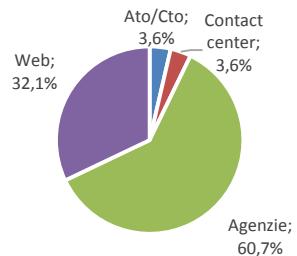
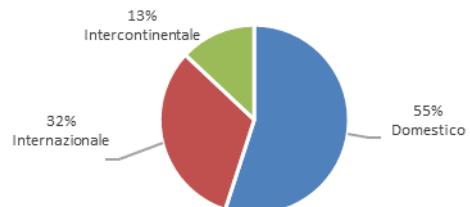


Figura 3b - Pax per rete (gen-ott 2017)



Durante i primi 10 mesi del 2017 Alitalia ha volato verso 94 destinazioni, di cui 26 in Italia e 68 nel resto del mondo, con un totale di oltre 4.200 voli settimanali.

Ad oggi, il Gruppo Alitalia vanta una posizione di rilievo presso i più importanti aeroporti italiani:

- detiene una quota pari al 39,8% in termini di passeggeri trasportati presso l'*hub* di Roma Fiumicino (circa 13,8 milioni di passeggeri trasportati nei primi 10 mesi del 2017). In tale aeroporto, il Gruppo Alitalia ha operato nei primi 10 mesi del 2017 una media di 374 voli giornalieri, servendo 88 destinazioni;
- ha trasportato circa 4,7 milioni di passeggeri presso l'aeroporto di Milano Linate nel corso dei primi 10 mesi del 2017, con una quota superiore al 59% dei passeggeri totali dello scalo lombardo. Nell'aeroporto di Milano Linate, il Gruppo Alitalia ha operato nei primi 10 mesi del 2017 una media di 172 voli giornalieri, servendo 35 destinazioni nel corso dell'estate dello stesso anno.

Figura 4 - Dettaglio dei principali voli e rotte operate nell'estate 2017

Alitalia Network	Domestico	Internazionale	Intercontinentale	Totale
Frequenza ³	1.304	663	136	2.103
Rotte	49	78	20	147
Destinazioni	26	51	17	94

Nel corso dei primi 10 mesi del 2017 il Gruppo Alitalia ha generato ricavi totali per circa €2,4mld di cui €2,2mld derivanti dalle attività di volo e circa €0,2mld connessi ad attività ancillari e non ricorrenti.

A livello di metriche operative, nei primi 10 mesi del 2017 Alitalia ha registrato un *load factor* medio pari a 79,3% e una percentuale di voli in orario pari a circa 84,3% del totale dei voli operati.

Occorre ricordare che il Gruppo Alitalia offre anche servizi di trasporto aereo di merci (svolto prevalentemente su arei di linea per il trasporto passeggeri) che nei primi 10 mesi del 2017 hanno registrato ricavi per €85mln e un *load factor* pari a 51%, trasportando circa 60.523 tonnellate di merci (esclusi i voli *charter*) e avvalendosi di 19 dipendenti dedicati (di cui 16 basati in Italia, 1 in Nord America, 1 in Sud America ed 1 in Giappone).

In particolare, l'attività cargo si articola in:

- *Belly cargo* (circa 97% dei ricavi cargo), trasporto di merci e posta utilizzando la capacità residuale della stiva dei voli di linea;
- voli *charter ad-hoc* per clienti istituzionali (circa 3% dei ricavi cargo), voli organizzati sulla base della capacità residuale marginale degli aerei di Alitalia oppure su base *ad-hoc* attraverso aerei condotti in *wet leasing*.

Alla base dell'attività cargo di Alitalia, vi sono degli accordi di commercializzazione:

³ Con il termine frequenza si definisce un'andata ed un ritorno

- fino al 12 gennaio 2017 circa il 95% delle attività di *belly cargo* erano commercializzate da Air France - KLM attraverso l'*AFKL Cargo Agreement*;
- a partire dal 13 gennaio 2017, Alitalia e Etihad (attraverso la filiale italiana di Etihad Global Cargo Management Company – EGCMC) hanno intrapreso un nuovo accordo commerciale (ancora da formalizzare) secondo il quale EGCMC commercializza le attività di *belly cargo* di Alitalia usando il marchio Etihad ed i propri sistemi informatici. A causa di alcune restrizioni legali derivanti dall'appartenenza di Alitalia alla JV Transatlantica, le attività di *belly cargo* tra Italia e Nord America (USA, Canada e Messico) sono state escluse dall'accordo con Etihad. Pertanto, il Gruppo Alitalia gestisce autonomamente tali attività in Nord America attraverso la collaborazione di due agenti di vendita (Air France – KLM in Nord America, SKYLOG in Messico). Anche le attività di *belly cargo* a livello domestico e quelle da / per Israele sono gestite direttamente dal Gruppo Alitalia, avvalendosi come agenti di vendita di AIR CARGO in Italia e di MAMAN in Israele.

Il Gruppo Alitalia fornisce, sia in autoproduzione che a terzi, differenti servizi di *Ground Handling* all'interno delle attività complessive di *Ground Operations*, suddivisi in servizi *pax* e *ramp*.

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, Reggio Calabria).

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 nel 2017 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 (*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.

Per le attività prevalenti di solo *ground handling* presso Roma Fiumicino, Alitalia impiega mediamente nel 2017:

- una forza lavoro media retribuita annua di circa 2.750 FMR (di cui 850 FMR dediti alle attività di *pax handling*, 1.900 FMR al *ramp handling* (circa 3.400 *head count* al 31.08.2017 nel picco estivo di attività);
- 1.007 attrezzature di supporto ed assistenza per aeromobili (di cui 289 trattori bagagli in leasing);
- 1.300 unità di carico (*Unit Load Device*) in leasing per la gestione dei bagagli.

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

In particolare, nel corso dei primi 10 mesi del 2017 Alitalia ha generato c.€30mln di ricavi per servizi di *handling* e circa €4mln per *lounge* prestando tali attività a 22 compagnie aeree (*pax e ramp*) ed altre 7 compagnie (solo *ramp*). Presso lo scalo di Reggio Calabria risultano 42 dipendenti in organico.

Per quanto riguarda lo scalo di Milano Linate, i servizi di *pax handling* sono gestiti direttamente dal Gruppo Alitalia su soli 12.600 voli annui a fronte di un totale di circa 31.000 voli per anno, impiegando una forza media retribuita di c.120 dipendenti per anno.

Tutte le attività di *ramp handling* e quelle *pax* sui voli residuali di Linate sono esternalizzate e gestite da due operatori, quali ARE S.r.l. per le attività di biglietteria e Airport Handling S.p.A. per i restanti servizi di *handling*.

In ultimo, è importante menzionare i servizi di *lounge* offerti ai propri clienti. Il Gruppo Alitalia infatti garantisce servizi di *lounge* in 78 aeroporti, di cui 15 domestici e 63 internazionali.

Il Gruppo opera sia attraverso *branded lounge* Alitalia, sia attraverso *lounge* condivise con altre compagnie aeree ed in particolare dispone di 10 *lounge* Alitalia, di cui 9 in Italia (4 a Roma Fiumicino, 2 a Milano Linate e 1 a Milano Malpensa, Catania e Venezia) e 1 negli Stati Uniti (presso l'aeroporto di New York – John F. Kennedy).

Delle 10 *lounge* a marchio Alitalia, 7 sono gestite direttamente da Alitalia tramite l'utilizzo del proprio personale dipendente (circa 160 unità), mentre le restanti sono gestite da fornitori esterni.

Figura 5 - Dettaglio delle principali attività di handling per aeroporto e della forza lavoro media annua retribuita nel 2017

Aeroporto	Servizio passeggeri	Servizio rampa	Lounge Alitalia	Forza lavoro 2017 (forza media retr.)
Fiumicino	Insourced	Insourced	4	c.2.750 (3.150 HC)
Linate	Insourced (c.12.000 voli) / Outsourced (c.18.000 voli)	Operati da Airport Handling	2	c. 120
Reggio Calabria	Insourced	Insourced	No	42
Scali domestici ed Internazionali	Outsourced	Outsourced	4 (MXP, CTA, VCE, JFK)	c. 160
Staff e servizi supporto alle operazioni	NA	NA	NA	c. 105

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.

Per lo svolgimento delle attività manutentive, la Società possiede le seguenti certificazioni:

- *Approved Maintenance Organization (AMO) Part 145*, per l'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 dell'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.

Le attività di manutenzione possono essere così distinte:

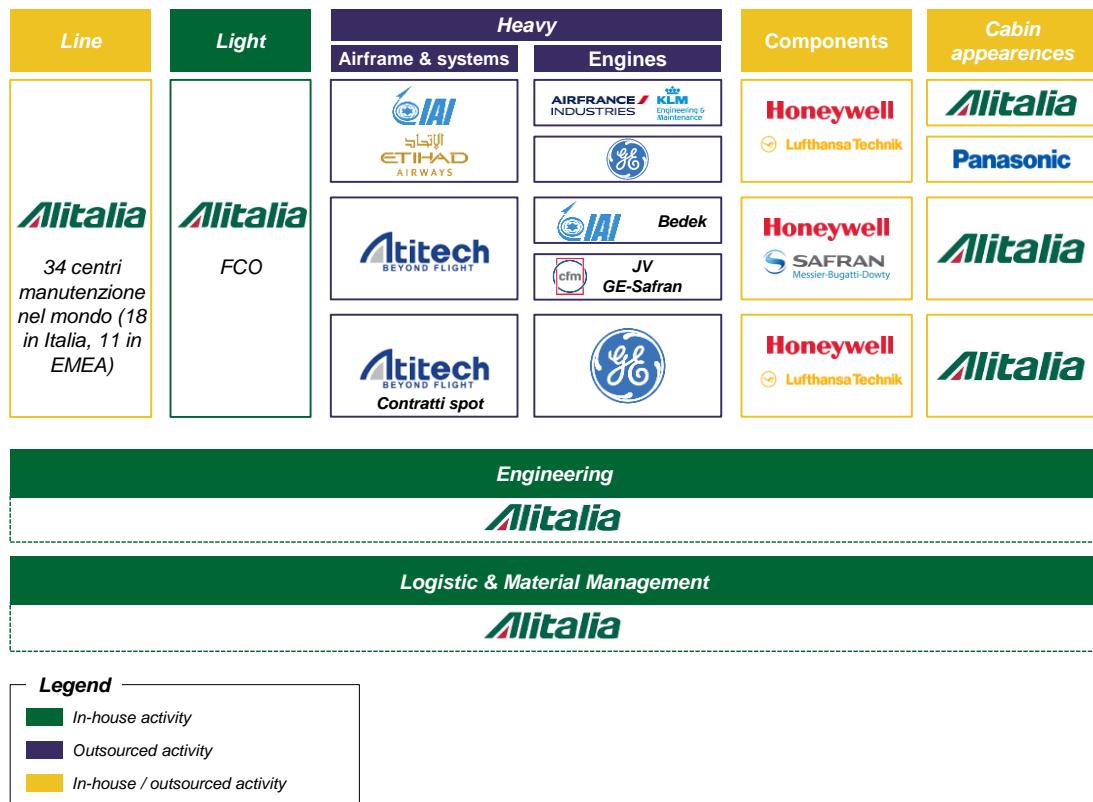
- **manutenzione di linea** (*line maintenance*): attività di manutenzione schedulata e non schedulata della cellula, effettuata sugli scali aeroportuali, che non prevede il ricovero nell'*hangar* dell'aeromobile e volta alla preparazione di un aeromobile per il decollo e per assicurare la sua idoneità 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 Charles de Gaulle (Francia), Amsterdam Schiphol (Paesi Bassi), e San Paolo (Brasile). Tali attività sono svolte anche per terze parti e hanno generato ricavi per €12,5mln nei primi 10 mesi del 2017;
- **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 con ricavi di €0,6mln nei primi 10 mesi del 2017;

- **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, nei primi 10 mesi del 2017, sono stati svolti 4 eventi manutentivi sulla cellula. Alitalia inoltre effettua in tale ambito sostituzione e interventi di manutenzione non invasivi su (ii) motori, (iii) motori ausiliari e (iv) carrelli di atterraggio. Tutte le altre attività sono state svolte da fornitori esterni, nello specifico: (i) manutenzione della cellula da Israel Aerospace Industries (“IAI”) e Atitech, (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.

Va inoltre segnalato che la direzione *Engineering and Maintenance* gestisce anche la manutenzione dell'aeromobile della Presidenza del Consiglio dei Ministri Airbus A340, effettuando direttamente *in-house* le attività di CAMO Service, manutenzione di linea, manutenzione leggera, *cabin appearance*, e affidando invece ad Etihad Engineering le attività di manutenzione pesante e componentistica.

Figura 6 - Dettaglio delle principali attività di manutenzione



1.2.2 Il personale in forza

Il Gruppo Alitalia impiega una forza lavoro dipendente di 12.041 persone al 31 ottobre 2017 (tale dato non include 18 *graduate* e 2 lavoratori a progetto).

A livello di struttura societaria, 11.665 dipendenti (97% del totale) è allocato in Alitalia e 376 unità (3%) in Cityliner.

Di seguito si fornisce una ripartizione del personale dipendente del Gruppo in base alla tipologia di contratto (i.e. a tempo indeterminato / a tempo determinato) e in base alla funzione di appartenenza.

Figura 7 - HR per contratto

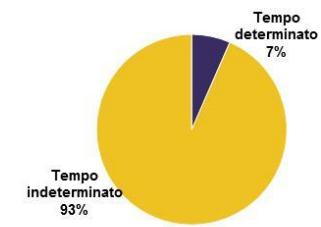


Figura 8 - HR per funzione aziendale

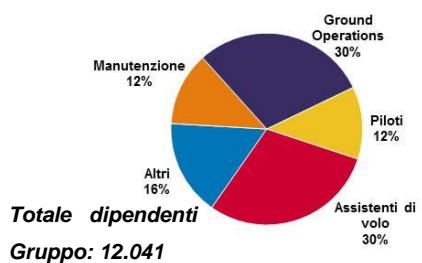


Figura 9 - Alitalia: HR per contratto

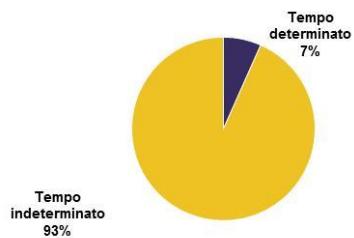


Figura 10 - Alitalia: HR per funzione

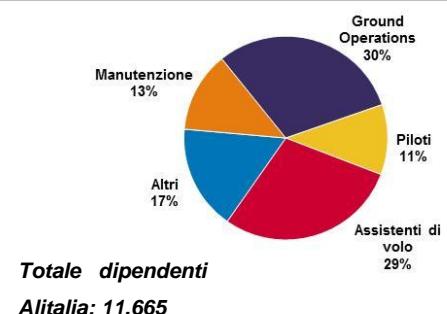


Figura 11 - Cityliner: HR per contratto

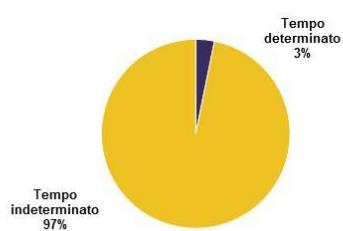
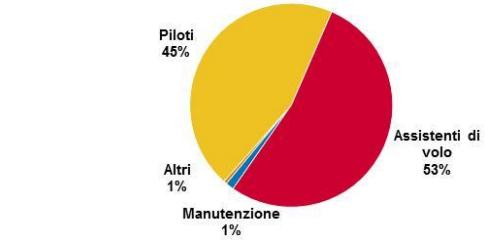


Figura 12 - Cityliner: HR per funzione



Le Società in A.S. hanno richiesto l'attuazione di un piano di cassa integrazione per 1.600⁴ degli attuali dipendenti, di cui:

- 1.030 dipendenti di terra;
- 380 assistenti di volo;
- 100 comandanti;
- 90 piloti.

(omissis in relazione a contenuti delle pagine 21 e 22)

1.2.3 *La flotta*

Al 31 dicembre 2017, Alitalia dispone di una flotta di 118 aerei, di cui 26 di lungo raggio (11 Boeing 777-200 ER, 1 Boeing 777-300 ER, 14 Airbus A330-200), 72 di medio raggio (12 Airbus A321, 38 Airbus A320, 22 Airbus A319) e 20 *regional* (5 Embraer 190 e 15 Embraer 175). In particolare, fanno capo a Cityliner tutti gli aeromobili appartenenti alla tipologia *regional*.

⁴ Il dato tiene in considerazione l'accordo raggiunto in data 30 ottobre presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che richiede il trattamento di integrazione salariale a decorrere dal 2 novembre sino al 30 aprile 2018 per un numero massimo di lavoratori pari a 1.600 F.T.E.. Si prega di fare riferimento al capitolo 3.4.2 per ulteriori dettagli

Figura 13 - Flotta di Alitalia⁵

Alitalia SAI	Tipologia di aeromobile	Numero di posti	Block Hours ⁵	Proprietà	Leasing	Totale Flotta
	B777	293 / 382	13.8	6	6	12
	A330	256 / 262	13.4	1	13	14
	Totale Lungo Raggio			7	19	26
	A321	200	8.1	5	7	12
	A320	171 / 174 / 180	7.7	13	25	38
	A319	144	7.5	12	10	22
	Totale Medio Raggio			30	42	72
	Totale flotta Alitalia			37	61	98

Figura 14 - Flotta di Cityliner

Cityliner	Tipologia di aeromobile	Numero di posti	Block Hours	Proprietà	Leasing	Totale Flotta
	E190	100	7.4	2	3	5
	E175	88	6.6	2	13	15
	Totale flotta Cityliner			4	16	20

1.2.4 Le partecipazioni ed alleanze

Il Gruppo Alitalia è membro di una serie di alleanze e *partnership* strategiche che garantiscono un miglior posizionamento del Gruppo all'interno del proprio contesto competitivo e permettono di garantire un accesso globale ai clienti finali.

Alitalia è membro dell'alleanza globale SkyTeam con Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta Air Lines, Garuda Indonesia, Kenya Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air, Middle East Airlines, Saudia, Tarom, Vietnam Airlines e Xiamen Airlines. L'appartenenza a tale alleanza dà accesso a 1.074 destinazioni in 177 paesi e garantisce ai clienti del Gruppo l'accesso a 673 *lounge*, la possibilità di godere di servizi

⁵ Previsione 2017. Escluso 1 B777-300ER in fase di ingresso in flotta. Escluso *wet lease*

esclusivi, quali *SkyPriority*, e di usufruire di un numero maggiore di voli attraverso gli accordi di *code-sharing*.

Il Gruppo Alitalia – insieme ad Air France - KLM e Delta Air Lines – fa parte della *Joint Venture Transatlantica* (“**JV Transatlantica**”), che consente ai passeggeri di disporre del più grande network transatlantico al mondo. Lo scopo principale di tale alleanza è quello di offrire ai clienti delle 4 compagnie aeree servizi migliori e indifferenziati ed un *network* eccellente e solido dal punto di vista economico tra l’Europa, gli Stati Uniti, il Canada ed il Messico. I membri di tale alleanza condividono i ricavi, i costi, i rischi ed i benefici derivanti dallo svolgimento di tale attività.

La rete delle *partnership* Alitalia si estende anche a compagnie aeree non appartenenti all’Alleanza SkyTeam. In totale, gli accordi di Interlinea Elettronico sono 129, quelli di Prorata Speciale 89 e i *code-share* 40. L’insieme di queste collaborazioni consente ai clienti Alitalia di raggiungere un numero di destinazioni dieci volte superiore a quelle che la Compagnia serve direttamente, inclusi i punti interni di Canada, Stati Uniti, Messico, Brasile, Argentina, Nord Europa, Russia, Medio Oriente, India, Cina, Australia.

Figura 15 - Dettaglio delle principali alleanze

Code-sharing Alitalia		Alleanza SkyTeam	
Partners	40	Membri	20
Rotte	596	Destinazioni	1.077
Nazioni	75	Nazioni	177

MilleMiglia è il *frequent flyer program* di Alitalia da oltre 25 anni ed è gestito dalla società Alitalia Loyalty S.p.A. (posseduta al 75% da Etihad e al 25% da Alitalia) (“**Alitalia Loyalty**”). MilleMiglia conta circa 5 milioni di soci e rappresenta il più importante programma di fidelizzazione in Italia. Il programma fa leva su 100 *partner* che consentono di accreditare e/o spendere miglia, tra i quali 30 compagnie aeree e 70 aziende di vari settori merceologici.

2. LO STATO DI INSOLVENZA E L'AMMISSIONE DELLE SOCIETÀ IN A.S. ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

2.1 Le recenti vicende che hanno caratterizzato la vita sociale delle Società in A.S.

Nel 2008, a seguito dell'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. e delle altre società del medesimo gruppo, i relativi *asset* operativi sono stati trasferiti in capo alla società Alitalia Compagnia Aerea Italiana S.p.A..

Nel 2009 CAI ha dato corso ad una fusione per incorporazione con Air One S.p.A. Nell'ambito di tale operazione è entrata a far parte del gruppo facente capo a CAI anche la società oggi denominata Alitalia Cityliner S.p.A..

Nel corso del 2014, CAI, essendo entrata in stato di tensione finanziaria e patrimoniale, ha dato corso ad una operazione di ridefinizione del *business* di gruppo ed alla costituzione di una *partnership* con Etihad Investment Holding Company LLC.

È nel contesto di tale operazione che viene costituita, da parte di CAI, la società, oggi in amministrazione straordinaria, Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A..

In particolare, con atto a rogito del notaio Carlo Marchetti del 22 dicembre 2014, CAI ha conferito in Alitalia, in esecuzione di un piano di risanamento, il proprio ramo di azienda relativo all'attività di trasporto aereo.

Quale parte del ramo d'azienda conferito, CAI ha trasferito ad Alitalia anche la partecipazione totalitaria dalla medesima detenuta in Cityliner.

Il conferimento dell'azienda era stato preceduto da apposita delibera dell'assemblea straordinaria di Alitalia del 19 dicembre 2014, con la quale è stato disposto, tra l'altro, un aumento del capitale sociale finalizzato all'ingresso nella compagine sociale di Etihad con una quota pari al 49% del capitale sociale di Alitalia.

Dopo l'esecuzione di tale operazione, Alitalia ha registrato perdite di periodo che ne hanno progressivamente eroso il patrimonio netto. Pertanto, nel corso degli ultimi mesi del 2016, si è reso necessario un intervento di ricapitalizzazione e supporto finanziario da parte di Etihad, che avrebbe dovuto consentire la predisposizione di un più articolato piano di ristrutturazione del Gruppo.

Tra ottobre e novembre 2016 la Società ha avviato trattative per la negoziazione di una manovra finanziaria con i propri creditori finanziari.

Nel corso del mese di dicembre 2016, la Società ha definito i contenuti di una possibile manovra finanziaria e le conseguenti modifiche da apportare al piano industriale di Alitalia in corso di predisposizione (di seguito, il ‘**Piano**’ o il ‘**Piano di Ristrutturazione**’).

Il 16 dicembre 2016 Etihad Aviation Group PJSC ha inviato a Intesa Sanpaolo S.p.A. e a Unicredit S.p.A. una comunicazione di conferma dell’impegno di Etihad a effettuare le contribuzioni previste ai sensi dei principali termini e condizioni della manovra finanziaria ipotizzata da Alitalia.

Successivamente, in data 22 dicembre 2016:

- (i) Alitalia ha raggiunto un’intesa con i propri creditori finanziari (banche e obbligazionisti) per la concessione di una moratoria;
- (ii) l’assemblea dei soci di Alitalia ha deliberato l’emissione di strumenti finanziari partecipativi ai sensi dell’articolo 2346, sesto comma, c.c., per un importo pari a USD 231.422.000;
- (iii) Etihad ha sottoscritto un accordo di accolto interno non liberatorio avente ad oggetto il debito, in linea capitale, di Alitalia nei confronti dei sottoscrittori delle obbligazioni emesse da parte della stessa per il suddetto valore nominale di USD 231.422.000 con scadenza al 2020 e 2021.

Il 27 dicembre 2016, Etihad ha concesso ad Alitalia un finanziamento soci subordinato di € 100.000.000.

Nel mese di gennaio 2017 la Società è addivenuta alla sottoscrizione di due distinti accordi di moratoria e *standstill*, rispettivamente con i propri creditori bancari e obbligazionari. Entrambi gli accordi di moratoria prevedevano l’impegno dei creditori finanziari, nelle more della finalizzazione del Piano di Ristrutturazione e sino al 30 marzo 2017, ad astenersi dal richiedere o dall’accelerare il rimborso di talune somme dovute a titolo di capitale ed interessi ai sensi dei relativi contratti di finanziamento.

Il 17 febbraio 2017, la Società ha conferito al Dott. Riccardo Ranalli mandato per la redazione dell'attestazione di cui art. 67, terzo comma, lett. d), L.F. in relazione al Piano di Ristrutturazione.

In data 24 febbraio 2017, la Società ha raggiunto con le organizzazioni sindacali un'intesa per l'estensione sino al maggio 2017 del termine di efficacia dell'accordo collettivo scaduto il 31 dicembre 2016.

Il 28 febbraio 2017 è stata rilasciata, dall'*advisor* all'uopo nominato da Alitalia, una *Independent Business Review* sul Piano di Ristrutturazione.

In data 15 marzo 2017, il Dott. Riccardo Ranalli ha rilasciato una *comfort letter* avente ad oggetto l'avanzamento della propria attività di attestazione e le conclusioni alle quali, allo stato, era pervenuto in termini di fattibilità del Piano di Ristrutturazione.

Il medesimo 15 marzo 2017 il Piano di Ristrutturazione è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Alitalia.

Il 29 marzo 2017 il Dott. Riccardo Ranalli ha inoltrato una “*bozza avanzata*” di asseverazione con certificazione della veridicità dei dati assunti a supporto del Piano di Ristrutturazione e preliminari indicazioni circa la fattibilità dello stesso (soggetto alla definizione di articolati contrattuali con le controparti finanziarie).

Nel corso del mese di aprile 2017 Alitalia ha richiesto ed ottenuto una proroga sino al 30 aprile 2017 della validità ed efficacia degli accordi di moratoria raggiunti con i creditori bancari e gli obbligazionisti.

Sempre nel corso del mese di aprile 2017 i principali termini e condizioni della manovra finanziaria rivista da Alitalia sono stati presentati ai creditori finanziari.

La fattibilità del Piano di Ristrutturazione restava peraltro subordinata al raggiungimento di un accordo anche con le organizzazioni rappresentative dei lavoratori in ordine ai livelli occupazionali e retributivi indicati nel Piano di Ristrutturazione.

Le organizzazioni sindacali rappresentative dei lavoratori impiegati in Alitalia, al termine del confronto presso il MISE del 14 aprile 2017 – “*preso atto della grave situazione aziendale e nella prospettiva di evitare la cessazione della attività e le relative conseguenze [–], concorda[va]no che l'accordo raggiunto in quella sede fosse quello] possibil[mente] raggiung[ibile] nel lungo*

negoziato e si impegnava] no a condividere un accordo coerente [con tali pattuizioni] a fronte di un esito positivo della consultazione dei lavoratori?

Le consultazioni con i lavoratori, svoltesi nella forma del referendum, si sono concluse il 24 aprile 2017 con l'espressione di voto negativo dei lavoratori in ordine alle proposte contenute nel Piano di Ristrutturazione.

A fronte del suddetto esito negativo delle consultazioni con i lavoratori, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, rilevata l'impossibilità (anche alla luce delle disponibilità di cassa della Società) di dare corso al Piano di Ristrutturazione, ha deliberato di procedere alla presentazione della domanda per l'ammissione di Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria.

2.2 La richiesta di accesso alla procedura di amministrazione straordinaria

2.2.1 L'istanza di accesso alla procedura di amministrazione straordinaria formulata da Alitalia SAI

In data 2 maggio 2017 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, preso atto dell'impossibilità di addivenire ad una soluzione della crisi aziendale attraverso l'ipotizzato percorso di ristrutturazione, ha deliberato di procedere alla presentazione presso il competente Ministero dello Sviluppo Economico dell'istanza volta ad ottenere l'ammissione della Società alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'art. 2 del decreto legge 23 dicembre 2003, n. 347 convertito, con modificazioni, in legge 18 febbraio 2004, n. 39 (di seguito, '**D.L. 347/2003**).

Sempre in data 2 maggio 2017 Alitalia ha quindi formalizzato la predetta istanza, contestualmente presentando ricorso, avanti al Tribunale di Civitavecchia, allo scopo di vedere accertato e dichiarato il proprio stato di insolvenza ai sensi dell'articolo 4 del medesimo D.L. 347/2003.

In accoglimento della citata istanza, con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico emesso in pari data 2 maggio 2017 e pubblicato in G.U., Serie Generale, n. 104 del 6

maggio 2017, Alitalia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al citato D.L. 347/2003.

Successivamente, con sentenza resa in data 11 maggio 2017, il Tribunale di Civitavecchia ha accertato e dichiarato lo stato di insolvenza di Alitalia.

2.2.2 L'estensione della procedura di amministrazione straordinaria a Cityliner

Alitalia Cityliner S.p.A. (come già rappresentato in precedenza) è una società controllata al 100% da Alitalia che intrattiene rapporti contrattuali in via sostanzialmente esclusiva con la medesima Alitalia. In particolare, Cityliner opera quale *capacity provider* di Alitalia, contribuendo alla gestione delle rotte c.d. regionali rientranti nel *network* di quest'ultima, mediante impiego – sulla base di contratti di *wet lease* – della propria flotta di venti aeromobili a bassa capacità di carico. Per converso, Alitalia fornisce a Cityliner la maggior parte dei servizi di cui la medesima necessita ai fini dell'esercizio della propria attività di impresa (assistenza amministrativa, assistenza tecnica e manutenzione flotta, servizi di supporto alle operazioni di volo, assistenza di scalo, etc.). Il personale dipendente di Cityliner è infatti costituito da sole 376 risorse (dati al 31.10.2017), di cui 369 impiegate come personale di volo. È evidente, dunque, che Cityliner è una società *captive* nell'ambito dell'organizzazione imprenditoriale di Alitalia e, stante l'intervenuta ammissione di quest'ultima alla procedura di amministrazione straordinaria, non avrebbe potuto continuare ad operare in condizioni di continuità societaria ed imprenditoriale.

Per tali ragioni, in data 11 maggio 2017 l'organo commissoriale di Alitalia ha formulato istanza al Ministero dello Sviluppo Economico chiedendo l'estensione della procedura di amministrazione straordinaria nei confronti della società controllata ai sensi dell'articolo 3, comma 3 del D.L. 347/2003. Contestualmente, in data 12 maggio 2017 l'organo commissoriale di Alitalia ha altresì presentato ricorso al Tribunale di Civitavecchia chiedendo l'accertamento dello stato di insolvenza di Cityliner.

In accoglimento dell'istanza all'uopo formulata dall'organo commissoriale di Alitalia, Cityliner è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico in data 12 maggio 2017 e pubblicato in G.U., Serie Generale, n. 124 del 30 maggio 2017. Con il predetto decreto è stato altresì nominato

l'organo commissoriale, costituito dai medesimi Commissari Straordinari già incaricati per l'amministrazione straordinaria di Alitalia.

Successivamente, con sentenza resa in data 29 maggio 2017, il Tribunale di Civitavecchia ha accertato e dichiarato lo stato di insolvenza di Cityliner.

2.3 (omissis)

(omissis in relazione a contenuti delle pagine 30-43)

2.3.1 (omissis)

2.3.2 (omissis)

2.3.3 (omissis)

2.3.4 (omissis)

3. LA GESTIONE DELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

3.1 La gestione ordinaria

I Commissari Straordinari, dal momento del loro insediamento, hanno proseguito la gestione dell'ordinaria attività con l'obiettivo di salvaguardare i ricavi, contenere i costi e rendere più efficace la gestione della liquidità, avviando al contempo la procedura di cessione dei complessi aziendali.

Posto che il mancato pagamento dei debiti pregressi all'apertura della procedura avrebbe potuto generare interruzioni operative particolarmente critiche, è stato immediatamente costituito un comitato per la gestione delle emergenze operative, convocato quotidianamente, per il governo dei pagamenti critici. In particolare, per alcuni fornitori si è reso necessario modificare i termini di pagamento, applicando agli stessi condizioni più favorevoli, mentre alcuni casi critici hanno imposto la sostituzione dei fornitori medesimi. Per quanto concerne, invece, taluni fornitori strategici, per non compromettere la continuità aziendale di Alitalia e delle sue controllate e tutelarne il relativo patrimonio, i Commissari Straordinari si sono attivati al fine di ricevere autorizzazione al pagamento dei debiti in essere verso gli stessi sorti in epoca antecedente l'apertura della procedura di Amministrazione Straordinaria. Per un'indicazione delle singole istanze presentate dai

Commissari Straordinari, si rinvia al successivo paragrafo 3.8. L'implementazione di tali azioni ha permesso di garantire la continuità ed evitare interruzioni del servizio.

Sono state quindi implementate azioni volte alla stabilizzazione dei ricavi, alla salvaguardia della fiducia dei clienti e al sostegno della relazione con gli operatori del settore.

In particolare, a giugno 2017 è stata lanciata una campagna pubblicitaria sulla nuova stagione estiva, per ricordare l'apertura delle nuove rotte per le Maldive e l'India e il rafforzamento della Roma-Los Angeles per la stagione invernale. A ottobre 2017 è stata lanciata una nuova campagna incentrata sulle offerte per l'autunno e l'inverno e sul ritorno del brand Magnifica. Entrambe non hanno comportato esborsi finanziari per Alitalia: l'acquisizione degli spazi pubblicitari, la creatività e la produzione degli spot sono avvenute grazie all'emissione di biglietteria aerea.

Particolare attenzione è stata altresì data al rapporto con le agenzie di viaggio. I Commissari Straordinari hanno avuto una serie di incontri con i principali operatori della filiera del turismo, per ribadire come la gestione di Alitalia stia avvenendo in totale continuità operativa e senza ripercussioni sui passeggeri, e per rafforzare il rapporto, anche in vista di collaborazioni future. Data la strategicità del rapporto con le agenzie di viaggio, sono state presentate istanze per l'autorizzazione al pagamento dei debiti precedenti l'apertura della procedura.

È in corso la revisione organizzativa dell'area commerciale, con l'obiettivo di razionalizzare e rendere la struttura *customer*-centrica - più funzionale, quindi, all'aumento sia dei ricavi, sia della redditività – incrementando il valore complessivo degli *asset*, nell'ottica della loro futura cessione. Sono state anche implementate azioni per la revisione della strategia di *revenue management* che hanno condotto anche ad una revisione organizzativa della funzione e della relativa dirigenza.

È in corso la revisione del sito *web*, con una prima release a inizio 2018, con una innovativa ed avanzata homepage, funzionalità ottimizzate di *check-in* e possibilità, per l'utente, di personalizzazione del sito.

È in corso anche lo sviluppo di *Discover Italy*, la piattaforma editoriale dedicata alla promozione dell'Italia come destinazione, in cui le offerte commerciali Alitalia si

integgeranno con i contenuti editoriali realizzati in collaborazione con autorevoli *partner*, così da valorizzare le eccellenze delle diverse località turistiche italiane.

È stata quindi comunicata la nuova edizione del Programma MilleMiglia – che oggi conta oltre 5 milioni di soci – che è partita il 1° gennaio 2018. Una comunicazione *ad hoc* è stata inviata a tutti gli iscritti. Le miglia accumulate fino al 31 dicembre 2017 potranno essere utilizzate entro il 31 marzo 2018.

La forte crescita della puntualità si è ripercossa positivamente anche sulla *customer satisfaction* che a ottobre registra il valore “*overall*” più alto dell’anno, come emerso dal questionario online effettuato attraverso la *mail* “*Thank you message*” inviata ai clienti due giorni dopo la conclusione dell’itinerario di volo.

I Commissari Straordinari hanno quindi portato avanti le azioni per finalizzare la strategia di *network* a parità di perimetro industriale e senza incremento della flotta, per l’offerta della stagione invernale 2017 ed estiva 2018, con gli obiettivi di:

- presidio del mercato domestico con prodotto differenziato dai vettori cd. «*low cost*»;
- mantenimento dei collegamenti internazionali sulle principali origini e destinazioni (Medio Oriente, Russia, Nord Africa ed UE);
- lancio nuove rotte per ampliare la presenza sul “lungo raggio” (Maldive e New Delhi nella stagione invernale ’17; Johannesburg e Nairobi nella stagione estiva ’18);
- razionalizzazione delle rotte esistenti evidenziando le rotte da eliminare in quanto non stimate in grado di generare un saldo positivo nel cosiddetto margine “L1”.

Si sono inoltre implementate le azioni per aumentare l’efficienza nell’utilizzo della flotta: 2018 vs. 2017 si attende + 9% di utilizzo medio giornaliero degli aeromobili.

Nella continuità del servizio, sono state quindi implementate azioni finalizzate al contenimento dei costi ed incremento dell’efficienza aziendale.

In particolare è stata effettuata una mappatura puntuale di tutti i contratti passivi aziendali, con l’analisi di circa 1.600 contratti dal valore annuale di €2 miliardi, nelle aree *fuel, handling* e aeroporti, *cargo, in-flight services, GDS, marketing e web, call center, IT, leasing, manutenzione,*

assicurazioni e pagamenti. L'analisi ha coinvolto gli acquisti, le aree di business di Alitalia, le aree legale e finanza e ha portato alla identificazione delle azioni di intervento/rinegoziazione.

Particolare attenzione è stata data ai contratti di *leasing*, con l'obiettivo di terminare la fase negoziale con i *lessor* proprietari degli aeromobili al fine di ridurre i canoni di *leasing* ed allinearli ai valori di mercato (come da quotazioni riportate dal provider *Ascend*).

A giugno sono stati lanciati dei progetti speciali sulle aree *Handling* e Manutenzione con la finalità di identificare opportunità di creazione valore con leve sia di efficientamento, sia di sviluppo, nonché valutare opzioni alternative di modello operativo (*make vs. buy*).

Nell'ambito del processo di riorganizzazione ed efficientamento delle strutture di *Handling*, è stata istituita la centralizzazione delle attività di *Ground Operations* ed *Airport Experience* sotto un'unica direzione *Ground Operations* in diretta responsabilità del *Post Holder Ground Operations* con l'obiettivo di mantenere una elevata focalizzazione sul prodotto offerto al passeggero e di migliorare ulteriormente i processi di *delivery* del servizio in termini di *safety* e robustezza delle operazioni di terra sia sul *hub* che sulla rete. All'interno della nuova organizzazione è stato anche istituita una posizione in OCC per il supporto degli scali, integrando le funzioni operative per tutte le attività di supporto al volo ed alle operazioni a terra.

Nell'ambito del processo di efficientamento della Manutenzione, è in corso la revisione dei processi chiave e la realizzazione di efficienze di costo attraverso l'internalizzazione di alcune attività manutentive che porteranno alla valorizzazione di c.100 risorse in CIGS.

A luglio 2017 è stato finalizzato l'*insourcing* in Alitalia delle attività e delle risorse connesse alla gestione operativa dei servizi di bordo che nel novembre del 2010 erano state affidate ad un fornitore esterno. Le attività dell'*insourcing* costituiscono un *asset* strategico e comprendono, tra le altre, la gestione operativa del catering e della logistica di tutti i materiali di bordo, la pianificazione operativa degli allestimenti degli aeromobili, gli acquisti dei servizi e dei prodotti previsti in *budget*. Gli obiettivi di tale progetto sono il miglioramento della qualità del prodotto di bordo e dell'efficienza dei processi nonché il conseguimento di un *saving* rispetto al precedente contratto.

Nell'ambito delle iniziative di efficientamento e ottimizzazione nell'area dei Sistemi Informativi, oltre alle già citate attività per l'ottimizzazione del sito *web*, sono in corso interventi per il miglioramento delle *performance* operative (es. tempi di risposta). È stata condotta la *due diligence* sul contratto con Sabre (fornitore del sistema *core* dell'aerolinea per la gestione delle attività di prenotazione, biglietteria, *check-in*, etc.) e una rivisitazione complessiva del sistema ed analisi delle aree di miglioramento con diverse gradazioni di interventi.

A ottobre 2017 è stata ufficializzata la nuova articolazione organizzativa della prima linea aziendale con significativa riduzione dei riporti diretti dei Commissari. Tale semplificazione è stata propedeutica allo snellimento organizzativo sulle seconde e terze linee, ancora in corso, che sta generando ulteriori sinergie ed efficientamento delle strutture e degli organici aziendali attraverso la semplificazione dei processi e delle responsabilità.

Sono state quindi lanciate diverse iniziative volte all'efficientamento e ottimizzazione di processi e procedure:

- a partire dal 14 settembre è stata digitalizzata la documentazione di volo a bordo dell'aereo, ad oggi solo cartacea, con benefici in termini di costo (es. carburante) e di innovazione/qualità di processo;
- è in corso la digitalizzazione degli *iter* autorizzativi interni ed esterni;
- sono in corso interventi per la progressiva estensione della fatturazione elettronica a tutti i fornitori.

Sono state quindi implementate le misure relative al contenimento del costo del lavoro attraverso la CIGS. In particolare, dopo i primi sei mesi di CIGS senza accordo con le organizzazioni sindacali, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è stato raggiunto un accordo con tutte le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali relativo alla cassa integrazione straordinaria per un periodo di 6 mesi dal 2 novembre 2017 al 30 aprile 2018. Per un maggior dettaglio si rinvia al paragrafo 3.4.2.

Si segnala inoltre che Alitalia è la prima compagnia aerea in Europa a ottenere a novembre il certificato di conformità alla Risoluzione IATA 753 per le operazioni di gestione dei bagagli nell'*hub* di Roma Fiumicino. L'obiettivo della Risoluzione è di aumentare la tracciabilità dei bagagli trasportati nella stiva degli aerei migliorando così il servizio ai

passeggeri e riducendo ulteriormente il numero delle valigie smarrite o restituite in ritardo. Alitalia ha conseguito la certificazione con largo anticipo rispetto a giugno 2018, ultima data utile per adeguarsi alla nuova direttiva.

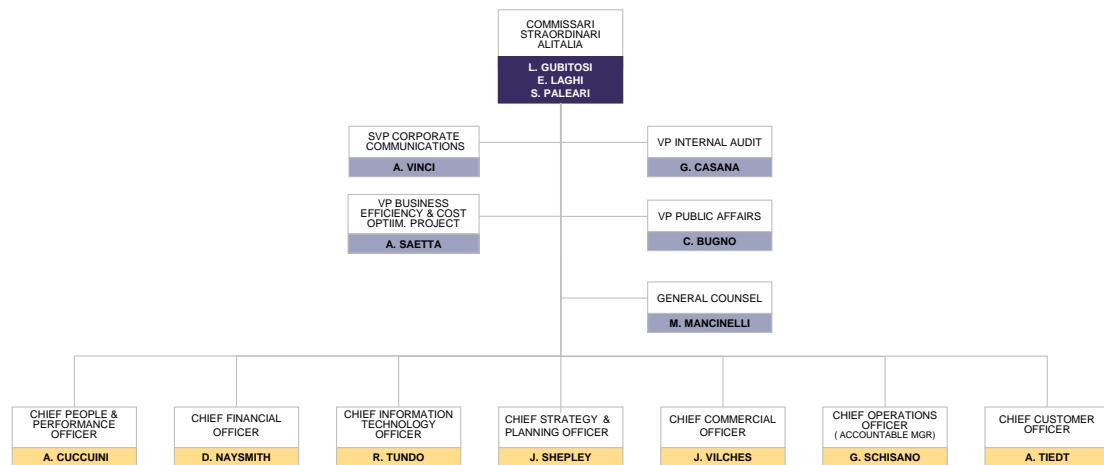
Considerata la criticità della situazione economico finanziaria di Alitalia, sono stati rafforzati i meccanismi di *governance* interni e sono stati istituiti incontri settimanali per l'aggiornamento e valutazione della situazione economico finanziaria e di cassa.

3.2 Organigramma e deleghe di Alitalia SAI alla data di entrata in amministrazione straordinaria e ad oggi

3.2.1 Organigramma e deleghe Alitalia S.A.I.

Si riporta di seguito l'organigramma Alitalia alla data di entrata in Amministrazione Straordinaria:

Figura 34



Rispetto all'originario organigramma alla data di entrata in Amministrazione Straordinaria, sono usciti dall'Azienda e/o dalla gestione manageriale della stessa: Aubrey Tiedt – Chief Customer Officer, Alessio Vinci – SVP Corporate Communications, John Shepley – Chief Strategy & Planning Officer, Giancarlo Schisano – Chief Operations Officer, Duncan Naysmith – Chief Financial Officer, Matteo Mancinelli – General Counsel, Antonio Cuccuini – Chief People & Performance Officer, Jorge Vilches – Chief Commercial Officer, Claudia Bugno – VP Public Affairs, Antonio Saetta – VP Business Efficiency & Cost Optimisation.

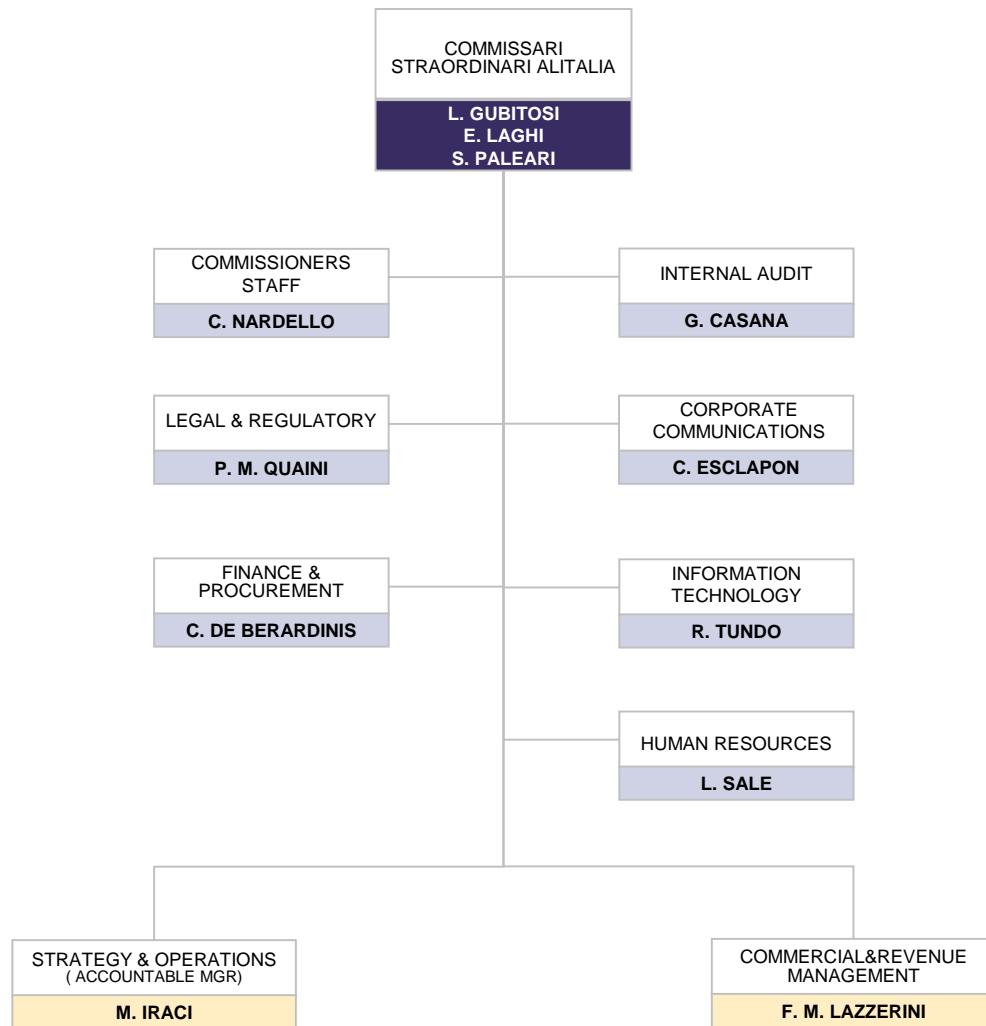
Al fine di disporre di un'organizzazione semplificata e orientata al presidio delle priorità del Gruppo, l'organizzazione di primo livello a riporto dei Commissari Straordinari come da questi definita, è stata modificata e ufficializzata in data 19 ottobre 2017, come di seguito esposto:

- *Strategy & Operations* - affidata a Massimo Iraci, con la responsabilità di definire e gestire la pianificazione e l'ottimizzazione del *network* e della flotta, le alleanze e gli accordi di rete anche internazionali e bilaterali nonché garantire la performance operativa, la gestione, il *training*, la qualità e la sicurezza delle operazioni di volo, delle attività di ingegneria e manutenzione e delle operazioni di terra sull'*hub* e gli scali della rete;
- *Commercial & Revenue Management* - affidata a Fabio Maria Lazzerini, con la responsabilità di definire e attuare le strategie di marketing e di comunicazione commerciale, il disegno del servizio e la gestione del catering, le attività di *pricing* e *revenue management*, le politiche commerciali ed i programmi di vendita per il mercato mondiale attraverso la gestione di iniziative mirate sui canali diretti e indiretti assicurando la gestione delle relazioni con la clientela e la gestione del *business cargo*;
- *Human Resources* - affidata a Luciano Sale, con la responsabilità delle relazioni industriali, dello sviluppo organizzativo e della gestione delle risorse umane, assicurando la pianificazione e il controllo del costo del lavoro e la gestione dell'amministrazione e dei servizi al personale;
- *Finance & Procurement* - affidata a Cristina De Berardinis, con la responsabilità di gestire i processi finanziari, amministrativi, fiscali e di pianificazione e controllo nonché la gestione dei processi di acquisto di tutte le merceologie aziendali e le attività di *property* e *facility management* assicurando la proposizione e lo sviluppo di progetti di efficientamento dei costi aziendali;
- *Information Technology* - affidata a Roberto Tundo, con la responsabilità di assicurare la definizione dei piani di sviluppo IT, le strategie di innovazione digitale, lo sviluppo delle attività di *digital culture* nonché garantire il disegno architettonico dei sistemi informatici, la pianificazione e il monitoraggio dello sviluppo di progetti applicativi e tecnologici, la messa in esercizio e il relativo *customer service*;
- *Legal & Regulatory* - affidata a Paolo Massimiliano Quaini, con la responsabilità di coordinare e gestire gli affari regolatori, legali, contrattuali e il contenzioso nonché assicurare la tutela delle proprietà intellettuali e gli adempimenti societari garantendo la gestione dei rapporti con gli Organi Societari;

- *Commissioners Staff* - le cui attività vengono coordinate da Carlo Nardello, con l’obiettivo di assicurare il coordinamento operativo e funzionale nella definizione e implementazione del Programma e delle correlate progettualità aziendali nonché supportare i Commissari nella gestione delle attività ordinarie, straordinarie e dei rapporti con le istituzioni;
- *Corporate Communications* - le cui attività vengono coordinate da Costanza Esclapon, con l’obiettivo di assicurare le attività di relazioni con i media, comunicazione interna e gestione dei clienti speciali;
- *Internal Audit* - affidata a Giorgio Casana, con la responsabilità di monitorare l’operatività e l’idoneità del sistema di controllo interno aziendale e del sistema di gestione dei rischi nonché verificare il rispetto delle politiche, linee guida e procedure da parte delle strutture aziendali.

Si riporta di seguito l’organigramma alla data odierna:

Figura 35



Sulla base dell'assetto organizzativo della Società, il Collegio commissoriale, con determinazione del 18 maggio 2017 (a rogito del Notaio Nicola Atlante in Roma, rep. 54378 e racc. 27249), ha preso atto della Delibera contenuta nel verbale del 25 marzo 2016, con cui il Consiglio di Amministrazione di Alitalia approvava l'individuazione, nel contesto della struttura organizzativa della Società, di unità produttive dotate di autonomia finanziaria, tecnica e funzionale (in appresso le “Unità Produttive”), ai sensi dell'art. 2, lettera t), del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008.

Più in particolare, con la citata Delibera venivano individuate le seguenti “Unità Produttive”: area “*Operations*” (relativa alle attività di pianificazione e gestione delle operazioni di volo e di terra, addestramento personale navigante, ingegneria e manutenzione di base e di linea, sicurezza volo, sicurezza del patrimonio e assicurazione

qualità aeronautica), area “*Commercial*” (relativa alle attività di *Marketing*, alla pianificazione commerciale e gestione delle vendite dirette e indirette ivi comprese *Contact Center* e *Web*), area “*Customer*” (relativa alle attività di disegno del servizio di terra e di bordo, *customer insight* e relazioni clientela, addestramento commerciale del personale di front line di terra e volo, gestione dei servizi aeroportuali dedicati al cliente) e area “*Corporate*” (relativa alle attività di audit interno, comunicazione e relazioni esterne, *Strategy & Planning, People & Performance, Finance, Information Technology, Legal Affairs*).

Con la stessa Delibera del 25 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione individuava i seguenti soggetti quali responsabili delle citate Unità Produttive: il “*Chief Operations Officer*” con riferimento all’Unità Produttiva “*Operations*” nella sua responsabilità; il “*Chief Commercial Officer*” con riferimento all’Unità Produttiva “*Commercial*” nella sua responsabilità; il “*Chief Customer Officer*” con riferimento all’Unità Produttiva “*Customer*” nella sua responsabilità e il “*Chief People & Performance Officer*” con riferimento all’Unità Produttiva “*Corporate*” nella sua responsabilità.

Tali soggetti, aventi pieni e autonomi poteri decisionali, gestionali, organizzativi, di spesa e di controllo necessari ai fini della gestione di ciascuna Unità Produttiva, venivano conseguentemente identificati come “Datori di Lavoro”, ciascuno in relazione all’Unità Produttiva posta sotto la propria responsabilità, ai sensi dell’articolo 2, lettera b), del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008.

Preso dunque atto di tutto quanto sopra, il Collegio Commissoriale ha confermato l’individuazione dei citati Datori di Lavoro di Alitalia, ciascuno in relazione all’Unità Produttiva di competenza per come individuata con la richiamata Delibera del 25 marzo 2016, confermando altresì in capo agli stessi i più ampi ed autonomi poteri, a firma singola e senza limiti di valore, di iniziativa, di organizzazione e di intervento, da esercitarsi con autonomia decisionale ed economico finanziaria nell’ambito dell’Unità Produttiva di competenza ai sensi dell’articolo 2, lettera t), del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008.

Al fine di porre in essere tutte le iniziative e le misure idonee a garantire la sicurezza dei lavoratori, la tutela della salute, dell’ambiente – interno ed esterno al luogo di lavoro relativamente alle attività svolte – e dell’incolumità pubblica, nonché di garantire l’adempimento degli obblighi tipici del Datore di Lavoro, ai sensi e nel rispetto degli artt. 16 e 17 del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 e ss.mm., i Commissari Straordinari hanno altresì dato atto della facoltà dei Datori di Lavoro di nominare ed avvalersi di procuratori speciali

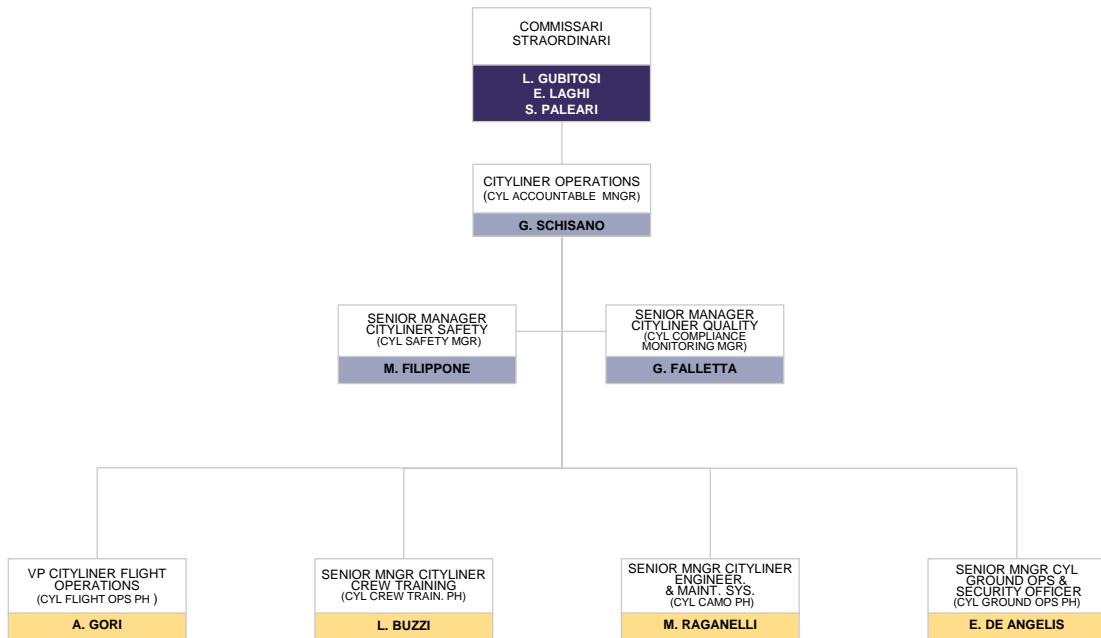
e delegati, dotati dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti dalla specifica natura delle funzioni ad essi delegate, e conferito ai medesimi ogni potere ed attribuzione richiesta dal ruolo ricoperto, nonché idonea a consentire agli stessi l'espletamento degli incarichi assegnati.

Il Collegio commissoriale, infine, con la citata determinazione ha disposto che tutte le strutture, dipendenze, uffici, funzioni che, prima dell'ammissione di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. alla procedura di amministrazione straordinaria, espletavano attività in ambito di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché le infrastrutture collegate funzionali a dette attività, continuino ad esercitare in Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria le medesime incombenze, con le stesse attribuzioni in precedenza conferite.

3.2.2 Alitalia CityLiner

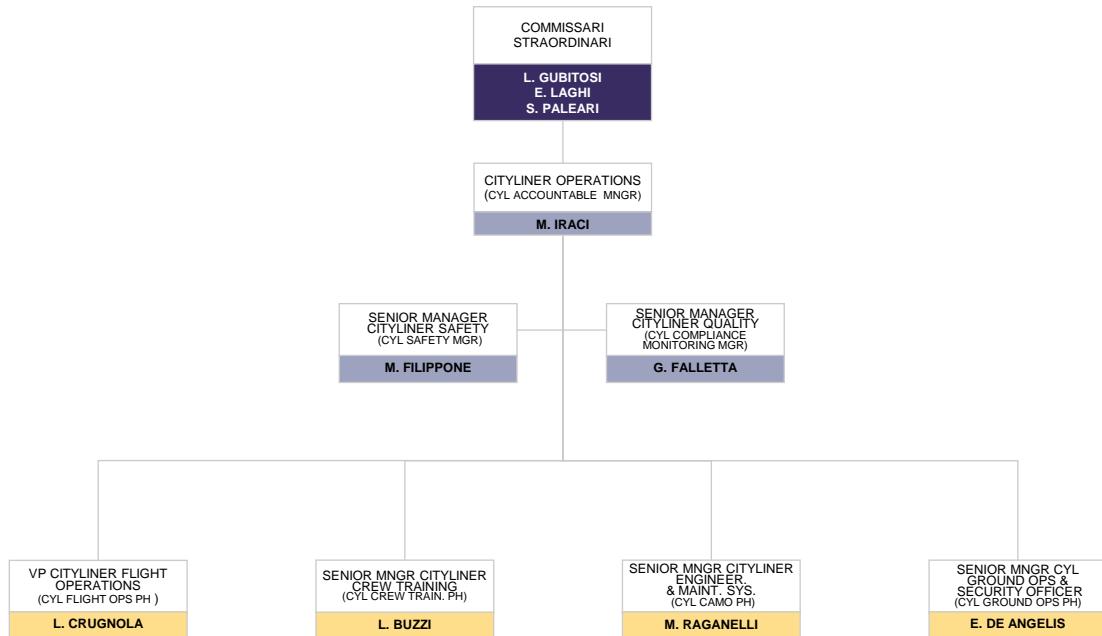
Si riporta di seguito l'organigramma Alitalia CityLiner alla data di entrata in Amministrazione Straordinaria:

Figura 36



Nell'ambito del piano di *turnaround* di Alitalia CityLiner in data 6 luglio 2017 Luca Crugnola è stata nominato Responsabile CityLiner *Flight Operations* in sostituzione di Andrea Gori e in data 20 luglio 2017 Massimo Iraci è stato nominato Responsabile CityLiner *Operations* in sostituzione del dimissionario Giancarlo Schisano.

Figura 37



Il Collegio Commissoriale, con determinazione dell'8 novembre 2017 (a rogito del Notaio Nicola Atlante in Roma, rep. 55465 e racc. 27877), ha individuato l'Ing. Massimo Iraci, nella sua qualità di *Accountable Manager*, quale Datore di Lavoro della Società ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 e ss.mm. Inoltre, al fine di adempiere a tutti gli obblighi che la vigente normativa applicabile, norme di comportamento e/o ogni altra regola di prudenza o diligenza pongono a carico del Datore di Lavoro, ha confermato in capo all'Ing. Massimo Iraci tutti i poteri decisionali, gestionali, strategici nella materia degli investimenti e della sicurezza, organizzativi, finanziari e di controllo necessari, che egli esercita, sotto la propria ed esclusiva responsabilità, con piena autonomia gestionale ed economico-finanziaria, con poteri di firma singola e senza alcun limite di spesa.

Tutto quanto sopra tenuto conto: (i) della nomina, con atto in data 20 luglio 2017 (a rogito del Notaio Nicola Atlante in Roma rep. 54858 racc. 27531), dell'Ing. Massimo Iraci quale “*Accountable Manager*” della Società ai sensi della normativa vigente, in sostituzione del Dott. Giancarlo Schisano; (ii) che con il medesimo atto, all'Ing. Massimo Iraci, nella sua qualifica di *Accountable Manager*, erano stati delegati i più ampi poteri organizzativi, decisionali e di

intervento, di spesa e di controllo necessari ai fini della gestione della Società secondo gli standard previsti dalla vigente normativa applicabile, con contestuale revoca di analoghi poteri già conferiti al precedente *Accountable Manager*, Dott. Giancarlo Schisano; (iii) che, come già riportato nell'atto in data 27 gennaio 2010 (a rogito del Notaio Ignazio de Franchis in Roma rep. 98140 e Racc. 23930), l'*Accountable Manager* è anche Datore di Lavoro della Società ai sensi dell'art. 2, comma 1 lettera b), del D.Lgs. n. 81 del 2008, avendo lo stesso pieni e autonomi poteri decisionali e di spesa, con relativi obblighi e connesse responsabilità, anche nella materia della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Con la citata determinazione dell'8 novembre 2017 il Collegio Commissoriale ha altresì determinato che, al fine di porre in essere tutte le iniziative e le misure idonee a garantire la sicurezza dei lavoratori, la tutela della salute, dell'ambiente – interno ed esterno al luogo di lavoro relativamente alle attività svolte – e dell'incolumità pubblica, nonché di garantire l'adempimento degli obblighi tipici del Datore di Lavoro, ai sensi e nel rispetto degli artt. 16 e 17 del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 e ss.mm., il Datore di Lavoro potrà nominare ed avvalersi di procuratori speciali e delegati, dotati dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti dalla specifica natura delle funzioni ad essi delegate, e conferire ai medesimi ogni potere ed attribuzione richiesta dal ruolo ricoperto, nonché idonea a consentire agli stessi l'espletamento degli incarichi assegnati.

Il Collegio commissoriale, infine, ha disposto che tutte le strutture, dipendenze, uffici, funzioni che, prima dell'ammissione di Alitalia CityLiner S.p.A. alla procedura di amministrazione straordinaria, espletavano attività in ambito di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché le infrastrutture collegate funzionali a dette attività, continuino ad esercitare in Alitalia CityLiner S.p.A. in amministrazione straordinaria le medesime incombenze, con le stesse attribuzioni in precedenza conferite.

3.3 *Nomina dei consulenti dell'organo commissario*⁶

In ottemperanza alla circolare MISE n. 0111808 del 1° settembre 2010 e nel rispetto degli indirizzi impartiti con le circolari DGSPC nn. 820996 del 2 marzo 2004 e 824113 del 1 ottobre 2004, Alitalia provvederà alla redazione del documento previsionale.

Gli incarichi conferiti hanno tutti ad oggetto attività effettivamente necessarie alla Società in amministrazione straordinaria e sono stati formalizzati previa verifica circa la insussistenza di adeguate professionalità tra i dipendenti dell'impresa.

I predetti incarichi attengono principalmente a due categorie:

- spese legali;
- consulenze.

Il documento che viene di seguito allegato (Cfr. allegato 1 ‘Incarichi di consulenza conferiti’) riassume per ciascuna delle categorie:

- nome dello Studio/Società;
- oggetto del contratto;
- onorari.

3.4 *La gestione del personale*

3.4.1 *Analisi del numero delle risorse*

La forza lavoro occupata in Alitalia al 31 ottobre 2017 è di 12.041 dipendenti di cui⁷:

- 11.643 persone in forza con contratti di diritto italiano
- 398 persone in forza con contratti di diritto estero

⁶ Si prega di fare riferimento all'allegato 1 per ulteriori dettagli relativi agli incarichi dei consulenti dell'organo commissario

⁷ Non comprende 18 graduate e 2 lavoratori a progetto

La forza lavoro occupata in Cityliner al 31 ottobre 2017 è di 376 dipendenti, tutti soggetti a contratti di diritto italiano.

(omissis in relazione a contenuti delle p. 57-59)

3.4.2 Cassa Integrazione Straordinaria (CIGS), accordi di solidarietà, rinnovi contrattuali

Il 24 maggio 2017 è stata attivata la procedura di CIGS (ai sensi dell'art. 7, comma 10 ter del D.L. n. 148/1993 per le società in amministrazione straordinaria) conclusasi - a seguito della consultazione sindacale - con verbale di mancato accordo innanzi al Ministero del Lavoro il 16 giugno 2017.

L'intervento della cassa integrazione decorre dal 2 maggio al 1 novembre 2017 essendo equiparata al termine previsto per la gestione commissariale.

La procedura di CIGS è stata aperta su tutto il personale:

- personale navigante: il numero delle eccedenze equivalenti da collocare in CIGS è pari a 190 PNT e 340 PNC. Il personale proseguirà l'attività con le stesse modalità operative applicate nel corso del precedente contratto di solidarietà e con analoghe riduzione di impiego;
- personale di terra: il numero delle eccedenze equivalenti da collocare in CIGS è pari a n. 828 risorse su un numero complessivo di 5.903 unità. Sono interessate dalla CIGS tutte le aree aziendali ad eccezione dei profili professionali strettamente connessi all'operatività dell'azienda con presenza di contratti a tempo determinato;

(omissis in relazione a contenuti della p. 60)

Il 13 luglio 2017 è stato pubblicato sul sito della intranet aziendale un bando di riqualificazione aperto a tutto il personale posto in CIGS (*zero ore e rotazione*) verso i profili professionali su cui insistono contratti a tempo determinato (*addetti di scalo, addetti di rampa, operatore unico aeroportuale e operatori trasporto*). All'esito del percorso formativo sono state riqualificate nr. 42 risorse.

Il 12 settembre 2017 è stato avviato il percorso di formazione e specializzazione professionale per il personale proveniente dall'Information Technology, al programma hanno aderito nr. 61 risorse.

Il 6 ottobre 2017 è stata avviata la procedura di CIGS ai sensi dall'art. 7, comma 10 ter, del D.L. n. 148/1993 per un ulteriore periodo di 6 mesi (dalla data del 1 novembre 2017 al 30 aprile 2018) in virtù della prosecuzione dell'attività commissariale.

Il 30 ottobre 2017 presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è stato raggiunto un accordo tra le parti per richiedere il trattamento d'integrazione salariale a decorrere dal 2 novembre sino al 30 aprile 2018 per un numero massimo di lavoratori pari a 1.600 F.T.E. di cui:

- 100 comandanti;
- 90 piloti;
- 380 assistenti di volo (PNC);
- 1.030 personale di terra.

I lavoratori saranno interessati dal ricorso alla CIGS a rotazione e a zero ore. È stato, altresì previsto l'impegno della Società a promuovere percorsi di politica attiva nell'ottica di favorire la formazione e riqualificazione dei lavoratori interessati.

(omissis in relazione a contenuti della p. 61)

3.5 Gestione del contenzioso

3.5.1 Principali contenziosi trasportistici

Contenzioso per disservizi passeggeri, bagagli e merci Italia e Estero

Per quanto concerne il contenzioso trasportistico civile avente come oggetto del contendere disservizi a passeggeri e merci nel territorio italiano, risultano complessivamente pendenti 4.511 procedimenti per un *petitum* complessivo di € 6.978.741,61.

Al fondo rischi trasportistico ITALIA alla data del 30 novembre 2017 sono stati accantonati € 2.800.000. L'importo è stato determinato considerando un abbattimento del rischio di causa sulla base dell'esperienza pregressa relativamente ai costi sostenuti dalla Compagnia per le sentenze di condanna.

Il costo sostenuto per i procedimenti definiti in transazione dal 2016 fino al 1 maggio è di circa € 357.000,00 laddove il costo stimato per l'azienda era pari ad € 850.00,00 con abbattimento di circa il 60%.

All'estero, sono stati presentati un numero molto consistente di procedimenti, soprattutto nelle aree geografiche dove l'indice di litigiosità è più elevato rispetto ad altri paesi, aventi per oggetto, oltre ai disservizi legati all'attività di trasporto aereo, altre questioni connesse (infortuni e rivendicazioni di agenzie); il rischio complessivo di soccombenza è stimato tra il 50% e il 100% del *petitum* a seconda dei Paesi di riferimento, sulla base anche delle indicazioni fornite dai consulenti legali locali.

Relativamente ai contenziosi in territorio estero è necessario specificare che l'Amministrazione Straordinaria, che permette di effettuare un discriminare tra gli eventi ante e post 2 maggio 2017, non è applicabile in tutti i Paesi.

A seguito dei riscontri documentali e storicità dell'attività, ed in accordo con i legali patrocinanti, il rischio di soccombenza per il contenzioso trasportistico estero, stimato è di circa € 8.655.000. Al fondo rischi trasportistico ESTERO alla data del 30 novembre 2017 sono stati accantonati € 5.600.000, l'importo è stato determinato considerando un abbattimento del rischio di causa sulla base dell'esperienza pregressa relativamente ai costi sostenuti dalla Compagnia per le sentenze di condanna.

Figura 42 – Contenzioso in materia trasportistica

Contenzioso in materia trasportistica - Valori in €mgl			
Italia	#	Petitum	Fondo*
Atti di citazione pendenti al 31.12.2017	4.511	6.978	2.800
- <i>di cui Atti di citazione notificati dal 1.1.2017 al 31.12.2017</i>	2.469	2.389	
 Ester			
Atti di citazione notificati al 30.11.2017 NAM	31	87	5.600
Atti di citazione notificati al 30.11.2017 EMEA	640	7.293	
Atti di citazione notificati al 30.11.2017 Argentina	11	48	
Atti di citazione notificati al 30.11.2017 Brasile	1.587	10.165	
Totale estero	2.269	17.593	

*Accantonamento fondo sulla base della storicità delle sentenze di condanna

3.5.2 Principali contenziosi civili

Contenzioso passivo

MISTRAL AIR S.R.L. Mistral Air ha convenuto in giudizio dinanzi il Tribunale di Roma Alitalia per sentire accertare e dichiarare l'illegittimità del recesso esercitato da Alitalia il 27 gennaio 2015 riguardo tre contratti di Wet Lease stipulati con Mistral, asserendo che i suddetti contratti si siano risolti a causa dell'inadempimento di Alitalia e richiedendo la condanna di quest'ultima al risarcimento dei danni patrimoniali asseritamente subiti e quantificabili in circa € 11 milioni. All'udienza del 19 ottobre 2016 si costituisce Alitalia e il Giudice del Tribunale di Roma assegna alle parti i termini per il deposito delle memorie scritte, rinviando la causa all'udienza del 24 marzo 2017 per l'esame dei mezzi istruttori. A tale udienza, il Giudice si è riservato sull'ammissione di consulenza tecnica d'ufficio volta alla traduzione in italiano di tutti i documenti prodotti in "lingua straniera". Benché, infatti, sia Alitalia che la controparte avessero depositato traduzioni dei contratti e non fossero sorte contestazioni sul contenuto delle stesse, il Giudice ha ritenuto necessario avere traduzioni d'ufficio e non di parte di tutti i documenti. Il Giudice si è riservato inoltre sull'ammissione delle prove per testi richieste sia da Alitalia che dalla controparte. Per quanto riguarda invece la consulenza tecnica richiesta da Mistral sulla quantificazione dei danni, il Giudice, in accoglimento delle difese di Alitalia e nonostante le richieste contrarie del legale avversario, non ha disposto alcuna riserva sull'ammissione della stessa, ritenendo che allo stato una decisione sul punto fosse prematura.

All'udienza del 22/11/2017 è stata sollevata l'eccezione di improcedibilità nei confronti di Alitalia in A.S., il Giudice pur avendo in udienza manifestato di condividere l'eccezione di improcedibilità, tenuto conto della richiesta di parte attrice e in particolare dell'avvenuto deposito della memoria di costituzione di Alitalia in AS solo il giorno precedente, ha concesso a Mistral termine di 30 giorni per il deposito di note di replica in relazione alla suddetta eccezione preliminare (ossia fino al 22 dicembre 2017) e ad Alitalia in A.S. ulteriore termine di 30 giorni per replicare alle note di controparte (ossia fino al 21 gennaio 2018).

Il Giudice ha poi rinviato la causa all'udienza del 16 febbraio 2018 per assumere le determinazioni delle parti ed eventualmente rinviare per la precisazione delle conclusioni, il Giudice ha altresì invitato informalmente le parti a valutare la sussistenza dei presupposti

per un'eventuale definizione transattiva della controversia. Il legale di Mistral ha chiesto la disponibilità di Alitalia in AS ad abbandonare il giudizio ex art. 309 c.p.c., ai sensi del quale, non comparendo nessuna delle parti alla prossima udienza del 16 febbraio p.v. ed alla successiva udienza che sarà all'uopo fissata dal Giudice, il giudizio verrà dichiarato estinto. Ciò non impatta ovviamente sulla domanda di insinuazione al passivo che, da quanto riferitoci, la Mistral avrebbe già depositato.

CAI-SAI/SOGEAAL: Opposizione a decreto ingiuntivo davanti al Tribunale di Sassari.

La Sogeaal ha notificato a CAI il decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Sassari di € 1.874.546,70 oltre gli interessi come da domanda e spese legali per il procedimento di ingiunzione (liquidate in € 3.030,00 per compensi, in € 870,00 per esborsi oltre spese forfettarie in misura corrispondente al 15%). Il decreto è stato tempestivamente opposto.

La particolarità di tale giudizio è che il decreto è stato richiesto contro SAI avendo ad oggetto fatture emesse nei confronti di quest'ultima, tuttavia, il decreto è stato emesso nei confronti di SAI e a CAI notificato, si evidenzia che SAI ha comunque corrisposto quasi tutto l'importo operando delle compensazioni.

All'udienza del 12/01/2017 la controparte si è costituita contestando tutto quanto dedotto ed eccepito da Alitalia. Il Giudice ha revocato la provvisoria esecuzione, rinviando al 16/02/2017 per esame della comparsa di controparte. All'udienza del 16/02/2017 il Giudice ha assegnato i termini di cui all'art. 183 comma 6 e rinviato al 28/09/2017 per ammissione dei mezzi di prova. All'udienza del 28/09/2017 il giudice ha disposto la CTU contabile per effettuare le effettive posizioni creditorie/debitorie delle Società, attualmente in corso.

Contenzioso attivo

AD HOC Consulting Srl

La controversia ha ad oggetto l'accertamento dell'inadempimento di AD Hoc alle obbligazioni scaturenti dagli ordini commissionati ad Alitalia per la raccolta pubblicitaria sulla rivista Ulisse e, per l'effetto, la condanna al pagamento in favore di Alitalia della somma di € 521.045,45, pari all'importo delle fatture emesse. Ad Hoc si era costituita

agendo in via riconvenzionale per una somma pari a € 912.000,00. In data 17.11.2016 è stato dichiarato il fallimento di Ad Hoc e Alitalia ha provveduto a predisporre la necessaria documentazione per l'insinuazione allo stato passivo del fallimento. A seguito della non ammissione di Alitalia è stata predisposta opposizione allo stato passivo. Nonostante il curatore fallimentare di Ad Hoc abbia comunicato che la stessa non sembra avere capienza per i creditori chirografari, Alitalia ha riassunto il giudizio l'11 dicembre 2017, onde permettere alle parti di verificare la possibilità di una ipotesi transattiva con rinuncia ai rispettivi crediti. Siamo in attesa dell'emissione del decreto di fissazione udienza.

Aeroporti di Roma S.p.a. – Tribunale di Civitavecchia

Il giudizio proposto nel 2017 da Alitalia verso Aeroporti di Roma dinanzi il Tribunale di Civitavecchia ha ad oggetto la richiesta di risarcimento dei danni causati all'aeromobile per effetto del c.d. “Bird strike” per un importo di € 225.451,00. Il giudice ha dato i termini per le memorie *ex art. 183 c.p.c* a decorrere dal 1 settembre 2017, nelle more del giudizio, la causa risulta essere stata dichiarata interrotta per intervenuta A.S..

Essendo decorso il termine per la riassunzione, il giudizio è da considerarsi estinto. La Alitalia SAI in A.S. potrà valutare se incardinare nuovamente il giudizio c/ ADR mediante notifica di un nuovo atto di citazione.

Toscana Aeroporti S.p.A.– Tribunale Pisa

Il giudizio proposto da Alitalia verso Toscana Aeroporti S.p.A. dinanzi il Tribunale Civile di Pisa nel 2016 ha ad oggetto la richiesta di risarcimento dei danni di € 65.128,00 causati all'aeromobile per effetto del c.d. “*Bird strike*”

Ad oggi sono state depositate memorie istruttorie e sono stati articolati mezzi istruttori in riferimento al fatto, alla corrispondenza tra le fatture della riparazione e i danni riportati dall'aeromobile nonché sull'entità ed è stata richiesta CTU. All'udienza del 24/10/2017 il procedimento è stato dichiarato interrotto in ragione dell'intervenuta A.S.

Essendo decorso il termine per la riassunzione, il giudizio è da considerarsi estinto. La Alitalia SAI in A.S. potrà valutare se incardinare nuovamente il giudizio c/ Aeroporti di Toscana mediante notifica di un nuovo atto di citazione.

Panmed Energy LLC

Alitalia ha convenuto in giudizio innanzi al Tribunale Civile di Roma la società giordana PanMed Energy per sentir accertare e dichiarare l'inadempimento contrattuale e/o comunque la responsabilità della stessa in relazione ai fatti di causa e, per l'effetto, condannarla al risarcimento di tutti i danni da quantificarsi complessivamente in un importo pari all'equivalente in Euro di circa USD 13.000.000, oltre agli esborsi affrontati in Euro, alla data della notifica pari a circa € 3.100.000, oltre al pagamento delle spese, diritti e onorari del giudizio.

PanMed Energy si è costituita in giudizio contestando le pretese di Alitalia e proponendo domanda riconvenzionale per danni da quantificare in corso di causa.

Le parti hanno depositato le memorie *ex art. 183, comma 4, c.p.c.* ed all'udienza del 9 ottobre 2017 il Giudice ha rigettato tutte le richieste istruttorie di ambo le parti in quanto i capitoli di prova sarebbero relativi, in parte, a circostanze già desumibili dalla documentazione in atti. Il Giudice, pertanto, ritenuta la causa matura per la decisione, ha rinviato per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 4 dicembre 2018.

Fallimento AMS S.p.A.

In data 8 febbraio 2017 Alitalia ha depositato domanda tardiva per l'ammissione al passivo del fallimento di Alitalia Maintenance System S.p.A. chiedendo di esservi ammessa, quale creditrice, per l'importo complessivo di Euro 24.068.654,89, oltre interessi.

Con decreto del 25 maggio 2017, depositato in data 8 giugno 2017, notificato ad Alitalia il 23 giugno 2017, il Giudice Delegato ha dichiarato l'esecutività dello stato passivo disponendo l'ammissione al passivo di Alitalia, in prededuzione, per complessivi € 140.164,41 oltre interessi legali dalle scadenze al soddisfo.

Con ricorso ex art. 98 l.f. depositato avanti il Tribunale di Roma in data 24 luglio 2017, Alitalia ha proposto opposizione avverso lo stato passivo, chiedendo di esservi ammessa anche per i crediti esclusi dal Giudice Delegato, per complessivi Euro 24.054.090,32 (in prededuzione ed oltre interessi). La curatela si è costituita chiedendo il rigetto

dell'opposizione allo stato passivo promossa da Alitalia. All'udienza dell'11 gennaio 2018 il Giudice Delegato si è riservato.

A scioglimento della riserva assunta in udienza, il Giudice ha accolto parte delle istanze istruttorie di Alitalia (ed alcune istanze di prova contraria formulate dalla controparte), fissando per lo svolgimento dei relativi incombenti l'udienza del 28 giugno 2018.

Figura 43 - Procedimenti

Procedimenti passivi	Petitum (€mgl)	Procedimenti attivi	Petitum (mgl)
Mistral	11.247	Ad Hoc Consulting	€521
SoGEAL	1.875	Aeroporti di Roma	€225
		Toscana Aeroporti S.p.A.	€65
		Panmed energy LLC	\$13.000
		Fall AMS	€24.054

3.5.3 Principali contenziosi del lavoro

Contenzioso Lavoro Italia

I ricorsi notificati ad Alitalia SAI S.p.A. in amministrazione straordinaria dopo il 2 maggio 2017 (di esclusiva pertinenza di Alitalia in quanto non rientranti nelle fattispecie di cui all'Annex A e B del TIA) sono fino ad oggi 55 e riguardano impugnative di licenziamenti, sanzioni disciplinari, differenze retributive, inquadramento superiore, illegittimità termine, trasferimenti di base del personale navigante, revoca biglietti fuori servizio personale navigante (CAF/CFS), costituzione del rapporto di lavoro e comportamento antisindacale.

(omissis in relazione a contenuti della p. 67)

I ricorsi pendenti verso Alitalia SAI S.p.A. - non ancora interrotti - (di esclusiva pertinenza di Alitalia in quanto non rientranti nelle fattispecie di cui all'Annex A e B del TIA) nei vari gradi di giudizio sono 16 e riguardano impugnative di licenziamenti, differenze retributive, inquadramento superiore e illegittimità termine.

(omissis in relazione a contenuti della p. 67)

Si ricorda che nell'accordo sottoscritto da C.A.I. ed Etihad in data 8 agosto 2014 ("Transaction Implementation Agreement" – TIA), che ha disciplinato e regolato le modalità attuative per la realizzazione della partnership strategica nel contesto della quale è sorta Alitalia – Società Aerea Italiana, è prevista una forma di indennizzo totale (Annex A) e con franchigia (Annex B) in favore della Compagnia da parte di C.A.I. per alcune specifiche fattispecie di contenziosi giuslavoristici.

Di seguito il dettaglio – a titolo esemplificativo e non esaustivo delle cause promosse rientranti nelle fattispecie di cui all'Annex A e Annex B del TIA:

- 1) contenzioso (rientrante nell'Annex A di cui al TIA) promosso da:
 - a) lavoratori C.A.I. (non conferiti in Alitalia), licenziati in base alle procedure di mobilità del 2014;
 - b) soggetti non dipendenti C.A.I. (e quindi, non conferiti in Alitalia), licenziati in base alle procedure di licenziamento e/o mobilità precedenti a quella del 2014;
 - c) lavoratori C.A.I. (conferiti in Alitalia e non) che abbiano promosso contro C.A.I. cause di varia natura, ad oggi pendenti contro C.A.I., inerenti il rapporto di lavoro, quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, l'illegittimità del termine del contratto di lavoro, la richiesta delle concessioni di viaggio, le differenze retributive;
 - d) lavoratori C.A.I. (conferiti in Alitalia) che potrebbero contestare la legittimità del contributo solidaristico, applicato nel 2014 in funzione degli accordi sindacali del 16 luglio 2014, e richiedano la restituzione delle somme indebitamente trattenute;
- 2) contenzioso (rientrante nell'Annex B di cui al TIA) per il quale è prevista una franchigia di € 500.000 promosso da:
 - a) lavoratori C.A.I. conferiti in Alitalia in merito a contestazioni afferenti il rapporto di lavoro in corso (mansioni superiori; demansionamento; differenze retributive).

(omissis in relazione a contenuti della p. 68)

I ricorsi notificati ad Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria dopo il 2 maggio 2017 sono fino ad oggi nr. 8

(omissis in relazione a contenuti delle p. 69-70)

I ricorsi pendenti verso Alitalia Cityliner S.p.A. - non ancora interrotti - sono nr. 5

(omissis in relazione a contenuti della p. 70)

3.5.4 Principali contenziosi amministrativi dei trasporti e antitrust

Ricorsi per annullamento tassa IRESA Regione Lazio

Si premette che tutti gli oneri derivanti dall'imposta IRESA, relativamente alle società del gruppo di seguito menzionate, risultano a carico di Alitalia, in virtù dell'accordo sottoscritto da C.A.I. ed Etihad in data 8 agosto 2014 (“Transaction Implementation Agreement” - TIA) e del conseguente atto di conferimento da C.A.I. ad Alitalia, del ramo di azienda relativo all'attività di trasporto aereo.

Gli importi richiesti dalla Regione sono tutti accantonati nel fondo “fatture da ricevere” di Alitalia.

Il contenzioso attivo intrapreso dalle società del gruppo interessate, ha ad oggetto vari profili di dubbia legittimità dalle Leggi Regionali che a partire dal 2013, hanno disciplinato l'applicazione dell'IRESA.

Il contenzioso è stato avviato da C.A.I., CAI First, AIR ONE e Alitalia Cityliner, presso la Commissione Tributaria Provinciale nel 2014 e continuato anche da Alitalia nel 2015, con successivi ricorsi avverso le fatture emesse da Aeroporti di Roma, in qualità di soggetto incaricato della riscossione dell'imposta, per gli anni 2014-2015. Detto contenzioso si è definito con la cessazione della materia del contendere per intervenuta modifica della normativa da parte della Regione Lazio e annullamento delle fatture stesse da parte di ADR.

Ricorsi paralleli presentati al TAR rimangono pendenti in attesa di perenzione vista l'asserita competenza della Commissione Tributaria.

IRESA 2013

A gennaio 2016 sono pervenuti avvisi di accertamento per l'imposta del periodo maggio-dicembre 2013 calcolata secondo i parametri precedenti l'entrata in vigore della Legge statale n. 9 del febbraio 2014.

Valore:

- € 13.688.000 per CAI
- € 401.000 per Air One
- € 3.900 per Alitalia Cityliner

E' stata proposta impugnativa di detti avvisi al fine di ottenerne l'annullamento o almeno una riduzione dell'importo, entro i limiti dell'aliquota statale significativamente inferiore.

L'udienza di discussione del merito per il ricorso di CAI/SAI si è tenuta il 13 luglio u.s. L'Amministrazione Straordinaria si è costituita nel procedimento. La decisione è stata sfavorevole ad Alitalia con condanna alle spese pari a €20.000. Si ritiene opportuno proporre un appello alla Commissione Tributaria Regionale tenuto conto che vi è anche un diverso orientamento di una diversa sezione della Commissione Tributaria Provinciale sugli stessi motivi di ricorso avanzati da Alitalia.

Per i ricorsi relativi a Citilyner ed Air One si attendono le decisioni.

IRESA 2014

In gennaio 2017 sono stati notificati dalla Regione Lazio avvisi di accertamento dell'imposta dovuta per il 2014, in sostituzione delle note di addebito annullate. L'imposta è calcolata sulla base della Legge Regionale del luglio 2015 che ha rivisto i valori delle aliquote nei limiti della Legge statale ma senza adeguarsi completamente.

Valore:

- € 6.497.411 per CAI

- € 1.264 per AIR ONE
- € 861 per Cityliner

In marzo 2017 sono stati impugnati detti avvisi. L'udienza non è stata ancora fissata.

IRESA 2015-2017

Ad aprile 2017 è stato proposto ricorso avverso le fatture emesse da ADR verso Alitalia per l'imposta dovuta da luglio 2015 fino a febbraio 2017.

Valore:

- € 7.647.000 per Alitalia.

L'udienza non è stata fissata.

Il 22 dicembre 2017 la Regione Lazio ha notificato avvisi di accertamento al fine di insinuarsi al passivo della procedura.

L'Amministrazione Straordinaria si costituirà nei procedimenti pendenti per evitare il consolidarsi del rilevante credito della Regione nei confronti della procedura di amministrazione straordinaria. L'Amministrazione Straordinaria sta impugnando anche le fatture ADR per l'Iresa dovuta da marzo 2017 in poi, per evitare il consolidarsi del credito nei confronti della procedura.

IRESA Gennaio-Giugno 2015

Il 23 giugno sono stati notificati avvisi di accertamento per Alitalia e Air ONE.

Valore:

- €2.117.118 per Alitalia
- €29 per Air ONE

L'Amministrazione Straordinaria ha impugnato anche detti avvisi, per evitare il consolidarsi del credito nei confronti della procedura.

Linate: ricorsi Germanwings e Air Dolomiti contro Decreto Lupi su Aeroporto di Linate

In data 10/12/2014 furono notificati ricorsi proposti da Germanwings e da Air Dolomiti contro il Ministero dei Trasporti e nei confronti di ENAC, Assoclearance, C.A.I. ed Alitalia per l'annullamento, previa sospensiva, del D.M. 395 datato 01/10/2014 (c.d. "Decreto Linate o Decreto Lupi"). In data 19 luglio 2016, il TAR Lombardia ha emesso la decisione di annullamento del Decreto Lupi, per violazione dell'art. 19 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, come diretta conseguenza della decisione della Commissione europea n. 2015/2415 del 17 dicembre 2015, che ha negato l'approvazione del Decreto per soli vizi procedurali consistenti nella mancata preventiva consultazione delle parti interessate e nella mancata richiesta di valutazione/assenso da parte della Commissione europea sulla presunta redistribuzione del traffico aereo derivante dal Decreto Lupi per effetto della modifica al DM 3 marzo 2000 (Decreto Bersani bis).

Tutte le altre censure relative alla violazione della concorrenza e ad aiuti di Stato a favore del Gruppo Alitalia sono state respinte sia dal Tar che dalla Commissione.

Contro la sentenza del TAR hanno proposto appello al Consiglio di Stato, il Ministero dei Trasporti, Enac ed Alitalia ed appelli incidentali Air Dolomiti e Germanwings.

La discussione nel merito di tutti gli appelli al Consiglio di stato si è tenuta il 13 dicembre 2016. Il Consiglio di Stato con sentenze pubblicate ad ottobre 2017 ha respinto i ricorsi confermando le decisioni del TAR. L'esito dei ricorsi non ha tuttavia alcun effetto negativo sulla posizione di Alitalia relativamente agli slot detenuti sull'Aeroporto di Linate, in quanto la questione risulta assorbita dal nuovo decreto adottato dal Ministero dei trasporti in sostituzione del Decreto Lupi, debitamente notificato alla Commissione europea e da questa approvato il 16 novembre 2016, pubblicato sulla gazzetta ufficiale il 29 novembre 2016 (Decreto "Delrio").

Inoltre, avendo le suddette sentenze confermato che il Decreto Lupi non integra nel merito un illegittimo aiuto di Stato con effetti anticoncorrenziali e discriminatori verso le altre compagnie aeree non titolari di un numero sufficiente di *slotomissis*", dette decisioni possono anche rappresentare un precedente favorevole affinché siano respinti nel merito i ricorsi proposti dalle compagnie del gruppo Lufthansa contro il Decreto Delrio illustrati di seguito.

Ricorsi Air Dolomiti, Eurowings e Swiss International contro Decreto Delrio su Aeroporto di Linate

In data 25 gennaio 2017 sono stati notificati da Air Dolomiti, Swiss International Air Lines e Eurowings, ricorsi al Tar Lombardia per la sospensione degli effetti e per l'annullamento del Decreto Delrio, che ha sostituito il Decreto Lupi, contro il Ministero dei Trasporti e nei confronti di ENAC, Assoclearance, C.A.I., Alitalia e Meridiana.

La Compagnia si è costituita per sostenere la legittimità del Decreto.

Il TAR Lombardia – Milano (Sezione Terza) competente, a seguito introduzione dei ricorsi ha fissato udienza in camera di consiglio 12 gennaio 2018 per decidere sull'istanza cautelare richiesta dalle controparti.

In tale sede, nonostante l'avvenuto deposito delle controparti c/ il TAR Lombardia di dichiarazione di rinuncia alla discussione dell'istanza cautelare per rinviare al merito queste – al contempo – hanno richiesto autorizzazione a notificare il ricorso per pubblici proclami (*analogamente a quanto era stato loro imposto dal Tar Lombardia in occasione del ricorso avverso il Decreto Lupi*) al fine di coinvolgere tutte le parti interessate.

Alitalia – in tale sede - ha ritenuto comunque utile depositare la propria memoria difensiva.

Ricorso avverso il Bando di Gara Airgest / aeroporto di Trapani – TAR SICILIA (Palermo)

In data 15 Giugno 2017, Alitalia ha risposto alla Manifestazione di Interesse a partecipare alla Procedura ristretta per l'affidamento di servizi di promozione e comunicazione per la realizzazione di una campagna di “advertising” finalizzata a favorire l'incremento delle presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente all'Aeroporto Civile di Trapani Birgi.

In data 23 Novembre 2017 l'Ente Aggiudicatore (“Airgest”) ha inviato ad Alitalia la Lettera d'Invito a presentare offerta tecnico-economica per l'effettuazione dei servizi oggetto del Bando. Dall'analisi dell'invito sono emersi taluni elementi potenzialmente “escludenti” ed afferenti la formulazione dell'offerta per i quali si è proceduto alla tempestiva impugnazione del bando richiedendone la sospensione e l'annullamento ed – in via

subordinata - eventuale risarcimento del danno (5% valore complessivo dell'appalto per i tre lotti è pari a € 14.007.492,00)

Il ricorso è stato ritualmente notificato a Ryanair (unico concorrente...) in Irlanda.

Siamo in attesa di pronuncia del Giudice competente.

Ricorso al Tar Piemonte contro i criteri di determinazione del contributo annuale all'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Con Delibera n. 139 del 24 novembre 2016, approvata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28 dicembre 2016, sono stati definiti i criteri e le modalità di calcolo del contributo ART per il 2017. In particolare è stato approvato un incremento dell'aliquota dallo 0,4 x mille dei ricavi delle imprese obbligate, allo 0,6 x mille. Il contributo deve essere versato per i 2/3 dell'importo entro il 29 aprile 2017 e per il restante 1/3 entro il 30 Ottobre 2017.

In considerazione di tale aumento e della contestuale pendenza presso il Tar Piemonte di numerosi ricorsi avanzati da altre imprese e presso la Corte Costituzionale un giudizio di costituzionalità sulle norme che hanno definito la platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo si è ritenuto opportuno impugnare i suddetti atti con ricorso depositato il 20 marzo 2017 presso il Tar Piemonte, con contestuale istanza di sospensiva. All'esito dell'udienza del 12 aprile 2017 l'istanza di sospensiva non è stata accolta.

Si attende pertanto la fissazione dell'udienza per la discussione del merito.

Valore:

- €830.000

Soccombenza possibile.

Si sta valutando l'opportunità per l'Amministrazione Straordinaria di costituirsi nel procedimento per evitare il consolidarsi del credito verso la procedura.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, Ryanair contro Autorità regolazione dei Trasporti e conseguente Atto di Trasposizione (ex art. 48 c.p.a.) dinanzi al TAR Piemonte - Torino

In data 28 giugno u.s. Ryanair (“**Ricorrente**”) ha notificato a CAI e AIR ONE, un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l’annullamento della delibera n. 31/2017 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (“**Autorità**”) avente ad oggetto “*Revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Mario Mameli” di Cagliari-E/mas – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alle delibere n. 99/2016 e n. 100/2016*”, e successivi atti

Nel merito, il Ricorrente contesta – in violazione ai principi di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza - la revisione dei diritti aeroportuali (ed il modello tariffario) per il periodo 2016-2019 dell’aeroporto Cagliari “Elmas” e ne chiede il conseguente annullamento con conseguente risarcimento di tutti i danni patrimoniali.

Il ricorso notificato a CAI ed Air One considera un periodo tariffario in cui opera solo Alitalia, pertanto gli eventuali effetti del ricorso riguardano quest’ultima.

In data 11 settembre 2017 Ryanair ha notificato la trasposizione (ex art. 48 c.p.a.) del giudizio dinanzi al TAR Piemonte - Torino

Alla luce di quanto suindicato, sono, in corso di valutazione le azioni più opportune atte a tutelare gli interessi della Compagnia in Amministrazione Straordinaria.

3.5.5 Procedimenti o ricorsi avverso provvedimenti dell’AGCM – Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato: concorrenza e codice del consumo

Impugnativa TAR/CDS PS7771/2013, IP207/2014 e IP222/2015: pratica no show rule

Si tratta di una serie di procedimenti in più fasi iniziati verso C.A.I. e proseguiti verso Alitalia e dei relativi provvedimenti con i quali l’AGCM ha contestato la pratica commerciale denominata sinteticamente “*no-show rule*”, irrogato sanzioni ed imposto misure di modifica della stessa. I provvedimenti sono stati tutti impugnati con ricorso amministrativo. In data 30 settembre 2016, il Consiglio di Stato ha respinto gli appelli

proposti da C.A.I. e Alitalia contro la sentenza del Tar Lazio di conferma del primo e principale provvedimento AGCM PS777.

Alla luce di tale pronuncia si ritiene che non vi siano al momento molte opportunità di ottenere per via giudiziaria una modifica di orientamento dell'AGCM sulle modalità di applicazione della *no-show* e/o riduzione delle sanzioni, pertanto i ricorsi presentati contro i successivi provvedimenti restano pendenti al Tar Lazio in attesa di perenzione, fatte salve nuove circostanze che ne suggeriscano la riattivazione.

Impegni derivanti da procedimenti comunitari Antitrust

- 1) Impegni sulla rotta Fiumicino-New York, derivanti dalla decisione della Commissione Europea del 12 maggio 2015 sulla JV Transatlantica fra Air France/KLM/Alitalia/Delta;
- 2) Impegni sulla rotta Fiumicino-Belgrado, derivanti dalla Decisione della Commissione Europea del 14 novembre 2014 sull'Operazione di concentrazione Alitalia-Etihad.

In relazione ai suddetti Impegni si conferma che al momento nessun vettore ha avanzato richiesta di rilascio slot o di altri benefici dagli stessi previsti (*Special Prorate agreement, Interline agreement, FFP*) nei confronti di Alitalia.

3.5.6 Principali contenziosi tributari – Fiscalità d'impresa

Accessi di organi esterni e Contenzioso Tributario

1. Accessi, ispezioni e verifiche di organi esterni

Società irlandesi

Per le quindici società irlandesi, ad oggi partecipate al 100% da Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. oggi in Amministrazione Straordinaria (con l'eccezione di APC e APC 12, per le quali si rimanda al precedente paragrafo 1.1) si fa presente che, alla data del 31 dicembre 2017, in riferimento alla verifica della Guardia di Finanza per i periodi d'imposta

dal 2002 al 2008 in materia di residenza fiscale, l'ammontare dovuto di €38,4mln e derivante dal “Processo Verbale” di definizione del 10 dicembre 2013 sottoscritto dall’Agenzia delle Entrate e le società irlandesi risulta azzerato, avendo le società irlandesi versato integralmente e ratealmente l’intero importo.

Con riferimento alla medesima contestazione di “residenza fiscale” delle sopra citate quindici società irlandesi, in data 16.10.2014, la Guardia di Finanza ha intrapreso un’attività di verifica fiscale relativamente al periodo d’imposta 2009, conclusasi in data 24.03.2015 con la notifica del Processo Verbale di Constatazione finale per le società APC LTD, APC1 LTD, APC2 LTD, APC3 LTD, APC4 LTD, APC5 LTD, APC6 LTD, APC7 LTD, APC8 LTD, APC9 LTD e APC10 LTD, mentre in data 24.02.2015 era stato notificato il Processo Verbale di Constatazione finale alle società CHALLEY, SUBHO LTD, APC11 LTD e APC12 LTD. Anche con riferimento all’annualità 2009 la Guardia di Finanza ha contestato la residenza fiscale in Italia delle società irlandesi per la maggior parte del periodo d’imposta, pur riconoscendo che dall’anno 2010 sono state effettuate implementazioni sulla struttura irlandese, successivamente all’acquisizione del gruppo Challey da parte di CAI, e dando rilievo anche alla presentazione degli interPELLI, avvenuta a norma dell’art. 167, comma 8-bis, del Tuir da parte di Compagnia Aerea Italiana in relazione alle controllate irlandesi APC, APC 2, APC 3, APC 10, APC 11 ed APC 12 - ossia delle società in capo alle quali, con riferimento al periodo di imposta 2010, era stata riscontrata la sussistenza dei presupposti applicativi della c.d. disciplina CFC (Controlled Foreign Companies) – ciascuno dei quali, secondo i verificatori, “produce analoghi effetti sostanziali per quanto riguarda la normativa nazionale sulla “residenza fiscale” ” .

In merito alla contestazione fiscale relativamente al periodo di imposta 2009, le società irlandesi avevano provveduto ad accantonare al 31 dicembre 2014, un importo pari ad €13.250mgl, a fronte di un parere reso dai professionisti incaricati della difesa delle società.

All’esito dei successivi colloqui intervenuti con l’Agenzia delle Entrate, i citati professionisti hanno ottenuto dall’Ufficio una riduzione dell’importo totale dovuto dalle suddette società ad €11.682mgl inclusi gli interessi, mediante il riconoscimento dell’utilizzo delle perdite pregresse e degli interessi deducibili, la rideterminazione dell’IVA – in considerazione del diritto alla detrazione per Challey e dello scomputo diretto dell’imposta per le altre società – e la riduzione delle sanzioni ad un sesto del minimo. Infine nella definizione finale

dell'accertamento, l'Agenzia ha tenuto conto anche dell'applicazione dell'*Exit Tax* riconoscendo la residenza fiscale all'estero delle citate società irlandesi a decorrere dall'annualità d'imposta 2010 e, pertanto, ha consentito la tassazione delle plusvalenze latenti sugli aeromobili e la deduzione delle eventuali minusvalenze, con ciò facendo valere il regime della *participation exemption* in relazione alle eventuali plusvalenze su partecipazioni.

Le suddette società hanno aderito alla definizione agevolata dell'accertamento in argomento effettuando, in data 3 dicembre 2015, il pagamento della prima rata per un importo totale pari ad € 730mgl.

Alla data del 31 dicembre 2017, il debito residuo derivante dalla citata adesione è pari a circa €5.189,52mgl (*omissis in relazione a contenuti della p. 78-79*)

Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

Con riferimento alla tassazione delle Società irlandesi ed in considerazione dei potenziali risvolti sulle annualità successive, oggi controllate da Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A., si dà conto che, in data 9 marzo 2016, è stato notificato CAI un processo verbale di constatazione finale a chiusura della verifica, iniziata dalla Guardia di Finanza in data 29 aprile 2015 e condotta sulle annualità dal 2009 al 2014.

I Verificatori hanno proceduto, tra l'altro, al controllo relativo all'applicabilità delle disposizioni contenute all'art. 167 Tuir in materia di *Controlled Foreign Companies* (CFC) alle annualità dal 2010 al 2014, in riferimento alle partecipazioni detenute dalla suddetta CAI nelle quindici società irlandesi, ora partecipate interamente dall'Alitalia.

Pur riconoscendosi che, a partire dall'esercizio 2010, "CAI ha provveduto ad implementare la struttura societaria estera, ponendo in essere una serie di correttivi finalizzati a rendere effettiva la residenza estera", secondo i Militari, quale holding di controllate estere, CAI avrebbe dovuto verificare, di esercizio in esercizio, le condizioni di cui alle lettere a) e b) del comma 8-bis dell'art. 167, Tuir e, al ricorrere congiunto delle stesse, presentare il relativo interpello disapplicativo.

I Verificatori hanno rilevato che, in mancanza della presentazione di tali interpelli per la totalità delle società irlandesi partecipate, CAI avrebbe dovuto indicare tra i propri redditi,

negli appositi modelli dichiarativi, anche i redditi dei seguenti soggetti partecipati esteri: APC1, APC4, APC5, APC6, APC7, APC8, APC9 e Challey per un totale di €40,5mln per i quali ricorrevano le citate condizioni nelle annualità oggetto di verifica.

L’Agenzia delle Entrate, in relazione alle risultanze della suddetta verifica, ha notificato a CAI i seguenti avvisi di accertamento in riferimento al periodo d’imposta 2011.

- 1) Avviso n. TJB0E0200146/2016, del 13 ottobre 2016, nel quale è stata accertata una maggiore IRES pari ad €43,2mgl, oltre interessi (fino al 30/09/2016) e sanzioni amministrative pecuniarie, per un totale di €77,5mgl. Tale avviso si riferisce ai seguenti rilievi:
 - a. mancato inserimento in dichiarazione, quale reddito conseguito da soggetti esteri partecipati (società irlandesi), dell’importo di € 41.859,40 ai sensi dell’art. 167, comma 1, TUIR;
 - b. violazione del principio di competenza in relazione a costi sostenuti dalla società per acquisti da fornitori domiciliati in Stati o territori non appartenenti all’UE aventi regimi fiscali privilegiati ex art. 110, co 10 e 11 del TUIR, per € 115.260,22 (dettagliati e riepilogati a pag. 36 e 37 del PVC), in quanto tali costi, seppur riferiti a prestazioni di servizi afferenti il periodo di imposta 2010, hanno influenzato negativamente la formazione del reddito di esercizio nell’anno 2011.
- 2) Avviso n. TJB0C0200147/2016 del 13 ottobre 2016, nel quale è stata accertata una maggiore Irap pari ad €4,9mgl, oltre interessi (fino al 30/09/2016) sanzione amministrativa pecunaria minima, per un totale di €5,9mgl. Tale avviso si riferisce alla rilevazione di minori componenti negativi per l’anno d’imposta 2010 in violazione dell’art. 5 del d.lgs. 446/1997 per €115.260,22, già presi in considerazione sotto il profilo IRES nell’avviso indicato al precedente punto sub 1)
 - b.

3) Atto di contestazione n. TJBCO0200025-2016 del 23 dicembre 2016, nel quale è stata comminata la sanzione pecuniaria di €4mgl per l'omessa presentazione dell'interpello disapplicativo da parte delle società irlandesi APC1 ed APC4 nel periodo d'imposta 2011. In data 15 febbraio 2017, a definizione dell'atto de quo, è stato effettuato il versamento di €1,3mgl.

In relazione agli avvisi sub 1) e 2), in data 31 ottobre 2016, la società CAI ha presentato le relative istanze di accertamento con adesione ed ha intrapreso incontri con l'Amministrazione Finanziaria, rappresentando le ragioni della società e fornendo all'Ufficio la documentazione di supporto. In data 10 marzo 2017 sono stati sottoscritti i seguenti due atti di adesione, n. TJBAE200016/2017, ai fini IRES, e n. TJBAC200017/2017, ai fini IRAP. In data 14 marzo 2017 la società ha effettuato i pagamenti risultanti da detti atti di definizione e, precisamente, €8,7mgl a titolo di IRES ed €5,9mgl ai fini IRAP.

Per le annualità successive (2012, 2013 e 2014), oggetto di verifica, la Società ha ricevuto, in data 26 maggio 2017, un questionario n. Q00017/2017, concernente la richiesta della documentazione volta a dimostrare, per l'anno 2012, l'esistenza della struttura estera e l'idoneità della stessa allo svolgimento dell'attività d'impresa, nonché l'effettività dell'attività svolta e l'autonomia gestionale delle controllate estere. La Società ha fornito all'Amministrazione Finanziaria tutta la documentazione necessaria al fine di attestare l'effettività dell'attività svolta dalle controllate estere e, a seguito degli inviti nn. TJBI10200205/2017 e TJBI10200206/2017, in data 21 dicembre 2017 è stato sottoscritto il relativo atto di definizione con l'Ufficio, comportante i seguenti effetti:

- con riferimento alla disciplina "CFC", annullamento del rilievo di € 2.212mgl;
- con riferimento all'Ires, compensazione di due rilievi complessivamente pari ad €638mgl, a seguito di presentazione dell'istanza Ipec in data 20.12.2017;
- con riferimento all'Irap, versamento dell'importo di €33,5mgl, rispetto al quale la società presenterà apposita istanza di rimborso.

Per le annualità 2013 e 2014, invece, la società non ha ricevuto, alla data di compilazione del presente documento, alcun atto formale dall'organo accertatore; evidenzia, tuttavia, di aver intrapreso colloqui informali con la DRE Lazio volti ad una rapida definizione della pretesa erariale emergente dal sopra citato PVC secondo modalità analoghe a quanto già concordato con l'Agenzia per il periodo d'imposta 2011, con particolare riferimento ai rilievi inerenti l'omessa dichiarazione di redditi di cui all'art. 167 Tuir e di aver già fornito all'Amministrazione Finanziaria tutta la documentazione necessaria al fine di attestare l'effettività dell'attività svolta dalle controllate estere.

(omissis in relazione a contenuti delle p. 81-82)

CAI Second S.p.A.

In data 25 giugno 2015, si è conclusa la verifica generale, intrapresa in data 19 febbraio 2015, da parte dell'Agenzia delle Entrate, Direzione Regionale del Lazio, sulla società CAI Second S.p.A. in materia di imposte dirette ed indirette, inizialmente per l'annualità 2012 e successivamente estesa alle annualità 2010 e 2011.

Nel processo verbale di constatazione finale (PVC), i Verificatori hanno elevato tre contestazioni per le annualità d'imposta 2010-2011-2012 afferenti l'iscrizione in bilancio ed il successivo ammortamento delle voci di Diritti di *slot*, Avviamento e Licenze e Marchi, acquisiti nell'ambito del Complesso di beni e contratti dall'Amministrazione Straordinaria di Volare S.p.A. nell'anno 2009.

CAI Second ha prontamente instaurato, tramite professionisti incaricati, un contraddittorio con l'Agenzia delle Entrate in merito alle contestazioni mosse nel suddetto PVC.

A seguito dell'atto di fusione per incorporazione della società CAI Second nella società Alitalia SAI, iscritto nel Registro delle Imprese in data 26 novembre 2015, l'Agenzia delle Entrate ha dato seguito alla propria attività di accertamento emettendo, in data 21 dicembre 2015, i seguenti avvisi per il periodo d'imposta 2010:

- Avviso n. TK50EM106953 in materia di IRES, nel quale è stata accertata una maggiore IRES per €698mgl, sanzioni di pari importo ed interessi computati fino al 02.02.2016 nell'importo di €129mgl, in capo a Compagnia Aerea Italiana, quale consolidante nell'ambito del regime del Consolidato Nazionale;

- Avviso n. TK50EM106953 in materia di IRES, nel quale è stata accertata maggiore IRES, sanzioni ed interessi nella medesima misura sopra riportata, in capo ad Alitalia Società Aerea Italiana in qualità di consolidata per effetto della suddetta fusione per incorporazione;
- Avviso n. TK50EM107014 in materia di IRAP, nel quale è stata comminata una sanzione amministrativa nella misura minima di €0,3mgl in capo ad Alitalia Società Aerea Italiana, sempre in qualità di consolidata per effetto della suddetta fusione per incorporazione.

In data 1 marzo 2016 è stato avviato da CAI e da Alitalia SAI un contraddittorio con l’Agenzia delle Entrate finalizzato alla definizione in adesione degli atti in questione.

Il procedimento si è concluso con l’accoglimento della linea interpretativa, rappresentata dalla Società in diversi incontri e memorie, basata sull’applicazione agli *slot* della disciplina civilistico-contabile delle immobilizzazioni immateriali a “vita utile indefinita”, le quali sono ammortizzate in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione. La definizione ha comportato l’annullamento del connesso rilievo dell’Agenzia, fondato sulla presunta impossibilità di ammortizzare l’avviamento. L’unica contestazione ha, pertanto, riguardato la determinazione della vita utile degli *slot* individuata in 18 anni (anziché in 5 anni), tuttavia, i conseguenti effetti di tale disallineamento sono stati neutralizzati mediante la presentazione – nell’aprile 2016 – della richiesta di scomputo del maggiore imponibile dalle perdite pregresse (Ipec) da parte della consolidante CAI.

In data 29 aprile 2016 sono stati, poi, sottoscritti i relativi atti di adesione:

- n. TK5AEM100290/2016, relativo all’avviso di accertamento nn. TK50EM106953 (Ires), sottoscritto sia per CAI sia per Alitalia SAI;
- n. TK5ACM100291/2016, relativo all’avviso di accertamento nn. TK50CM107014 (Irap), sottoscritto per Alitalia SAI.

La definizione si è, infine, perfezionata con il pagamento di un importo pari ad Euro 83,33 per ciascuna delle suddette società, relativo alle sole sanzioni fisse ridotte ad un terzo.

In data 22 luglio 2016, l’Agenzia delle Entrate ha notificato anche i seguenti avvisi di accertamento, relativamente all’annualità 2011:

- Avviso n. TJB0E0300102 in materia di IRES, notificato a Compagnia Aerea Italiana S.p.A. in qualità di consolidante della CAI Second S.p.A. e ad Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in qualità di incorporante della CAI Second S.p.A., nel quale è stata accertata una maggiore IRES per €276,8mgl, sanzioni di importo pari ad €166,1mgl ed interessi computati fino al 29/07/2016 nell'importo di €45,5mgl, per un totale di €488,5mgl;
- Avviso n. TJB0C0300101, in materia di IRAP, notificato a Società Aerea Italiana S.p.A., nel quale è stata accertata una maggiore imposta per €157,7mgl e comminata una sanzione amministrativa nella misura di €94,6mgl, oltre interessi computati fino al 29/07/2016 nell'importo di €25,9mgl e spese di notifica, per un totale complessivo di €278,4mgl.

Le società hanno prontamente dato mandato a professionisti incaricati di instaurare un contraddittorio con l'Agenzia delle Entrate in merito alle suddette contestazioni, al fine di far valere le ragioni già accolte nel merito in riferimento all'annualità 2010.

Per quanto riguarda l'IRES, in data 15 settembre 2016, CAI, in qualità di consolidante di CAI Second, ha presentato all'Agenzia delle Entrate un'ulteriore istanza IPEC ai fini del computo in diminuzione dalle predite pregresse del maggiore imponibile accertato nel suddetto atto. A seguito di tale richiesta, l'Agenzia delle Entrate ha proceduto al ricalcolo delle perdite conseguente alla presentazione dell'istanza IPEC di cui sopra, inviando apposita comunicazione alla società. In data 24 novembre 2016 la società CAI (*omissis in relazione a contenuti della p. 84*) ha provveduto ad effettuare il versamento di €75mgl computati a titolo di IRES in capo a CAI Second in base a detto ricalcolo.

Per quanto riguarda, invece, l'IRAP, in data 16 settembre 2016, la società CAI (*omissis in relazione a contenuti della p. 84*) aveva altresì provveduto ad effettuare il pagamento di €212,8mgl a titolo di imposta, sanzioni ed interessi comminati in capo a CAI Second in ragione del sopra citato accertamento.

Con riferimento al periodo d'imposta 2012, ultima annualità oggetto di accertamento all'esito della sopra citata verifica, sono stati notificati i seguenti avvisi:

- Avviso n. TJB0C0300248 del 23 novembre 2016, notificato, ad Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. - in qualità di incorporante di CAI Second, nel quale è stata

accertata una maggiore IRAP per €31,8mgl, sanzioni per intero pari ad €19,1mgl (da ridurre ad 1/3 per effetto della definizione dell'accertamento e precisamente ad €6,4mgl), interessi computati fino al 17/01/2017 nell'importo di €3,9mgl, oltre spese di notifica dell'accertamento, per un totale di €42,2mgl (considerando le sanzioni già ridotte).

Si fa presente che il valore della produzione netta nel periodo d'imposta 2012, oggetto di accertamento, era negativo, con riferimento ai maggiori valori accertati, come verificato da dichiarazione IRAP 2013.

- Avviso n. TJB0E0300246 del 24 novembre 2016, notificato, sia ad Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. - in qualità di incorporante di CAI Second - che a CAI - in qualità di consolidante - nel quale è stata accertata una maggiore IRES per €276,8mgl, sanzioni di importo pari ad €166,1mgl ed interessi computati fino al 17/01/2017 nell'importo di €39,7mgl, oltre spese di notifica dell'accertamento, per un totale di €482,7mgl.

In riferimento ai sopra citati atti, la società CAI:

- in data 15 dicembre 2016 ha versato l'importo di €42,2mgl a titolo di maggiore IRAP, sanzioni ridotte ed interessi;
- nel mese di gennaio 2017, ha presentato istanza IPEC, che consente di ridurre il maggior reddito accertato in capo a CAI Second mediante l'utilizzo delle perdite pregresse ancora utilizzabili. A seguito della citata istanza, in data 30 marzo 2017 la società ha ricevuto dall'Agenzia delle Entrate una comunicazione con l'esito del ricalcolo conseguente alla presentazione dell'istanza che azzera totalmente la pretesa erariale, data la presenza di perdite da consolidato relative al gruppo integralmente utilizzate. In data 3 aprile 2017 la società ha effettuato il pagamento delle sole spese di notifica dell'atto.

In base alle risultanze della verifica in argomento, in data 4 ottobre 2016, l'Agenzia delle Entrate aveva intrapreso una verifica sulla società CAI Second presso l'incorporante Alitalia afferente anche il periodo d'imposta 2013, anch'essa limitata al trattamento fiscale delle quote di ammortamento relative (i) ai "diritti di slot" acquistati a titolo oneroso, (ii) all'avviamento; (iii) alle "licenze e marchi". Tale verifica si è conclusa in data 6 ottobre 2016 con la notifica del PVC finale evidenziando quanto segue:

- in riferimento agli *slot*, ammortizzati in cinque anni dalla società, i Funzionari hanno ritenuto applicabile l'ammortamento in 18 anni ed hanno proposto con incremento della base imponibile ai fini IRES ed IRAP dell'importo afferente i “diritti di slot” per €963mgl;
- per licenze e marchi, invece, l'ammortamento in diciotto anni, effettuato dalla società, è stato ritenuto superiore a quello spettante e, pertanto, hanno proposto con incremento della base imponibile ai fini IRES ed IRAP dell'importo afferente la voce “licenze e marchi” per €43mgl.

La Società ha prontamente avviato con l’Ufficio Grandi Contribuenti della DRE Lazio un contraddittorio volto ad accedere all’istituto del ravvedimento operoso per definire il PVC ed ha provveduto nei seguenti termini, sulla base delle indicazioni ricevute dalla stessa Amministrazione Finanziaria:

- ai fini IRES, nel mese di novembre 2016 ha presentato da parte di CAI (in qualità di consolidante fiscale di CAI Second) la dichiarazione integrativa del Modello CNM 2016 al fine di ridurre l’ammontare delle perdite fiscali, relative ai periodi di imposta precedenti, per €1.006,62mgl (pari all’importo complessivo dei rilievi contenuti nel PVC);
- ai fini IRAP, ha effettuato il versamento dell’importo di €48,8mgl comprensivo della sanzione ridotta al 18% prevista in sede di ravvedimento operoso.

Tuttavia, a seguito di ulteriori approfondimenti condotti dalla DRE Lazio, in data 28 giugno 2017 sono stati emessi i seguenti avvisi di accertamento:

- avviso di accertamento n. TJB0E0200122, in materia di IRES, nei confronti di CAI, quale consolidante e di Alitalia SAI, quale incorporante di CAI Second, nel quale è stata accertata una maggiore IRES per €276,8mgl, oltre interessi - computati fino al 30/06/2017 - per €29,5mgl e sanzioni per €55,4mgl e spese di notifica, per un totale di €361,65mgl;
- avviso di accertamento n. TJB0C0200123, in materia di IRAP, nei confronti di Alitalia SAI, quale incorporante di CAI Second, nel quale è stata accertata una maggiore IRAP per €40,9mgl, oltre interessi - computati fino al 30/06/2017 - per €4,3mgl e sanzioni per €8,2mgl e spese di notifica, per un totale di €53,5mgl.

La Società ha predisposto apposite istanze di accertamento con adesione per far valere le ragioni della società in sede precontenziosa ed ottenere il riconoscimento di quanto già versato da CAI, nonché la completa definizione dei suddetti avvisi, con annullamento dell'avviso IRES e pagamento – (*omissis in relazione a contenuti della p. 86*) – dell'importo residuo di €4,8mgl ai fini IRAP, nonché degli onorari professionali correlati. La definizione di tale accertamento ha consentito altresì alla Società di discutere e concordare con l'Agenzia delle Entrate i futuri piani di ammortamento fiscali relativi agli *slots* ed all'avviamento.

Alitalia Società aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

USA

In data 11 dicembre 2017, l'autorità fiscale US ha comunicato l'avvio di un Audit a partire dall'11 gennaio 2018 in merito, in particolare, ad alcuni aspetti fiscali US relativi agli acquisti di carburante.

Dogana

La Società ha ricevuto formale richiesta di chiarimenti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio delle dogane di Roma 2 – Fiumicino in merito allo status doganale di quattro aeromobili ATR e due SAAB in noleggio fino al 31 dicembre 2017 (contratto c.d. *wet lease*) dal vettore svizzero Darwin Airline S.A., oggi Etihad Regional. In data 29 aprile 2016 la Società ha finalizzato l'importazione dei menzionati aeromobili a seguito della risposta dell'Agenzia delle Dogane all'istanza di interpello presentata da Alitalia sull'applicabilità della destinazione particolare ad aeromobili registrati in Svizzera.

Inoltre, nel corso dell'anno 2016, la Società ha presentato tardivamente dichiarazione di importazione di n. 4 aeromobili SAAB 2000 per le quali la Società ha richiesto in data 20 gennaio 2017 all'Ufficio della Dogana di Roma 2 la rettifica delle relative dichiarazioni. In data 13 aprile 2017, la problematica è stata definita in via agevolata con il pagamento di € 172 all'Agenzia delle Dogane.

Grecia

In merito alla richiesta di un contributo straordinario nella misura di €1.700mgl imposto dal governo greco nell'anno 2011 a tutte le aziende straniere operanti sul proprio territorio, adottato come misura eccezionale per combattere la crisi economica, la Società ha avviato un contezioso locale rispetto al quale il Tribunale del Pireo adito si è espresso in senso favorevole alla Società in data 1 ottobre 2014. In data 4 febbraio 2015, è stato notificato alla Società che il Ministero delle Finanze greco ha presentato ricorso avverso la suddetta sentenza. Ad oggi la Società è in attesa della fissazione della relativa udienza.

La procedura amichevole, attivata parallelamente al contenzioso e prevista dalla Convenzione tra il Governo della Repubblica Ellenica e il Governo della Repubblica Italiana al fine di definire la citata richiesta, è tuttora in corso.

Alitalia CityLiner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

1. Accessi, ispezioni e verifiche di organi esterni

In riferimento all'attività di verifica, iniziata in data 06 novembre 2013, effettuata dalla Guardia di Finanza, Nucleo Polizia tributaria di Roma, in materia doganale, relativa alle importazioni, alle cessioni all'esportazione ed operazioni ad esse assimilate, ai servizi internazionali, nonché alle prestazioni di servizio effettuate in ambito extra U.E., per l'anno d'imposta 2011, in data 6 dicembre 2013 è stato emesso un Processo Verbale di Constatazione con la rilevazione di un'errata detrazione dell'IVA nella liquidazione periodica del mese di maggio 2013 per un importo pari ad €35mgl da attribuirsi ad un'errata intestazione di due bollette doganali di importazione. La società Alitalia Cityliner, in data 28 gennaio 2014, aveva presentato all'Ufficio Controlli dell'Agenzia delle Entrate una memoria difensiva richiedendo l'archiviazione del PVC notificato all'esito della suddetta verifica. In relazione a ciò, in data 26 ottobre 2017, è stato notificato - a mezzo raccomandata - l'atto di contestazione n. TJBCO0300026 2017, emesso dalla Direzione Regionale del Lazio – Ufficio Grandi Contribuenti, con riferimento al periodo d'imposta 2013.

L'Ufficio ha ritenuto di non qualificare la violazione in argomento come meramente formale ed ha, pertanto, contestato alla società la sanzione amministrativa prevista dall'art.

6, comma 6, del D.Lgs. 471/1997, pari al novanta per cento dell'ammontare della detrazione compiuta, corrispondente all'importo finale di €31,6mgl.

La società ha ritenuto di contestare la pretesa tributaria dell'Agenzia delle Entrate richiedendo di riqualificare la violazione come “meramente formale”, presentando idonee memorie difensive (***omissis in relazione a contenuti della p. 88***).

2. Accertamenti dell'Amministrazione Finanziaria

In data 16 ottobre 2017, è stata notificata ad Alitalia CityLiner in AS, a mezzo PEC, una lettera di *compliance* in materia di IVA da parte dell'Agenzia delle Entrate. Tale lettera evidenzia un omesso versamento IVA risultante dal confronto tra la Liquidazione IVA periodica del II Trimestre 2017 e i relativi modelli di pagamento F24.

In realtà l'ipotizzato omesso versamento di €1,313mln è relativo al debito pregresso all'ammissione della Società alla procedura di Amministrazione Straordinaria, già comunicato all'Agenzia delle Entrate con il modello IVA 74 bis, cui va sottratto il credito vantato da Alitalia CityLiner per i primi 11 giorni di maggio (€0,119mln).

A fronte di tale lettera, al fine di evitare l'applicazione di eventuali sanzioni, la Società ha chiarito la questione con l'Agenzia delle Entrate, che – in base alle intese raggiunte – procederà nel modo seguente:

- emissione della comunicazione d'irregolarità con iscrizione a ruolo e relativa comunicazione al concessionario per la riscossione;
- emissione di una cartella esattoriale relativa alla sola imposta ed interessi (presumibilmente pari ad € 800). Tale cartella dovrebbe essere ricevuta dalla Società entro gennaio/febbraio 2018.

In data 4 dicembre 2017, la società Alitalia Cityliner in AS ha ricevuto la notifica di una comunicazione di irregolarità ex. art 36bis DPR 633/1973 relativa all'omesso versamento del saldo Irap per il periodo d'imposta 2016, dovuto a giugno 2017 e non versato dalla società al fine di non ledere la *par condicio creditorum* in quanto debito tributario anteriore all'ammissione alla procedura amministrazione straordinaria, avvenuta il 12 maggio 2017.

In merito a tale contestazione l’Agenzia delle Entrate ha predisposto l’iscrizione di una partita di ruolo di €65,7mgl, comprensiva di sanzioni nella misura del 30% ed interessi.

3. Altre informazioni

In data 26 ottobre 2017 sono stati depositati presso l’Agenzia delle Entrate, Direzione Centrale Normativa, due istanze di interpello per le società Alitalia e Cityliner concernenti i seguenti quesiti di rilevanza fiscale in materia di IVA, IRES e ritenute alla fonte, connessi all’ammissione delle suddette società alla procedura di Amministrazione Straordinaria:

- quesito n. 1, relativo alla continuazione o meno del regime opzionale della c.d. liquidazione IVA di gruppo ex art. 73 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633;
- quesito n. 2, concernente la continuazione o meno del regime opzionale del consolidato fiscale nazionale di cui agli articoli 117 e ss. del TUIR;
- quesito n. 3, concernente la qualificazione dei versamenti relativi all’IRES, all’IVA, all’IRAP e alle ritenute alla fonte.

Alla data di compilazione del presente documento, la Società non ha ricevuto alcuna risposta dall’Amministrazione Finanziaria.

(omissis in relazione a contenuti della p. 91)

3.6 Il finanziamento concesso ad Alitalia ai sensi dell’articolo 1, comma 1 del D.L. 55/2017 e le altre fonti di finanziamento

Contestualmente all’avvio della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia è stato adottato il decreto legge 02 maggio 2017, n. 55 (di seguito, ‘**D.L. 55/2017**’), recante “*Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.*”.

Per quanto in questa sede rileva, il suddetto decreto legge disponeva, all’articolo 1, che “*al fine di evitare l’interruzione del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria, per i collegamenti aerei nel territorio nazionale e con il territorio nazionale, ivi compresi quelli con oneri di servizio pubblico ai sensi della vigente normativa europea, tenuto conto delle gravi difficoltà di ordine sociale e dei gravi disagi per gli utenti che tale interruzione determinerebbe, è disposto un finanziamento a titolo oneroso di seicento milioni di euro, della durata di sei mesi, da erogare*

con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze entro cinque giorni dall'apertura della procedura di amministrazione straordinaria a favore di Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria, da utilizzare per le indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte alla procedura di amministrazione straordinaria, anche relative alla continuità dei sistemi di regolazione internazionale dei rapporti economici con i vettori, nelle more della esecuzione di un programma a norma degli articoli 27 e 54 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 e conforme alla normativa europea. (...). Il finanziamento è concesso 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 entro sei mesi dalla erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura (...)".

Come già evidenziato, infatti, alla data di avvio della procedura di amministrazione straordinaria, la situazione finanziaria di Alitalia era caratterizzata da uno stato di gravissima tensione di liquidità in quanto l'ammontare delle disponibilità liquide della Società al 28 aprile 2017 era risultata consuntivata pari a €74mln e le proiezioni avevano stimato che tale disponibilità si sarebbe con elevata probabilità esaurita tra il 5 e il 12 maggio 2017.

Il piano di liquidità predisposto dalle competenti strutture aziendali di Alitalia, inoltre, aveva stimato un fabbisogno finanziario legato all'esercizio dell'impresa pari a circa €240mln per il periodo maggio-giugno 2017 e pari ad €597mln per il semestre maggio-ottobre 2017.

Nel contesto sopra descritto, si inseriva inoltre la necessità di garantire la prosecuzione dei rapporti in essere con la IATA. La IATA con comunicazione del 26 aprile 2017 aveva richiesto ad Alitalia, quale condizione per consentirle di continuare a partecipare ai sistemi di *Business and Settlement Plan* di IATA (BSP) e IATA *Clearing House*⁸, la costituzione e il pagamento di un deposito cauzionale, di importo pari a € 118 milioni, in assenza del quale avrebbe immediatamente sospeso la Società dalla partecipazione a tali sistemi (circostanza,

⁸ BSP è un sistema di pagamenti implementato da IATA per facilitare e semplificare le vendite e i rapporti dare/avere tra gli agenti affiliati IATA alla vendita dei biglietti nonché monitorare la situazione finanziaria e il *cash-flow* delle compagnie aeree aderenti. La IATA *Clearing House* è il sistema di pagamenti accentratato gestito dalla IATA cui partecipano i vettori ed i principali operatori del settore.

questa, che avrebbe di fatto impedito a Alitalia di continuare la vendita dei biglietti aerei, pregiudicando così irrimediabilmente la continuità aziendale).

Conseguentemente, in data 1 maggio 2017, è stato perfezionato un accordo denominato “*Agreement on the deferral of suspension from IATA settlement system and provision of security deposits*” (di seguito, l’ ‘**Accordo IATA**’), in forza del quale Alitalia ha versato in data 1 maggio 2017 una prima *tranche* del richiesto deposito, pari a € 30 milioni, obbligandosi al deposito del restante importo, pari a € 88 milioni, al più tardi entro cinque giorni lavorativi dalla data di avvio della procedura di amministrazione straordinaria.

L’organo commissoriale di Alitalia, preso atto delle circostanze di cui sopra, ha tempestivamente richiesto, con istanza in data 4 maggio 2017, la concessione del finanziamento statale di cui all’articolo 1, del D.L. 55/2017 per il suo intero ammontare, nonché l’erogazione in via anticipata ed urgente di un primo utilizzo di importo pari a € 240 milioni. E ciò al precipuo fine di (i) evitare l’esaurimento delle risorse liquide necessarie alla prosecuzione dell’attività aziendale della Società nei giorni immediatamente successivi alla presentazione dell’istanza medesima; e (ii) consentire ad Alitalia di dare corso al versamento del deposito previsto ai sensi dell’Accordo IATA e, quindi, evitare la sospensione della Società dalla partecipazione ai sistemi gestiti da tale ultima associazione, indispensabili per assicurare la continuità aziendale.

Con decreto in data 4 maggio 2016, registrato alla Corte dei Conti in data 5 giugno 2017, il Ministro dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, ravvisata la ricorrenza di “*ragioni d’urgenza connesse all’esigenza di scongiurare un ulteriore aggravamento dello stato di criticità finanziaria in cui attualmente versa la società Alitalia e i conseguenti effetti pregiudizieroli rispetto alla prosecuzione dell’esercizio d’impresa e al perseguitamento degli obiettivi dell’amministrazione straordinaria*”, ha disposto l’erogazione a beneficio di Alitalia del finanziamento di cui sopra per il suo intero ammontare, nonché il versamento alla medesima Società, in via d’urgenza e mediante anticipazioni di tesoreria, di un primo utilizzo del finanziamento di importo pari a € 240 milioni.

In conformità a quanto disposto dall’articolo 1, del D.L. 55/2017, il suddetto decreto ministeriale dispone che sugli importi erogati gravino interessi al tasso percentuale Euribor a 6 mesi, pubblicato il giorno lavorativo antecedente l’erogazione, maggiorato di 1.000 punti base.

In relazione a quanto sopra rappresentato, va segnalato che il D.L. 55/2017 è poi decaduto per mancata conversione in legge nei termini di cui all'art. 77, ultimo comma, Cost. Tuttavia, i suoi effetti sono stati fatti salvi dall'art. 1, comma 3 della legge 21 giugno 2017, n. 96 (“*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo*”, di seguito, ‘**L. 96/2017**’).

La disciplina dell'art. 1 del D.L. 55/2017 è stata, quindi, trasposta nell'art. 50 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (di seguito, ‘**D.L. 50/2017**’), come modificato dalla L. 96/2017, rubricato “*Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.*”⁹.

Allo stato, la prima tranche di finanziamento di cui sopra risulta essere stata erogata a beneficio di Alitalia per l'intero suddetto ammontare di €600 milioni. Segnatamente:

- (i) un primo utilizzo del finanziamento, di importo in linea capitale pari a € 240 milioni, è stato erogato in data 5 maggio 2017, in via d'urgenza e mediante anticipazioni di tesoreria, per far fronte, come detto, alla situazione di criticità finanziaria in cui la Società versava all'atto dell'accesso alla procedura di amministrazione straordinaria;
- (ii) un secondo utilizzo del finanziamento, di importo in linea capitale pari a € 360 milioni, è stato erogato nel mese di ottobre 2017, su richiesta della gestione commissariale, allo scopo di garantire alla Società le risorse finanziarie necessarie

⁹ Segnatamente, l'articolo 50, comma 1 del citato decreto legge prevede che “*Al fine di evitare l'interruzione del servizio svolto dalla società Alitalia - Società Aerea Italiana - Spa in amministrazione straordinaria, per i collegamenti aerei nel territorio nazionale e con il territorio nazionale, ivi compresi quelli con oneri di servizio pubblico ai sensi della vigente normativa europea, tenuto conto delle gravi difficoltà di ordine sociale e dei gravi disagi per gli utenti che tale interruzione determinerebbe, è disposto un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, della durata di sei mesi, da erogare con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze entro cinque giorni dall'apertura della procedura di amministrazione straordinaria a favore dell'Alitalia - Società Aerea Italiana - Spa in amministrazione straordinaria, da utilizzare per le indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte alla procedura di amministrazione straordinaria, anche relative alla continuità dei sistemi di regolazione internazionale dei rapporti economici con i vettori, nelle more dell'esecuzione di un programma predisposto ai sensi degli articoli 27 e 54 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, e conforme alla normativa europea. Il relativo stanziamento è iscritto nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico. Il finanziamento è concesso con l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base, ed è restituito entro sei mesi dalla erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura. Le somme corrisposte in restituzione del finanziamento per capitale e interessi sono versate, nel 2017, all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, per un importo pari a 300 milioni di euro, al fondo di cui all'articolo 37, comma 6, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, e per l'importo eccedente al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato di cui alla legge 27 ottobre 1993, n. 432.*”

ad assicurare la regolare prosecuzione dei servizi di collegamento aereo nelle more dello svolgimento della procedura di cessione delle relative attività aziendali.

Successivamente all'erogazione degli importi di cui sopra, è entrato in vigore il decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni in legge 4 dicembre 2017, n. 172 (di seguito, ‘**D.L. 148/2017**’), il quale nel prorogare sino al mese di aprile 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di trasferimento dei complessi aziendali previste dal D.L. 50/2017, ha altresì apportato modifiche alla disciplina applicabile al finanziamento in questione.

In particolare, l'articolo 12, comma 2 del citato D.L. 148/2017 ha disposto che:

- (i) “[a]llo scopo di garantire l'adempimento delle obbligazioni di trasporto assunte dalla amministrazione straordinaria fino alla data di cessione del complesso aziendale senza soluzione di continuità del servizio di trasporto aereo e assicurare la regolare prosecuzione dei servizi di collegamento aereo nel territorio nazionale e per il territorio nazionale esercitati dalle società di cui al precedente comma 1 nelle more dell'esecuzione della procedura di cessione dei complessi aziendali, nonché allo scopo di consentire la definizione ed il perseguimento del programma della relativa procedura di amministrazione straordinaria, l'ammontare del finanziamento a titolo oneroso di cui all'articolo 50, comma 1 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è incrementato di 300 milioni di euro, da erogarsi nell'anno 2018. Tale importo può essere erogato anche mediante anticipazioni di tesoreria ed è restituito entro il termine dell'esercizio”;
- (ii) “[l]a durata del finanziamento, per la quota erogata nel 2017, è prorogata fino al 30 settembre 2018”;
- (iii) “[l']organo commissoriale provvede al pagamento dei debiti prededucibili contratti nel corso della procedura di amministrazione straordinaria per far fronte alle indilazionabili esigenze gestionali delle predette società e per il perseguimento delle finalità di cui al programma dell'amministrazione straordinaria, anche in deroga al disposto dell'articolo 111-bis, ultimo comma, del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267”.

In forza della suddetta modifica normativa, dunque, il termine per il rimborso degli utilizzi ad oggi erogati a beneficio di Alitalia a valere sulla prima tranne di finanziamento di cui sopra, come detto complessivamente pari a € 600 milioni in linea capitale, è fissato al 30

settembre 2018. In data 15 gennaio 2018 è stata erogata l'ultima tranne del prestito statale per € 300 milioni, con scadenza per il relativo rimborso al 31 dicembre 2018.

3.7 (*omissis*)

3.8 (*omissis*)

(*omissis in relazione a contenuti delle p. 96-118*)

3.9 Le operazioni di verifica dello stato passivo

Per quanto concerne le operazioni di verifica dello stato passivo, si precisa quanto segue.

Alitalia e Cityliner hanno provveduto a inviare ai creditori e ai terzi titolari di diritti reali mobiliari le comunicazioni previste dall'art. 22 del D. Lgs. 270/1999.

Il termine per il deposito delle domande tempestive di insinuazione al passivo è scaduto, rispettivamente, per i creditori di Alitalia in data 11 dicembre 2017 e per i creditori di Cityliner in data 17 dicembre 2017¹⁰.

L'udienza per la verifica dello stato passivo di Alitalia è fissata al 21 febbraio 2018, ore 10:00¹¹, mentre l'udienza per la verifica dello stato passivo di Cityliner è fissata al 4 aprile 2018, ore 10:00¹². Si prevede che il deposito del progetto di stato passivo, per una o entrambe le procedure, venga frazionato in più parti, con conseguente fissazione di ulteriori udienze.

¹⁰ Con i decreti di differimento delle udienze per la verifica dello stato passivo, il Tribunale di Civitavecchia ha fissato il termine per il deposito delle domande tempestive di insinuazione al passivo a 120 giorni dal deposito dei predetti decreti e quindi con decorrenza rispettivamente, per Alitalia, dal 10 luglio 2017 e, per Cityliner, dal 19 luglio 2017.

¹¹ Con la sentenza dichiarativa dello stato di insolvenza di Alitalia, il Tribunale di Civitavecchia aveva fissato per la verifica dello stato passivo l'udienza del 17 ottobre 2017, poi differita al 21 febbraio 2018 con decreto pubblicato in data 10 luglio 2017, a fronte di apposita istanza motivata presentata dalla gestione commissariale.

¹² Con la sentenza dichiarativa dello stato di insolvenza di Cityliner, il Tribunale di Civitavecchia aveva fissato per la verifica dello stato passivo l'udienza del 21 febbraio 2017, poi differita al 4 aprile 2018 con decreto pubblicato in data 19 luglio 2017, a fronte di apposita istanza motivata presentata dalla gestione commissariale.

4. IL PROGRAMMA DI CESSIONE

4.1 La procedura per la definizione del programma dell'amministrazione straordinaria esperita ai sensi dell'articolo 1, comma 2 del D.L. 55/2017

4.1.1 La raccolta delle manifestazioni di interesse

Come già richiamato nell'ambito dei precedenti paragrafi, contestualmente all'avvio della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia è stato emanato il D.L. 55/2017. Ai sensi dell'art. 1, comma 2, del citato D.L. 55/2017 è previsto che: “*Ai fini della predisposizione del programma di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, i Commissari straordinari provvedono, entro quindici giorni dalla pubblicazione del presente decreto, 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)¹³, dell'articolo 27, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le conseguenti procedure, da espletare nel termine di sei mesi dalla concessione del finanziamento di cui al comma 1, assicurano il rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione?*”.

Il citato decreto-legge è successivamente decaduto per mancata conversione in legge nei termini di cui all'art. 77, ultimo comma, Cost. Tuttavia, come sopra ricordato al paragrafo 3.6, i suoi effetti sono stati fatti salvi dall'art. 1, comma 3 della L. 96/2017 e la relativa disciplina trasposta nell'art. 50 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50.

In particolare, ai sensi del citato articolo 50, comma 2 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, è previsto che: “*Le procedure conseguenti all'invito per la raccolta di manifestazioni di interesse finalizzate alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria, pubblicato dai Commissari straordinari ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55, sono svolte*

¹³ "... 27. Condizioni per l'ammissione alla procedura. 1. Le imprese dichiarate insolventi a norma dell'articolo 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») (6); 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») (7); 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») (8)... ”

assicurando il rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione e devono essere espletate nel termine di sei mesi dalla concessione del finanziamento di cui al comma 1 del presente articolo”.

In tale contesto, in data 16 maggio 2017, i Commissari Straordinari hanno presentato al MISE apposita istanza per essere autorizzati alla pubblicazione del bando di cui alle sopra menzionate disposizioni di legge. Con provvedimento del 17 maggio 2017 il MISE ha autorizzato la pubblicazione del predetto bando.

In data 17 maggio 2017, l’organo commissoriale delle Società in A.S. ha quindi proceduto, nel rispetto del termine di 15 giorni fissato dal D.L. 55/2017, alla pubblicazione, sul sito *web* delle Società in A.S. oltre che su primari quotidiani nazionali ed esteri, di un bando recante “*Invito a manifestare interesse finalizzato alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria*” (di seguito, ‘**Invito a Manifestare Interesse**’).

In particolare, conformemente a quanto previsto dalle citate norme di legge, il bando aveva la funzione di selezionare soggetti interessati a partecipare ad una procedura volta alla acquisizione di proposte non vincolanti che consentissero di definire il programma dell’amministrazione straordinaria sulla base dell’indirizzo maggiormente rispondente all’interesse del mercato tra quelli previsti dall’articolo 27, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 (di seguito, ‘**D.Lgs. 270/1999**’).

In data 5 giugno 2017, è venuto a scadenza il termine indicato nel bando di cui sopra per la presentazione di manifestazioni di interesse.

In data 6 giugno 2017, avanti al dott. Nicola Atlante, Notaio in Roma, i sottoscritti Commissari Straordinari hanno proceduto all’apertura dei plichi pervenuti in riscontro all’invito contenuto nel bando di cui sopra, prendendo atto che risultavano pervenute 33 manifestazioni di interesse, da parte dei seguenti soggetti:

(omissis in relazione a contenuti delle p. 121-122)

La gestione commissoriale ha conseguentemente avviato, con l’ausilio dei propri consulenti, l’attività di analisi e valutazione della documentazione pervenuta.

All'esito di tale fase di analisi, i Commissari Straordinari hanno adottato le seguenti determinazioni in ordine all'ammissione dei soggetti istanti alla successiva fase della procedura:

(omissis in relazione a contenuti della p. 123)

4.1.2 La fase di due diligence

Gli esiti delle valutazioni riportati al precedente paragrafo sono stati resi noti ai soggetti istanti mediante invio, a ciascuno di essi, di apposita comunicazione in data 19 giugno u.s. In particolare, con le suddette comunicazioni:

- (a) ai soggetti di cui al precedente punto (i) è stata comunicata l'incompatibilità della relativa manifestazione di interesse con la loro partecipazione alle successive fasi della procedura;
- (b) ai soggetti di cui ai precedenti punti (ii) e (iii), è stato richiesto di produrre le necessarie integrazioni documentali entro il termine del 23 giugno 2017;
- (c) ai soggetti di cui al precedente punto (iv) è stata comunicata l'ammissione alla successiva fase procedurale con invito ad accedere, previa sottoscrizione di idonei impegni di riservatezza, alla *virtual data-room* istituita da Alitalia per lo svolgimento della fase di *due diligence*.

A seguito dei passaggi procedurali sopra descritti, sono stati ammessi alla successiva fase della procedura 15 controparti, rispettivamente interessate, in base alla documentazione presentata in sede di manifestazione di interesse (e successive integrazioni), ai seguenti perimetri aziendali:

(omissis in relazione a contenuti delle p. 124-125)

I soggetti di cui sopra sono stati altresì stati invitati, con apposita lettera di procedura, a formulare, entro il termine del 21 luglio 2017, proposte non vincolanti per la definizione del programma della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e Cityliner.

Nel corso della fase di *due diligence* ai soggetti ammessi è stata anche offerta la possibilità di formulare quesiti e richieste documentali nell'ambito di un'apposita procedura di *Q&A*, nonché di svolgere incontri con i Commissari Straordinari e i relativi consulenti per eventuali approfondimenti in merito alle proposte da presentare.

In particolare, nell'ambito della procedura di *Q&A* sono state ricevute ed evase circa 231 richieste di informazioni o documenti.

4.1.3 Le proposte ricevute

In data 21 luglio 2017, venuto a scadenza il termine assegnato ai soggetti ammessi per la formulazione delle Proposte, la gestione commissariale ha preso atto che risultavano pervenute 13 Proposte, da parte dei seguenti soggetti:

(omissis in relazione a contenuti della p. 126)

4.1.4 L'analisi delle proposte ricevute

Le Proposte ricevute nell'ambito della procedura descritta al precedente paragrafo hanno formato oggetto di analisi, in particolare, con riferimento a:

- a) il perimetro aziendale oggetto delle medesime Proposte;
- b) l'indirizzo cui la Proposta è attinente tra quelli riportati all'articolo 27, comma 2 del D.Lgs. 270/1999;
- c) la strategia individuata per il conseguimento del recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali, con particolare riguardo alle misure industriali, commerciali ed organizzative prospettate, nonché agli investimenti ritenuti necessari ed alla loro scansione temporale.

Relativamente al perimetro aziendale di interesse, le 13 Proposte ricevute risultano ripartite come segue:

(omissis in relazione a contenuti delle p. 127-128)

4.1.5 Definizione dell'indirizzo del Programma

Alla luce delle proposte ricevute e delle analisi svolte, la gestione commissariale ha ritenuto di poter individuare, nei termini in appresso esposti, l'indirizzo, tra quelli indicati all'articolo 27, comma 2, del D.Lgs. 270/1999, alle lettere a), b) e b-bis), del programma per il recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali delle Società in A.S.

Ai fini di cui sopra, è stata in primo luogo valutata la sussistenza, nel caso di specie, dei presupposti per addivenire al conseguimento delle finalità sopra indicate sulla base di un programma di cessione. In questa prospettiva, sono stati considerati, in particolare, i

seguenti principali fattori, in quanto ritenuti determinanti ai fini della valutazione circa l'effettiva percorribilità, nel quadro della procedura di amministrazione straordinaria, di un percorso di cessione delle attività imprenditoriali delle Società in A.S.:

- (i) l'esigenza di garantire la regolare prosecuzione dell'attività di impresa delle Società in A.S. nelle more dell'espletamento delle procedure funzionali al conseguimento degli obiettivi dell'amministrazione straordinaria;
- (ii) i vincoli temporali posti dalla normativa di riferimento, con particolare riferimento al termine di sei mesi previsto dall'articolo 50 del D.L. 50/2017 per l'espletamento delle procedure individuate in esito alla ricezione delle Proposte nonché per il rimborso del finanziamento statale di cui alla medesima disposizione di legge;
- (iii) la natura delle misure organizzative, commerciali ed industriali potenzialmente necessarie, avuto riguardo al contenuto delle Proposte ricevute, per l'implementazione di una operazione di ristrutturazione, la plausibile entità degli investimenti necessari per la loro attuazione e la relativa tempistica;
- (iv) l'entità e le caratteristiche della complessiva esposizione debitoria delle Società in A.S., quale risultante dalle situazioni contabili delle medesime Società in A.S. disponibili alla data di avvio della procedura di amministrazione straordinaria.

(omissis in relazione a contenuti della p. 129)

In considerazione di quanto sopra esposto, si è ritenuto che, nel caso di specie, le finalità della procedura di amministrazione straordinaria, con particolare riferimento alla conservazione del patrimonio produttivo delle Società in A.S. ed al recupero dell'equilibrio economico delle relative attività imprenditoriali, potessero essere utilmente perseguite unicamente sulla base di un programma di cessione.

Tale indirizzo, del resto, è risultato essere quello maggiormente coerente con i contenuti delle proposte ricevute, le quali, in 11 casi su 13, erano incentrate su un programma di cessione.

Come sopra rappresentato, peraltro, le proposte in questione erano differenziate significativamente tra loro sotto il profilo del perimetro aziendale individuato quale

potenziale oggetto di cessione. Solo tre controparti hanno indicato, quale possibile oggetto dell'operazione di cessione, i complessi aziendali delle Società in A.S. nella loro interezza. I restanti soggetti hanno formulato Proposte aventi ad oggetto la cessione unicamente di determinate attività di volo, ovvero di determinate attività di *handling*.

4.2 La procedura per la cessione delle attività aziendali di Alitalia

4.2.1 Invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali

Con provvedimento in data 28 luglio 2017 il MISE ha autorizzato, su istanza degli organi commissariali, l'espletamento di una procedura per la cessione delle attività aziendali facenti capo alle Società in AS nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione (la ‘**Procedura**’).

Ai sensi di tale autorizzazione i Commissari Straordinari hanno pubblicato in data 1 agosto 2017 l’“*Invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. entrambe in amministrazione straordinaria*” (il ‘**Bando**’).

Il Bando (anch’esso autorizzato dal Ministero vigilante) ha previsto la possibilità per i soggetti interessati ed in possesso dei requisiti ivi indicati di presentare offerte vincolanti per l’acquisto, alternativamente, delle seguenti attività aziendali facenti capo ad Alitalia e Cityliner:

- (i) le attività aziendali facenti capo alle Società in AS unitariamente considerate (c.d. ‘*Lotto Unico*’) ovvero,
- (ii) le attività *aviation* (c.d. ‘*Lotto Aviation*’), costituite, in particolare, da beni e rapporti giuridici destinati alle attività di trasporto aereo esercitate dalle Società in AS ivi comprese le manutenzioni o
- (iii) le attività di *handling* (c.d. ‘*Lotto Handling*’), costituite, in particolare, da beni e rapporti giuridici facenti capo ad Alitalia destinati allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l’assistenza a terra a terzi.

Ai soggetti che, all’esito delle verifiche condotte dalla gestione commissariale con l’ausilio dei propri consulenti, sono risultati in possesso dei requisiti richiesti ai sensi del Bando è

stata inviata una lettera di procedura (di seguito, la ‘**Prima Lettera di Procedura**’), anch’essa esaminata dagli Organi di Vigilanza in sede di autorizzazione all’avvio della Procedura, e, previa sottoscrizione di idonei impegni di riservatezza, tali soggetti sono stati ammessi alla *data-room* virtuale istituita per consentire l’espletamento delle necessarie attività di *due diligence* sui complessi aziendali oggetto di dismissione.

In particolare, la Prima Lettera di Procedura è stata inviata ai seguenti soggetti:

(omissis in relazione a contenuti della p. 131)

Nel corso della fase di *due diligence* ai soggetti ammessi alla Procedura è stato dato accesso alla documentazione aziendale necessaria ai fini di una compiuta valutazione dei Lotti posti in vendita. Ai medesimi soggetti è stata altresì consentita la possibilità di formulare quesiti e richieste di chiarimento nell’ambito di una apposita procedura di *Q&A*, nonché di svolgere incontri con il *management* delle Società in A.S. Ai soggetti che ne hanno fatto richiesta è stato altresì consentito di svolgere visite ed ispezioni sugli aeromobili di proprietà delle medesime Società in A.S.

In data 21 settembre 2017, ai soggetti ammessi alla Procedura è stata inviata una seconda lettera di procedura (di seguito, la ‘**Seconda Lettera di Procedura**’), con la quale sono state comunicate alcune modifiche alla Prima Lettera di Procedura nonché le modalità di valutazione delle offerte vincolanti e le condizioni di ammissione alla successiva fase di negoziazione prevista ai sensi della Prima Lettera di Procedura, successivamente emendata con apposita comunicazione in data 25 settembre u.s.

Con la predetta Seconda Lettera di Procedura, la gestione commissariale ha anche disposto la proroga sino alle ore 18:00 del 16 ottobre 2017 del termine per la presentazione delle offerte vincolanti in relazione ai lotti oggetto della Procedura, inizialmente fissato al 2 ottobre 2017. Tale proroga si è resa necessaria, in particolare, per consentire ai partecipanti alla Procedura un più approfondito esame della documentazione resa disponibile in *data-room*.

4.2.2 Le manifestazioni di interesse ricevute

Entro la data e l'ora fissata dalla Seconda Lettera di Procedura sono pervenuti all'indirizzo indicato presso il Notaio Nicola Atlante in Roma n. **(omissis in relazione a contenuti della p. 132)** plichi (i ‘Pliche’).

In pari data i Pliche sono stati consegnati dal Notaio ai sottoscritti Commissari Straordinari che hanno quindi proceduto alla loro apertura per il riscontro del loro contenuto, rinviandone l'esame, con l'ausilio dei consulenti, ad una successiva riunione.

In tale sede hanno altresì stabilito di procedere prima all'esame dell'ammissibilità delle offerte presentate, da valutare in relazione alla loro corrispondenza alle previsioni della Prima e della Seconda Lettera di Procedura e quindi, relativamente alle offerte ritenute ammissibili, di procedere all'esame della documentazione prodotta ai fini dell'attribuzione dei punteggi ed individuare quindi i soggetti da ammettere alla successiva fase della Procedura prevista per la presentazione di offerte vincolanti migliorative.

(omissis in relazione a contenuti delle p. 133-134)

4.3 La procedura negoziata

Nelle more il Legislatore, con l'art. 12 del DL n. 148 del 2017, ha esteso al 30 aprile 2018 il termine ultimo assegnato alla gestione commissariale per procedere alla dismissione dei complessi aziendali facenti capo alle Società in AS, altresì espressamente ribadendo, per le amministrazioni straordinarie in oggetto, l'applicazione delle disposizioni dettate dall'art. 2, comma 2, secondo periodo, del DL n. 347 del 2003.

Alla luce dell'esaurimento della Procedura espletata e della normativa sopravvenuta, la gestione commissariale ha ritenuto che, per perseguire l'obiettivo della dismissione dei complessi aziendali delle Società in A.S. nel nuovo termine indicato dal Legislatore, la modalità più conforme ai principi richiamati dall'art. 50 del DL 50 del 2017 è costituita dall'espletamento di una procedura negoziata (anche espressamente ammessa dall'art. 4,

comma 4 quater, del DL n. 347 del 2003) (*omissis in relazione a contenuti della p. 134*) (la ‘Nuova Fase’).

Tale Nuova Fase è stata avviata da una comunicazione dell’Advisor avvenuta in data 22 dicembre 2017, su indicazione della gestione commissariale, con cui:

- a) agli offerenti, visti i contenuti dell’offerta presentata, sarà richiesto di manifestare la propria disponibilità a partecipare alla procedura negoziata per i Lotti di rispettivo interesse riservandosi di indicare i contenuti di tale negoziazione;
- b) agli offerenti non precedentemente ammessi alla Procedura oltre quanto sub (a) sarà altresì richiesto di comprovare il possesso dei requisiti richiesti dal Bando;
- c) ai soggetti ammessi alla Procedura ma che hanno manifestato l’indisponibilità a presentare offerta nei termini indicati dalle Lettere di Procedura sarà richiesta la disponibilità a partecipare alla procedura negoziata per i Lotti di rispettivo interesse riservandosi di indicare i contenuti di tale negoziazione.

Al 10 gennaio 2018, data di scadenza per la presentazione delle Manifestazioni di Interesse alla partecipazione alla Procedura Negoziata, sono state ricevute (*omissis in relazione a contenuti della p. 135*) Manifestazioni di Interesse, inviate da:

(*omissis in relazione a contenuti della p. 135*)

In seguito alla ricezione delle Manifestazioni di Interesse, ed avendo verificato il possesso dei requisiti richiesti dall’Invito, i Commissari Straordinari hanno comunicato ai soggetti interessati, tramite l’Advisor, un calendario di incontri, attualmente in corso di svolgimento, nel corso dei quali vengono affrontati principalmente i seguenti argomenti:

- a) perimetro del Lotto oggetto di cessione;
- b) piano industriale, investimenti previsti, numero di dipendenti impiegati immediatamente e da reimpiegare nel periodo di durata del piano e tutela del marchio;
- c) fonti di finanziamento disponibili in relazione alle esigenze del piano industriale;
- d) contratto di *handling* e Contratto per l’emissione e la vendita di Titoli di Viaggio e operazioni connesse ove la Procedura Negoziata abbia ad oggetto il Lotto Aviation;

- e) contratto di cessione del Lotto e relativo sistema di garanzie.

Ultimati gli incontri con ciascun soggetto interessato, i Commissari Straordinari invieranno contestualmente a tutti i soggetti che hanno presentato la Manifestazione di Interesse alla Procedura Negoziata per il Lotto Unico o il Lotto Aviation e che hanno partecipato agli Incontri, una lettera con la richiesta di presentazione di un'Offerta Vincolante per il Lotto Unico o per il Lotto Aviation.

Infine, sulla base di predeterminati criteri, i Commissari Straordinari individueranno la migliore Offerta Vincolante presentata per il Lotto Unico e per il Lotto Aviation ed avvieranno con il relativo offerente una successiva fase di negoziazione in esclusiva, all'esito della quale i Commissari Straordinari richiederanno al solo soggetto ammesso a tale fase di presentare un'Offerta Vincolante Definitiva.

Qualora a valle del completamento della Nuova Fase l'Offerta Vincolante Definitiva individuata dai Commissari Straordinari avesse ad oggetto il solo Lotto Aviation (escludendo quindi il Lotto Handling), la gestione commissariale provvederà successivamente a completare la cessione del Lotto Handling attraverso una procedura dedicata.

4.4 (*omissis*)

(omissis in relazione a contenuti delle p. 136-137)

4.5 *Altri asset destinati alla vendita*

Per quanto attiene alle attività di *handling* sono stati individuati fino a circa 105 mezzi aeroportuali (non più funzionali e/o con vita utile residua, che possono essere dismessi (venduti, affittati, rottamati, ecc) secondo le previste procedure fallimentari.

Inoltre, si segnala che nell'ambito delle dinamiche di gestione del magazzino relativo a lotti di materiali aeronautici di vario tipo si creano fisiologicamente delle rimanenze non più funzionali all'attività d'impresa, principalmente costituite da ricambi di configurazione obsoleta e solitamente classificata quale materiale “*slow moving*” (nessun prelievo negli ultimi 24 mesi e più) e/o “*no moving*” (nessuna movimentazione).

Tali eccedenze sono oggetto di cessione tramite espletamento di gare ufficiali al fine di massimizzare il valore di dismissione, rispettando le procedure aziendali all'uopo previste.

Nel corso del secondo semestre 2017 sono stati individuati lotti di materiali aeronautici di vario tipo non più necessari all'impiego su flotte attive Alitalia e sono state avviate 3 distinte gare di seguito riportate:

- Gara 1: parti motore (39 società invitate a partecipare, 5 offerte ricevute)
- Gara 2: parti cabina / *seats* (20 società invitate a partecipare, 2 offerte ricevute)
- Gara 3: magazzino 21/24 (40 società invitate a partecipare, 6 offerte ricevute)

Figura 45

Lotti - €mgl	Valore Lordo	Valore Netto	Valore di realizzo	Plusvalenza
Parti motore	98	91	776	685
Parti cabina / seat	68	32	46	14
Magazzino 21 / 24	524	91	296	205
Totale	690	213	1.118	904

Ulteriori procedure di analoga natura potranno essere espletate in futuro, ove dovessero crearsi nuovamente eccedenze di tale natura.

Dell'espletamento delle successive procedure verrà data evidenza nelle successive relazioni da pubblicarsi nei termini di legge.

5. LE PROSPETTIVE ECONOMICHE E FINANZIARIE DELLE SOCIETÀ IN A.S.

5.1. Il piano economico finanziario delle Società in A.S.

Attualmente la Società ha beneficiato della disponibilità di un prestito ponte da parte del MISE pari ad €900 milioni, ad oggi interamente erogato, di cui €103 milioni depositati presso IATA ed i restanti c.€800 milioni impiegati da Alitalia ed Alitalia Cityliner per esigenze di cassa a supporto del business.

I Commissari Straordinari continueranno ad implementare una radicale razionalizzazione dei costi, ove necessario anche presentando le necessarie istanze al MISE (con particolare riferimento ai contratti di leasing/manutenzione, ricorso alla cassa integrazione, ecc.).

5.2 (omissis)

(omissis in relazione a contenuti della p. 140-142)

5.3 (omissis)

(omissis in relazione a contenuti della p. 142-143)

6. GLI ONERI DELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

La procedura commissariale, per lo svolgimento delle sue funzioni si è avvalsa del contributo di diversi consulenti ai quali ha conferito specifici incarichi (per maggiori dettagli si rimanda all'allegato 1 ‘Incarichi di consulenza conferiti’). Fatte salve le competenze dei Commissari Straordinari, che saranno determinate per legge, i costi relativi agli incarichi di cui sopra sono da considerarsi non come oneri aggiuntivi per la procedura commissariale, in quanto in linea con analoghi oneri a cui i creditori avrebbero dovuto far fronte nel caso di un’ordinaria procedura concorsuale.

Tali costi, peraltro:

- saranno determinati in base ai valori minimi delle tariffe professionali, ove previste;

- saranno oggetto di adeguate verifiche, ove possibile;
- saranno commisurati al successo dell'operazione di affitto e cessione dei complessi aziendali.

Resta in ogni caso inteso che la procedura commissariale si atterrà al rigido rispetto delle direttive che in materia di costi delle procedure di amministrazione straordinaria sono state impartite dal vigilante MISE.

7. LE PREVISIONI IN ORDINE ALLA SODDISFAZIONE DEI CREDITORI

Si ritiene che sia allo stato evidentemente prematuro formulare compiute e definitive previsioni quantitative sulla soddisfazione dei creditori all'esito della presente procedura di amministrazione straordinaria. E ciò non soltanto per la fase solo iniziale in cui la medesima procedura si trova, ma anche per il quadro macroeconomico complessivo in cui si inserisce il programma sopra delineato.

Il valore delle risorse che potranno essere poste a servizio del soddisfacimento del ceto creditorio è di complessa procedura previsionale, stante la natura dell'operazione ipotizzata.

Inoltre, l'elevata specificità e complessità dei mercati in cui sono operative le Società in A.S., unitamente alla marcata volatilità della domanda e di altri fattori macroeconomici aventi una forte incidenza sull'andamento del settore del trasporto aereo rendono incerta e poco affidabile qualsiasi ipotesi previsionale di tipo astratto (o se si vuole meramente ipotetico), cioè non ancorata al concreto apprezzamento sul mercato dell'operazione definita nell'ambito del presente programma; stima che si avrà modo di effettuare in concreto solo in una fase più avanzata delle procedure in corso.

A ciò si aggiunga che il procedimento di formazione e verifica dello stato passivo delle Società in A.S. è allo stato ancora nella sua fase iniziale, con la conseguenza che l'ammontare delle rispettive masse passive potrebbero subire rilevanti variazioni.

Tuttavia e già da ora, senza poter scendere in questa fase in una determinazione di tipo quantitativo, è ben possibile apprezzare la straordinaria differenza in termini di realizzo delle pretese creditorie che si ha garantendo la continuità aziendale dei compendi aziendali

oggetto del presente programma rispetto alle alternative astrattamente percorribili. E, in questa prospettiva, la procedura sopra prospettata appare senz'altro, per le ragioni già esposte nell'ambito dei precedenti paragrafi del presente programma, quella meglio in grado di massimizzare la soddisfazione del ceto creditorio.

8. RISERVA DI INTEGRAZIONE

I Commissari Straordinari si riservano di integrare i contenuti del presente programma, all'esito dei necessari approfondimenti e delle opportune verifiche, con riferimento alle tematiche giudiziali e, in particolare, alle azioni potenzialmente esperibili ai fini della migliore soddisfazione del ceto creditorio.

I Commissari Straordinari di Alitalia SAI S.p.A. in A.S. ed Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S.

Dott. Luigi Gubitosi

Prof. Enrico Laghi

Prof. Stefano Paleari

(omissis, in relazione all'intero contenuto dell'allegato 1)