

Alitalia - SAI S.p.A. in Amministrazione Straordinaria
Alitalia Cityliner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

RELAZIONE FINALE

ex art. 61, terzo comma, D. Lgs. n. 270/1999
della procedura di amministrazione straordinaria
relativa alle società

Alitalia SAI S.p.A. in Amministrazione Straordinaria
Alitalia CityLiner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

I COMMISSARI STRAORDINARI

Avv. Gabriele Fava

Avv. Giuseppe Leogrande

Prof. Avv. Daniele Umberto Santosuosso

Premessa

La presente Relazione Finale viene redatta ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 61, terzo comma, del Decreto Legislativo 8 luglio 1999, n. 270 (di seguito “**D.Lgs. 270/1999**”) per illustrare gli esiti dell'esecuzione del programma applicato all'amministrazione straordinaria delle società Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. (di seguito “**Alitalia**”) e Alitalia Cityliner S.p.A. (di seguito “**Cityliner**”), come autorizzato dal Ministero dello Sviluppo Economico (ora Ministero delle Imprese e del Made in Italy) con decreto in data 14 ottobre 2021, a seguito di integrazione e modifica in conformità alle previsioni dell'art. 11-quater, commi 3 e 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito con modificazioni dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106) e conseguente adeguamento alla decisione della Commissione europea del 10 settembre 2021 C(2021) 6665 final in relazione al procedimento SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) - Italy - Newco ITA.

Al riguardo, si premette che:

- con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico in data 2 maggio 2017, Alitalia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 18 febbraio 2004, n. 39) (di seguito “**D.L. 347/2003**”). Con il medesimo decreto sono stati nominati Commissari Straordinari di Alitalia il Dott. Luigi Gubitosi, il Prof. Enrico Laghi ed il Prof. Stefano Paleari. Al Dott. Luigi Gubitosi venivano attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissariale;
- con sentenza in data 11 maggio 2017, il Tribunale di Civitavecchia ha accertato e dichiarato lo stato di insolvenza di Alitalia ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 4 del D.L. 347/2003;
- con successivo decreto del Ministero dello Sviluppo Economico in data 12 maggio 2017, Cityliner 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 i medesimi Commissari Straordinari;
- con sentenza in data 29 maggio 2017, il Tribunale di Civitavecchia ha dichiarato lo stato di insolvenza di Cityliner ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 4 del D.L. 347/2003;
- in data 12 maggio 2017 è stato nominato il Comitato di Sorveglianza nelle persone del Dott. G. Carlotti (presidente – esperto), Dott. A. Celotto (esperto), Dott. S. Firpo (esperto), Avv. R. Quagliana (rappresentante dei creditori), Dott. A. Simoni (rappresentante dei creditori);

- in data 25 ottobre 2017, le società in Amministrazione Straordinaria hanno presentato al Ministero dello Sviluppo Economico istanza per la proroga di 90 (novanta) giorni del termine per la presentazione del programma delle procedure di amministrazione straordinaria a far data dal 29 ottobre 2017;
- con decreto del 27 ottobre 2017, il Ministero dello Sviluppo Economico ha disposto *“la proroga fino al 27 gennaio 2018 del termine di presentazione del Programma relativo alle società del Gruppo Alitalia in Amministrazione Straordinaria”*;
- in data 27 gennaio 2018, i Commissari Straordinari hanno sottoposto agli organi di vigilanza il programma della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e Cityliner secondo l’indirizzo della cessione dei complessi aziendali di cui all’art. 27, comma 2, lett. 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, nonché ai sensi dell’art. 4, comma 2, del D.L. 347/2003 e degli artt. 54 e ss. del D.Lgs. 270/1999 (di seguito il **“Programma”**);
- in ragione degli stretti legami societari ed imprenditoriali esistenti tra Alitalia e Cityliner, il Programma (unico) è stato predisposto con riguardo ad entrambe le società in Amministrazione Straordinaria ai sensi dell’art. 3, comma 3-*bis*, del D.L. 347/2003, fermo restando il principio di autonomia delle masse attive e passive delle singole società;
- con proprio decreto in data 23 marzo 2018, il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato l’esecuzione del Programma di cessione dei complessi aziendali di Alitalia e CityLiner, che in data 26 marzo 2018 è stato depositato presso il Tribunale di Civitavecchia;
- ai sensi del combinato disposto degli artt. 27, comma 2, e 57, comma 4, del D.Lgs. 270/1999, il termine di durata del Programma, in quanto redatto sulla base dell’indirizzo della cessione dei complessi aziendali, veniva fissato in un anno dalla data di autorizzazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico e, dunque, fino al 23 marzo 2019;
- con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 5 dicembre 2018, l’Avv. Daniele Discepolo è stato nominato Commissario Straordinario di Alitalia e Cityliner in sostituzione del Dott. Luigi Gubitosi, che aveva rassegnato le proprie dimissioni in data 20 novembre 2018;

- con istanza del 19 marzo 2019, l'Organo Commissariale ha richiesto una proroga del termine per l'esecuzione del Programma applicato ad Alitalia e Cityliner ai sensi dell'art. 4, comma 4-ter, del DL 347/2003, per un periodo di 12 (dodici) mesi a decorrere dalla precedente scadenza e, quindi, sino al 23 marzo 2020;
- con proprio provvedimento del 20 maggio 2019, il Ministero dello Sviluppo Economico ha concesso una proroga per ulteriori dodici mesi (e così fino al 23 marzo 2020) del termine di esecuzione del programma di cessione dei complessi aziendali facenti capo alle società in Amministrazione Straordinaria;
- con decreto del 12 dicembre 2019, il Ministro dello Sviluppo Economico, ha nominato con effetto immediato, in sostituzione dei dimissionari Avv. Daniele Discepolo, Prof. Enrico Laghi e Prof. Stefano Paleari, il Commissario Straordinario Avv. Giuseppe Leogrande;
- successivamente, con istanza presentata in data 22 gennaio 2020, il Commissario Straordinario, richiamato lo sviluppo del precedente tentativo di cessione dei complessi aziendali conclusosi con esito negativo, ha chiesto la proroga per ulteriori 12 mesi del termine di esecuzione del Programma, tenuto conto della necessità di (i) integrare il Programma già approvato mediante un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali in ossequio al disposto dell'art. 1 del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 30 gennaio 2020, n. 2), e (ii) in termini sostanzialmente contestuali, avviare una nuova procedura di cessione, previa ulteriore sollecitazione del mercato, nel rispetto dei principi di parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione;
- il Ministro dello Sviluppo Economico, in accoglimento della predetta istanza, ha disposto la proroga per ulteriori 12 mesi, e, dunque, sino a tutto il 23 marzo 2021, del termine di esecuzione del Programma con proprio decreto in data 25 febbraio 2020;
- per fronteggiare la fase emergenziale determinata dal diffondersi della pandemia da Covid-19 è stato emanato, nelle more del termine di esecuzione delle formalità previste dall'art. 1 del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 30 gennaio 2020, n. 2), il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77), il cui art. 51 recita *"I termini di esecuzione dei programmi, predisposti secondo gli indirizzi di cui all'articolo 27, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, già autorizzati ai sensi dell'articolo 57 del medesimo decreto legislativo, delle società ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, anche qualora già prorogati ai sensi*

dell'articolo 4, commi 4-ter e 4-septies del medesimo decreto-legge n. 347 del 2003, aventi scadenza successiva al 23 febbraio 2020, sono prorogati di sei mesi?;

- atteso che il Programma rientrava tra i programmi di esecuzione delle procedure di amministrazione straordinaria i cui termini sono prorogati di diritto di sei mesi ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 51 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77), ne è conseguita la proroga *ex lege* del termine di durata del Programma sino al 23 settembre 2021;
- in data 20 ottobre 2020, il Comitato di Sorveglianza è stato rinnovato nelle persone del Dott. G. Carlotti (presidente – esperto), Dott. F. Caldiero (esperto), Dott. A. Ippoliti (esperto), Avv. B. Ballatore (rappresentante dei creditori), Dott. F. Esposito (rappresentante dei creditori);
- successivamente, con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 5 marzo 2021, nelle procedure di Amministrazione Straordinaria di Alitalia e Cityliner, in aggiunta al Commissario Straordinario Avv. Giuseppe Leogrande, sono stati nominati nell'Organo Commissariale l'Avv. Gabriele Fava e il Prof. Avv. Daniele Umberto Santosuosso;
- nelle more del termine di esecuzione del Programma, la procedura di cessione delle attività delle società in Amministrazione Straordinaria ha successivamente trovato la propria specifica regolamentazione nelle previsioni dell'art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), in cui sono state trasfuse le previsioni dell'articolo 6 del decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99 (non convertito) che, al riguardo, ha previsto quanto segue nei commi da 2 a 5:

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

3. A seguito della decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020, e in conformità al piano industriale valutato dalla Commissione stessa, l'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e l'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria provvedono, anche mediante trattativa privata, al trasferimento, alla società di cui al citato articolo 79, dei complessi aziendali individuati nel piano e pongono in essere le ulteriori procedure necessarie per l'esecuzione del piano industriale medesimo. Sono revocate le procedure in

corso alla data di entrata in vigore del decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99, dirette, anche ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge n. 137 del 2019, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, al trasferimento dei complessi aziendali che risultino incompatibili con il piano integrato o modificato tenendo conto della decisione della Commissione europea.

4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-bis.

5. Il programma di cui al comma 4 del presente articolo può essere autorizzato, in quanto coerente con il piano di cui al comma 3, a prescindere dalle verifiche di affidabilità del piano industriale previste dall'articolo 63, comma 3, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, che potranno non essere effettuate dall'amministrazione straordinaria in quanto assorbite dalla positiva valutazione da parte della Commissione europea del piano medesimo”;

- il Programma applicato ad Alitalia e Cityliner è stato modificato dai Commissari Straordinari in ossequio alla suindicata previsione normativa e sottoposto agli Organi di Vigilanza con istanza di autorizzazione in data 11 ottobre 2021, come successivamente integrata il 12 ottobre 2021;
- con proprio decreto in data 14 ottobre 2021, il Ministero dello Sviluppo Economico, con il parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, ha autorizzato la modifica del Programma predisposta dai Commissari Straordinari per adeguare la cessione di beni, contratti e complessi aziendali delle società in Amministrazione Straordinaria ai criteri vincolanti della Commissione europea e della normativa nazionale di riferimento;
- il Programma, come modificato in conformità alla normativa di riferimento sopra richiamata, ha previsto l'applicazione di un programma di cessione di complessi di beni e contratti, a trattativa privata con la società Italia Trasporto Aereo S.p.A., per quanto concerne il perimetro “*Aviation*”, secondo l'indirizzo di cui all'art. 27, comma 2, lett. b-bis), del D.Lgs. 270/1999, e di un programma di cessione di complessi aziendali, mediante procedura ad evidenza pubblica, per quanto concerne le attività di assistenza aeroportuale (suddivisa in lotti per gli aeroporti di Milano Linate e Fiumicino) e manutentiva, secondo l'indirizzo di cui all'art. 27, comma 2, lett. a), del D.Lgs. 270/1999;
- la cessione del perimetro *Aviation* è avvenuta con contratto di compravendita sottoscritto tra l'Amministrazione Straordinaria e Italia Trasporto Aereo S.p.A. in data 14 ottobre 2021, con effetti a decorrere dal giorno seguente;
- la cessione del lotto Fiumicino del ramo *handling* è avvenuta, a seguito di svolgimento di procedura ad evidenza pubblica, con contratto di compravendita sottoscritto tra l'Amministrazione Straordinaria e Swissport International Ltd., quale aggiudicataria della gara, in data 12 luglio 2022, con effetti a decorrere dal 14 luglio 2022;
- in data 20 settembre 2022, nelle more del completamento della cessione dei rimanenti complessi aziendali, considerato che il Programma - di durata stabilita in un anno dall'autorizzazione della modifica (occorsa il 14 ottobre 2021) - sarebbe fisiologicamente venuto a scadere al 14 ottobre 2022 in ragione del disposto dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), i Commissari Straordinari hanno presentato istanza di proroga *ex art. 66 del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270*;
- con provvedimenti in data 28 settembre 2022, previa autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico e parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, il Tribunale di Civitavecchia - Sezione Fallimentare ha disposto la proroga per un periodo di tre mesi, e, dunque, sino al 14 gennaio 2023,

del termine di esecuzione del Programma applicato, rispettivamente, ad Alitalia e a Cityliner, tenuto conto che nella fattispecie il Programma di cessione dei complessi aziendali fosse in fase di completamento, e che risultavano in corso “*attività di imminente definizione necessarie per la corretta esecuzione dei contratti di trasferimento dei complessi aziendali afferenti alle attività di handling aeroportuale su Milano-Linate e di manutenzione, nonché per la corretta gestione e definizione dei servizi residuali*”;

- la cessione del lotto Linate del ramo *handling* è avvenuta, a seguito di svolgimento di procedura ad evidenza pubblica, con contratto di compravendita sottoscritto tra l'Amministrazione Straordinaria e Swissport International Ltd., quale aggiudicataria della gara, in data 27 settembre 2022, con effetti a decorrere dal 1° ottobre 2022;
- la cessione del ramo manutenzione è avvenuta, a seguito di svolgimento di procedura ad evidenza pubblica cui ha fatto seguito una fase di trattativa privata autorizzata, con contratto di compravendita sottoscritto tra l'Amministrazione Straordinaria e Atitech S.p.A. in data 13 ottobre 2022, con effetti a decorrere dal 1° novembre 2022;
- al fine di addivenire alle suindicate cessioni dei complessi aziendali nel rispetto della decisione della Commissione europea del 10 settembre 2021, cui la Procedura ha dovuto adeguare il Programma ai sensi del summenzionato art. 11-quater, l'Amministrazione Straordinaria si è trovata nella complessa condizione di dover operare il frazionamento e la perimetrazione dei propri rami aziendali dapprima privi di autonomia funzionale, sia con riguardo a sistemi ed attività centralizzate (quali ad esempio i sistemi IT, i servizi di medicina generale, la piattaforma training, la mensa aziendale, le *utilities*, etc.), sia in relazione a fornitori comuni e contrattualizzati con Alitalia quale unico centro di interessi (quali ad esempio il servizio di buste paga, le licenze di applicativi software, i contratti afferenti alla gestione delle infrastrutture della zona tecnica, le forniture di carburante, la vigilanza, la sanificazione, etc.);
- per l'effetto, nei contratti di cessione dei rami *handling* e manutenzione è stato previsto l'impegno dell'Amministrazione Straordinaria di fornire ai cessionari dei complessi aziendali alcuni servizi transitori necessari per l'ordinata continuazione delle attività d'impresa senza criticità e/o soluzione di continuità, tra cui quelli afferenti ai servizi e ai sistemi informatici, per natura essenziali allo svolgimento di qualsiasi attività aziendale;
- la proroga di tre mesi del Programma, disposta *ex art.* 66 del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270 dal Tribunale di Civitavecchia a settembre 2022, è risultata insufficiente in termini temporali, sia in ragione dell'allungamento dei tempi necessari per completare la cessione del ramo manutenzione (la cui efficacia è decorsa dal 1° novembre 2022), sia per il protrarsi delle complessità correlate al

trasferimento delle attività afferenti alle *branch* estere ed al loro avvicendamento con le nuove unità locali di Atitech S.p.A. per quanto concerne i dieci scali esteri (Parigi, Casablanca, Buenos Aires, Francoforte, San Paolo, Osaka, Monaco di Baviera, Mosca, Tel Aviv e Tunisi) ove è svolta attività di manutenzione di linea a clienti stranieri;

- con specifico riguardo alla cessione del ramo manutenzione, non è stato infatti possibile procedere immediatamente - per ragioni normative - al trasferimento ad Atitech S.p.A., in uno con l'azienda, dei contratti inclusi nel ramo e sottoscritti con clienti extra-UE operanti aeromobili non-EASA, stante la mancanza delle necessarie autorizzazioni e certificazioni in capo a quest'ultima. Tali contratti sono pertanto rimasti in vigore con l'Amministrazione Straordinaria, quale titolare delle necessarie autorizzazioni e certificazioni, che è stata tenuta a continuare in proprio la prestazione dei relativi servizi manutentivi per il periodo di tempo necessario affinché Atitech S.p.A. fosse debitamente certificata dalle competenti autorità straniere e, per le attività svolte all'estero, avesse completato la costituzione di proprie sedi secondarie;
- all'esito della cessione dei complessi aziendali previsti dal Programma, sono altresì residuati ambiti operativi ed attività d'impresa ancillari facenti capo all'Amministrazione Straordinaria, non ricompresi nei predetti rami (quali, l'esercizio delle sedi secondarie di Alitalia all'estero (*branch*) fino alla loro chiusura nel rispetto di tempi e modalità compatibili con l'esigenza di prosecuzione dei servizi transitori, la gestione delle funzioni centralizzate già a servizio delle attività facenti capo unitario ad Alitalia e Cityliner, il completamento dei servizi di assistenza al rimborso dei biglietti e dei *voucher* non utilizzati ai sensi dell'art. 11-quater, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73);
- in considerazione della situazione di particolare complessità innanzi descritta e dell'utilità della prosecuzione dell'esercizio d'impresa per il completamento delle attività ancillari e transitorie innanzi descritte, con istanza in data 1° dicembre 2022 ex art. 4, comma 4-septies, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 (convertito - con modificazioni - con Legge 18 febbraio 2004, n. 39), i Commissari Straordinari hanno richiesto la proroga di ulteriori 12 (dodici) mesi del termine di esecuzione del Programma;
- con decreto in data 10 gennaio 2023, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy ha disposto la proroga fino al 14 gennaio 2024 del termine di esecuzione del Programma di Alitalia e Cityliner;
- in data 4 dicembre 2023, l'Avv. Gabriele Fava ha presentato al Ministro delle Imprese e del Made in Italy le proprie dimissioni dall'incarico di Commissario Straordinario della Procedura.

Premesso quanto innanzi, la presente Relazione Finale intende dare atto:

(A) dell'avvenuta esecuzione:

- del programma di cessione del c.d. perimetro *Aviation* ai sensi dell'art. 27, comma 1, lett. b bis) D.Lgs. 270/1999;
- del programma di cessione del ramo *handling* ai sensi dell'art. 27, comma 1, lett. a) D.Lgs. 270/1999;
- del programma di cessione del ramo manutenzione (anche "*Maintenance*") ai sensi dell'art. 27, comma 1, lett. a) D.Lgs. 270/1999,

come articolati nella Programma da ultimo autorizzato in data 14 ottobre 2021, a seguito di istanza di modifica;

(B) dell'esecuzione delle ulteriori attività che, pur non incidendo sul Programma, sono state poste in essere dall'Amministrazione Straordinaria per conformarsi alla decisione della Commissione europea - DG Concorrenza in data 10 settembre 2021 C(2021) 6665 final in relazione al procedimento SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) - Italy - Newco ITA; e

(C) dell'esecuzione delle attività transitorie contemplate dalle proroghe sopra richiamate.

(A) Esecuzione dei tre programmi

A valle dell'avvento della pandemia da Covid-19, il Legislatore è intervenuto a più riprese sulla disciplina di integrazione e modifica del Programma al fine di consentire un percorso condiviso con la Commissione europea - DG Concorrenza in ordine al trasferimento di complessi di beni e contratti destinati a Italia Trasporto Aereo S.p.A. (di seguito, per brevità, anche "ITA"), disponendo in sostanza quanto segue:

- (i) l'obbligo di adeguare il Programma alla decisione della Commissione europea e al piano industriale predisposto da ITA, quale nuovo vettore a partecipazione pubblica ai sensi dell'art. 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (cfr. art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106);
- (ii) la possibilità di adottare distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'art. 27 del D.Lgs. 270/1999 per ogni singolo ramo, in conformità alle procedure di vendita indicate nella decisione della Commissione europea, con previsione della cessione anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, la cui composizione è espressamente riconosciuta come ripetermetrabile in coerenza con la decisione della Commissione europea;
- (iii) la possibilità di procedere a trattativa privata diretta per la cessione del perimetro *Aviation* (art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), nella configurazione risultante dall'offerta vincolante formulata da ITA;
- (iv) la cessazione dell'attività d'impresa conseguente all'esecuzione del Programma, con successiva prosecuzione dell'Amministrazione Straordinaria ai fini del completamento delle attività liquidatorie nell'interesse del ceto creditorio.

Tale disciplina speciale si riconnette alle disposizioni di cui al D.L. 347/2023 a mente della quale e con specifico riferimento alle imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali (art. 5, comma 2-ter) *“nell'ambito delle consultazioni di cui all'articolo 63, comma 4, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, ovvero esaurite le stesse infruttuosamente, il Commissario e il cessionario possono concordare il trasferimento solo parziale di complessi aziendali o attività produttive in precedenza unitarie e definire i contenuti di uno o più rami d'azienda, anche non preesistenti, con individuazione di quei lavoratori che passano alle dipendenze del cessionario. I passaggi anche solo parziali di lavoratori alle dipendenze del cessionario possono essere effettuati anche previa collocazione in cassa integrazione guadagni straordinaria o cessazione del rapporto di lavoro in essere e assunzione da parte del cessionario”*.

In conseguenza di quanto innanzi, la procedura di cessione delle attività di Alitalia e Cityliner¹ ha trovato la propria specifica regolamentazione nelle previsioni dell'articolo 6 del decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99, poi trasfuso nell'art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), che ha stabilito quanto segue:

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

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

4. I Commissari straordinari provvedono alla modifica del programma della procedura di amministrazione straordinaria al fine di adeguarlo alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020. A tal fine possono procedere all'adozione, per ciascun ramo d'azienda oggetto di cessione, di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di autorizzazione alla modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli rami d'azienda, perimetrati in coerenza con il piano di cui al comma 3. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta.

¹ Le procedure di cessione/liquidazione si riferiscono, in termini unitari, alle due società del Gruppo Alitalia, Alitalia SAI S.p.A. in A.S. e Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S. ai sensi degli artt. 81, comma 2, e 86, comma 1, D.Lgs. 270/1999 e dell'articolo 3, comma 3 bis D.Lgs. 347/2003.

5. Il programma di cui al comma 4 del presente articolo può essere autorizzato, in quanto coerente con il piano di cui al comma 3, a prescindere dalle verifiche di affidabilità del piano industriale previste dall'articolo 63, comma 3, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, che potranno non essere effettuate dall'amministrazione straordinaria in quanto assorbite dalla positiva valutazione da parte della Commissione europea del piano medesimo”.

In data 15 luglio 2021, la Commissione europea - DG Concorrenza ha inviato alle autorità italiane una *comfort letter* anticipatoria della propria decisione in relazione all'ultima versione del piano industriale trasmessole dalla società di cui all'art. 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27), Italia Trasporto Aereo S.p.A..

Con tale *comfort letter* (trasmessa alla Procedura per conoscenza in data 29 luglio 2021), la Commissione europea ha osservato, per quanto di interesse dell'Amministrazione Straordinaria, “...che il piano aziendale presentato dalle autorità in data 8 luglio 2021 indica un perimetro di attività ridotto per ITA rispetto a quello di Alitalia, e che l'Italia si è impegnata a realizzare l'Operazione rispettando determinati parametri in una serie di precedenti contributi.

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

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

ITA non rileverà biglietti prepagati da Alitalia;

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

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

- 1) ci sia proporzionalità tra il volume degli slot e la capacità di volo acquisita da Alitalia;

2) gli slot acquisiti vengano utilizzati sin dalla fase di start up.

Ciò significa, aeroporto per aeroporto:

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

- Roma Fiumicino: ITA non acquisirà più slot di quelli da utilizzare nella fase di start up, ovvero 178 slot giornalieri;

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

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

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

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

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

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

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

Si prega di notare che questa è l'opinione preliminare della DG Concorrenza, sulla base delle informazioni disponibili, che non possono essere considerate una posizione formale della Commissione dell'Unione europea" [traduzione in italiano dall'originale].

La *comfort letter* della Commissione europea era incentrata sulla discontinuità aziendale tra l'Amministrazione Straordinaria e la newco ITA, prevedendo espressamente che tale discontinuità venisse conseguita attraverso, da una parte, la cessione diretta dall'una all'altra di beni e servizi limitati rientranti nel c.d. perimetro *Aviation* e, dall'altra parte, l'avvio di procedure ad evidenza pubblica per la vendita da parte di Alitalia del marchio e delle altre attività aziendali.

Con comunicazioni in data 22 luglio e 1° agosto 2021, l'Amministrazione Straordinaria ha pertanto chiesto ad ITA di inviare il piano industriale nella versione approvata dalla Commissione europea (contenente l'esatta perimetrazione dei rami, con identificazione degli *asset* di interesse e l'indicazione del prezzo offerto, anche ai fini della valutazione di congruità), nonché la proposta vincolante per l'acquisto del perimetro *Aviation* sulla quale avviare la trattativa privata di cui al dettato normativo del suindicato art. 11-quater, commi 3 e 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73. Per effetto di tali previsioni di legge, infatti, la Procedura era tenuta ad adeguarsi alla decisione della Commissione europea e recepirne le indicazioni vincolanti nel Programma della Amministrazione Straordinaria di cui all'art. 27 del D.Lgs. 270/1999, da modificare in coerenza con il piano industriale di ITA.

In data 10 agosto 2021, l'Amministrazione Straordinaria ha sottoscritto con ITA un *memorandum of understanding* preordinato ad avviare le attività di analisi congiunta e stabilire tempi e modalità per addivenire ad una compiuta definizione del perimetro *Aviation* oggetto di trasferimento, in conformità al piano industriale di ITA.

Con nota del 12 agosto 2021, successivamente integrata in data 19 agosto 2021, la Procedura ha presentato istanza al Ministero dello Sviluppo Economico per essere autorizzata a:

- (i) stipulare un accordo trilaterale con ITA e l'International Air Transport Association (IATA), per la cessione alla prima dei codici "AZ" e della piastrina "055" contestualmente al trasferimento del perimetro *Aviation*; e
- (ii) chiudere le vendite dei servizi di trasporto aereo di Alitalia per il periodo successivo al 15 ottobre 2021, subordinatamente ed in contestualità con l'effettivo avvio della commercializzazione dei biglietti da parte di ITA - da comunicarsi formalmente a cura di quest'ultima con assunzione di ogni correlata responsabilità - segnalando altresì l'urgenza di definire le modalità attuative di accesso al fondo per l'indennizzo dei passeggeri di cui all'art. 11-quater, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106).

La predetta istanza è conseguita all'impegno richiesto ad ITA da parte della Commissione europea, per la valutazione positiva dell'operazione, di non assumere e/o rendersi cessionaria dei biglietti pre-pagati

e non volati già emessi da Alitalia per il periodo successivo all'avvio delle proprie operazioni di volo, rappresentando le azioni ivi richieste l'unico strumento per dare corso - nel rispetto delle esigenze di tutela dell'utenza - alla commercializzazione dei biglietti di ITA con anticipo rispetto all'avvio delle operazioni di volo della stessa, concordato tra le autorità italiane e quelle europee per il 15 ottobre 2021.

La predetta istanza è stata accolta con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 23 agosto 2021, ai sensi del quale l'Organo Commissariale è stato autorizzato *“nelle more della procedura di cessione dei compendi aziendali, a consentire in via provvisoria ad ITA l'utilizzo della piattaforma di vendita di Alitalia, configurata per l'emissione di biglietti contraddistinti dagli identificativi “AZ” e “055”, in virtù di apposito contratto di servizi (mandato senza rappresentanza), e, per l'effetto, a chiudere le vendite dei servizi di trasporto aereo di Alitalia per il periodo decorrente dal 15 ottobre 2021, data individuata da ITA per l'avvio delle proprie operazioni di volo, subordinatamente ed in contestualità con l'effettivo avvio, con le predette modalità, della commercializzazione dei biglietti da parte di ITA, ferma restando l'assunzione da parte della stessa ITA di qualsivoglia responsabilità a ciò connessa, in coerenza con gli esiti positivi del procedimento pendente presso i competenti servizi della Commissione europea e con la definizione dell'intera operazione”*.

A seguito dell'autorizzazione, inoltre, ITA ha provveduto a manlevare espressamente ed incondizionatamente l'Amministrazione Straordinaria da ogni e qualsiasi obbligazione connessa ai servizi di trasporto aereo commercializzati per conto di ITA con codice “AZ” prima dell'effettivo trasferimento di tale codice.

In data 16 agosto 2021, ITA ha presentato all'Amministrazione Straordinaria un'offerta non vincolante e sottoposta a condizioni per l'acquisto di beni, *assets* e rapporti ricompresi nel perimetro *Aviation*, genericamente descritti nell'allegato alla stessa.

In data 23 agosto 2021, entro il termine di validità della suindicata offerta non vincolante, la Procedura, pur facendo rilevare come si rendesse necessaria l'esatta individuazione dei beni e dei contratti afferenti al perimetro *Aviation* oggetto di cessione mediante trattativa privata per l'assunzione delle determinazioni di cui all'art. 56 del D.Lgs. 270/1999 nella definizione delle modifiche da apportare al programma (allorché fosse stata assunta la decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4- bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, nonché - per quanto non di interesse - quelle di cui all'art. 50 del D.Lgs. 270/1999 ed all'art.11-quater, comma 7, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106)), ha confermato la propria volontà di proseguire la trattativa privata.

In data 24 agosto 2021, ITA ha formulato un'offerta vincolante all'Amministrazione Straordinaria, aperta ad accettazione sino al 31 agosto 2021, per acquistare beni, rapporti e attività di Alitalia costituenti parte delle attività *Aviation*, confacenti alle esigenze contenute nel proprio piano industriale, oggetto di esame da parte della Commissione europea.

I Commissari Straordinari hanno immediatamente sottoposto la suindicata offerta vincolante all'esame dei propri organi di sorveglianza per essere autorizzati all'accettazione.

Nelle more del completamento dell'*iter* autorizzativo, con nota in data 31 agosto 2022, l'Amministrazione Straordinaria ha espresso la propria adesione all'offerta vincolante di ITA, subordinatamente a:

1. l'acquisizione dell'autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico;
2. l'acquisizione della perizia di stima stilata con riferimento al perimetro definitivo del ramo *Aviation*, anche in considerazione della tipologia del programma di cessione da adottarsi a cura della Procedura ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 270/1999, in conformità al piano industriale di ITA;
3. la valutazione in termini di conformità e rispondenza alla decisione finale della Commissione europea in relazione al piano industriale di ITA di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18;
4. la formale autorizzazione del Programma oggetto di modifica nei termini di cui ai commi 3 e 4 dell'art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 per effetto della predetta decisione della Commissione europea, atteso che la cessione del perimetro *Aviation* a trattativa privata avrebbe integrato parte dell'esecuzione del programma medesimo.

Allo stesso tempo, l'Organo Commissariale ha formulato una serie di rilievi in ordine ai contenuti dell'offerta vincolante, alcuni dei quali evidenziati anche dal Comitato di Sorveglianza, tra cui la necessità di addivenire all'esatta definizione degli *asset*, dei beni e dei rapporti contrattuali oggetto di trasferimento - al netto di eventuali errori materiali o di obiettive e insuperabili sopravvenienze non conosciute al momento dell'offerta - anche in ragione della natura eccezionale e, per molti aspetti, derogatoria rispetto alla disciplina generale, del procedimento delineato dal citato art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, nonché l'esigenza di superare alcuni profili di incompletezza e di incompatibilità con la disciplina della Procedura dettata dal D.Lgs. 270/1999.

La predetta nota è stata riscontrata da ITA con comunicazione del 1° settembre 2021, che ha aperto al processo di superamento dei rilievi formulati dall'Amministrazione Straordinaria.

Sempre in data 1° settembre 2021, il Ministro dello Sviluppo Economico ha autorizzato i Commissari Straordinari ad accettare l'offerta pervenuta da ITA, nel rispetto delle seguenti condizioni:

1. conformità alle procedure ed ai vincoli stabiliti, con particolare riferimento alla decisione finale della Commissione europea, prevista dall'art. 79, comma 4-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 e dall'art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73;
2. esatta individuazione, prima della stipula, della documentazione contrattuale definitiva del perimetro del ramo *Aviation* oggetto di cessione, anche ai fini dell'esatta determinazione del prezzo;
3. espunzione delle clausole meramente potestative dall'offerta presentata da ITA;
4. prezzo indicato per l'offerta fisso, coerente con le risultanze della perizia di stima.

Con decisione assunta in data 10 settembre 2021 a definizione del procedimento SA.58173, la Commissione europea - DG Concorrenza ha ritenuto che ITA non costituisse il successore economico di Alitalia e che, pertanto, non fosse responsabile per la restituzione degli aiuti di Stato ricevuti da quest'ultima. In particolare, il comunicato stampa rilasciato dai servizi della Commissione europea a margine della decisione ne ha riassunto i contenuti come segue:

“Nel 2020, l'Italia ha istituito un nuovo vettore aereo, ITA, che prevede di rilevare parte delle attività di Alitalia e i relativi diritti. In una decisione separata di oggi, la Commissione ha concluso che due prestiti statali per un importo di 900 milioni di euro, concessi dall'Italia ad Alitalia nel 2017, sono illegali ai sensi delle norme UE sugli aiuti di Stato.

Le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato stabiliscono che una nuova società che acquisisce le attività di un'altra società non è responsabile per gli aiuti ricevuti in passato dal venditore, se le due società sono sufficientemente diverse l'una dall'altra - in altre parole, se esiste una "discontinuità economica" tra le due società. Secondo le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, la "discontinuità economica" viene valutata in base a una serie di criteri stabiliti dai tribunali dell'Unione, come la portata degli attivi trasferiti e la logica economica della transazione.

La Commissione ha concluso che, sulla base del piano dell'Italia per la nuova società e delle condizioni alle quali alcuni beni saranno trasferiti da Alitalia a ITA, esiste una discontinuità economica tra Alitalia e ITA. Di conseguenza, ITA non sarà responsabile dei 900 milioni di euro, più gli interessi, che Alitalia deve rimborsare all'Italia a seguito della decisione separata della Commissione di oggi.

Il piano elaborato dall'Italia comprende una serie di elementi per garantire la discontinuità economica tra le due compagnie:

i. Per quanto riguarda il trasporto aereo, ITA avrà un perimetro di attività significativamente ridotto. Gestirà meno della metà della flotta di aerei di Alitalia. Si concentrerà sulle rotte redditizie e abbandonerà quelle in perdita. L'Italia si è inoltre impegnata a utilizzare solo un numero di slot di decollo e atterraggio di Alitalia commisurato alla sua capacità di volo.

ii. ITA potrà rilevare solo parti limitate delle attività di handling e manutenzione di Alitalia. Queste attività saranno vendute con gare aperte, trasparenti, non discriminatorie e incondizionate. In particolare, ITA potrà concorrere solo per una quota di maggioranza delle attività di assistenza a terra dell'aeroporto di Roma Fiumicino e potrà concorrere solo per una quota di minoranza del ramo d'azienda manutenzione di Alitalia.

iii. Il marchio Alitalia sarà venduto con una gara aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata al miglior offerente. ITA potrà partecipare alla gara in concorrenza con altri offerenti.

iv. Il programma di fidelizzazione MilleMiglia di Alitalia sarà venduto con una gara aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata, alla quale ITA non potrà partecipare. Questo per evitare trasferimenti diretti di clienti tra le due compagnie.

Allo stesso modo, ITA non rileverà i biglietti prepagati che i passeggeri hanno già acquistato da Alitalia. A questo proposito, per evitare un impatto negativo sui passeggeri e garantire che rimangano tutelati, l'Italia ha concordato di rimborsare i biglietti prepagati che Alitalia non avrà onorato al momento della cessazione delle sue attività.

v. Rispetto ad Alitalia, ITA avrà una struttura dei costi più sostenibile, in termini di flotta e contratti di lavoro. Assumerà un numero significativamente ridotto di personale dal mercato, anche da Alitalia, ma con nuovi contratti di lavoro, basati sulle condizioni di mercato. Inoltre, modernizzerà la propria flotta attraverso la digitalizzazione e aeromobili di nuova generazione a basso consumo di carburante.

vi. Gli oneri di servizio pubblico (OSP) di Alitalia non saranno trasferiti ad ITA. I contratti di OSP saranno assegnati sulla base di gare aperte, trasparenti, non discriminatorie e incondizionate.

vii. ITA pagherà un prezzo di mercato per gli asset che acquisirà da Alitalia (direttamente o tramite gara).

Su questa base, la Commissione ha concluso che ITA sarà una società diversa da Alitalia e che esiste una discontinuità economica tra Alitalia e ITA. ITA non sarà quindi tenuta a rimborsare gli aiuti di Stato illegali ricevuti da Alitalia” [traduzione in italiano dall’originale].

La decisione della Commissione europea, nella sua interezza, non è stata invece pubblicata in attesa della predisposizione della versione non inclusiva di dati ed informazioni riservati e confidenziali, di talché l’Amministrazione Straordinaria, per poter ottemperare agli adempimenti richiesti *ex lege*, ne ha richiesto l’acquisizione con comunicazioni pec inviate in data 11 e 30 settembre 2021 al Ministero

dell'Economia e delle Finanze, al Ministero dello Sviluppo Economico, al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e ad Italia Trasporto Aereo S.p.A., nonché - in seguito (5 ottobre 2021) - anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, rimaste - tuttavia - prive di riscontro.

In data pari a quella della decisione della Commissione europea, con decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, è stato modificato il comma 4 dell'art.11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, come segue:

“4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-bis”.

In conformità alle sopra richiamate previsioni dei commi 3 e 4 dell'art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), il programma dell'Amministrazione Straordinaria di Alitalia e Cityliner è stato modificato per essere adeguato alla decisione della Commissione europea.

Per la redazione della modifica del programma dell'Amministrazione Straordinaria, tuttavia, non è stata fornita alla Procedura, nonostante le molteplici richieste ufficiali, copia della decisione emessa dalla Commissione europea - DG Concorrenza in data 10 settembre 2021 sul caso SA.58173 "NewCo ITA", bensì solo copia della *comfort letter* del 15 luglio 2021 (e relativo allegato denominato "*Common Understanding*").

La modifica del Programma, che è stata autorizzata dal Ministero dello Sviluppo Economico con decreto in data 14 ottobre 2021, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, ha previsto la vendita di tutti i compendi aziendali e degli ulteriori *asset* oggetto di attenzione da parte della Commissione europea attraverso un programma di cessione in vista dell'integrale liquidazione di tutti i beni del debitore.

In particolare:

- la cessione del perimetro *Aviation* ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. a trattativa privata, in conformità all'offerta vincolante formulata da quest'ultima, con applicazione di un programma di cessione di complessi di beni e contratti secondo l'indirizzo di cui all'art. 27, comma 2, lett. b-bis), del D.Lgs. 270/1999;
- la vendita del ramo "*handling*" (suddiviso in lotti per gli aeroporti di Fiumicino e Milano-Linate, in conformità alla decisione della Commissione europea del 10 settembre 2021) e del ramo "*Maintenance*" tramite gara ad evidenza pubblica, con applicazione di un programma di cessione dei complessi aziendali secondo l'indirizzo di cui all'art. 27, comma 2, lett. a), del D.Lgs. 270/1999;
- la vendita degli ulteriori *assets* (ivi incluso espressamente il brand "Alitalia", oggetto dell'ultima modifica dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73), tramite procedure ad evidenza pubblica.

* * *

Cessione del perimetro Aviation

La cessione del c.d. perimetro *Aviation* ad ITA è configurato come adempimento obbligatorio, essendo stabilito per legge ai sensi del richiamato art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106) e rientra nella fattispecie di cui all'art. 27, comma 1, lett. b-bis) del D.Lgs. 270/1999 che, come noto, espressamente dispone che "*per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali anche tramite la cessione di complessi di beni e contratti sulla*

base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa di durata non superiore ad un anno ("programma di cessione dei complessi di beni e contratti").

Tale norma ha previsto l'opzione della cessione di soli beni e contratti sulla base di un programma che preveda la prosecuzione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a un anno. Al riguardo si precisa che l'accesso alla cessione di cui alla norma sopra indicata era consentito nel caso di specie tenuto conto che Alitalia svolgeva un servizio pubblico essenziale nel settore dei trasporti, sia in qualità di vettore aereo individuato dall'autorità competente NIS quale operatore di servizi essenziali (ovvero fornitore di servizio che è essenziale per il mantenimento di attività sociali e/o economiche fondamentali, ex D.Lgs. 18 maggio 2018, n. 65), sia quale operatore di rotte gravate da oneri di servizio pubblico, sia - infine - per il trasporto di farmaci salvavita, per il trasporto di organi e per il trasporto di radiofarmaci, essendo l'unico vettore autorizzato e certificato in ambito domestico all'esecuzione del servizio.

Alla luce dell'offerta vincolante presentata da ITA (come sopra richiamata e descritta), i Commissari Straordinari hanno conferito al Prof. Dott. Giovanni Fiori l'incarico di predisporre una perizia valutativa dell'offerta pervenuta, in conformità all'art. 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), che al comma 4 recita *“La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta.”*

Il valore del perimetro *Aviation*, costituito da un complesso di beni e rapporti giuridici da inserire dal terzo acquirente nell'ambito di un complesso aziendale in funzionamento, è stato stimato dall'esperto indipendente non in un'ottica di liquidazione atomistica, bensì nell'ottica di un'impresa in funzionamento, mediante l'implementazione del metodo misto patrimoniale-reddituale con stima autonoma del goodwill/badwill. L'applicazione di tale metodo ha consentito di determinare il valore economico al 30 settembre 2021 del perimetro *Aviation* in misura negativa, *omissis*.

In ossequio alle indicazioni della Commissione europea e alla normativa nazionale di riferimento, sulla scorta della perizia valutativa del c.d. perimetro *Aviation*, l'Amministrazione Straordinaria ed ITA hanno negoziato il *“contratto di cessione di complessi di beni e contratti”*.

Il contratto ha previsto la cessione da parte della Procedura del gruppo Alitalia di beni e rapporti giuridici costituiti da: (i) alcuni contratti di leasing relativi ad aeromobili (per un totale di 52 velivoli, trasferiti alla parte acquirente mediante sottoscrizione di *novation and assignment agreements* con i rispettivi Lessor); (ii)

gli *slots* ed i diritti di traffico nei limiti imposti dalla Commissione europea, (iii) i marchi (ad esclusione del marchio “Alitalia” oggetto di autonoma cessione), i nomi di dominio, i diritti d’autore, le testate, i titoli e le rubriche, il *know-how*, i software, le banche dati ed i sistemi informativi, (iv) i rapporti contrattuali con terzi fornitori di beni o servizi e compagnie aeree di navigazione e taluni ulteriori elementi funzionali alle attività *aviation*.

Sono rimasti espressamente esclusi dalla cessione il marchio “Alitalia”, le attività e i rapporti giuridici relativi al programma di fidelizzazione “MilleMiglia” (gestito attraverso la società interamente partecipata dall’Amministrazione Straordinaria, Italia Loyalty S.p.A.), le attività, i beni strumentali, le licenze, i contratti attivi verso clienti terzi, i software, l’hardware ed i cespiti necessari alla gestione delle attività di *handling, maintenance, loyalty* e amministrazione di Alitalia, le convenzioni ed i servizi relativi ai cc.dd. PSO (*Public Service Obligations*), i dati relativi alla clientela Alitalia (c.d. *customer base*), i biglietti prepagati, qualunque contratto e passività relativo ai lavoratori dipendenti di Alitalia, e più in generale tutte le passività per titolo e causa antecedente la data iniziale di efficacia del contratto anche se relativi a beni o contratti relativi al perimetro *Aviation*.

Inoltre, alla luce del contesto legislativo sopra riepilogato ed ai sensi della decisione della Commissione europea, cui il Programma è stato conformato, e con riferimento specifico alla sorte dei rapporti di lavoro, è stato previsto che ITA effettuasse le assunzioni *ex novo* del proprio personale mediante selezione di candidature volontariamente presentate da ogni potenziale interessato sul portale appositamente messo a disposizione (<https://cving.com/itajobs>), adottando un nuovo contratto di lavoro, basato su condizioni di mercato.

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

Stante il valore economico negativo del perimetro *Aviation*, il prezzo convenuto per la vendita è stato determinato nel corrispettivo di Euro 1,00 (uno).

La cessione del complesso di beni e di contratti costituenti il perimetro *Aviation* nei termini sommariamente indicati al punto 3.1.2 della modifica del Programma, come dettagliati nella bozza di contratto ivi allegata, è stata autorizzata dal Ministero dello Sviluppo Economico in data 14 ottobre 2021 ed è stata formalizzata con atto notarile di cessione di complessi di beni e contratti sottoscritto il

14 ottobre 2021, con effetti a far data dal 15 ottobre 2021, avanti al Notaio Nicola Atlante in Roma (rep n. 64009 - racc. n. 33132).

Alitalia ha trasferito ad Italia Trasporto Aereo S.p.A., come stabilito per legge (cfr. art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73), gli *slot* da quest'ultima inclusi nella propria offerta vincolante di acquisto del perimetro *Aviation*, predisposta in conformità alla decisione della Commissione europea - DG Concorrenza del 10 settembre 2021.

Gli *slot* in esubero sono stati riconsegnati al coordinatore Assoclearance, con tempi, modi e formalità tecniche di settore, in ossequio al disposto dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), secondo cui “*A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993...*”.

L'attività di vettore aereo di Alitalia è cessata contestualmente al predetto trasferimento, con conseguente provvedimento di sospensione della licenza di esercizio e del certificato di operatore aereo di Alitalia e Cityliner da parte dell'ENAC, poi revocati.

Tutti gli altri beni di pertinenza del perimetro *Aviation* non trasferiti ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. sono stati posti in liquidazione per essere ceduti sul mercato nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, previa valutazione di stima del prezzo di mercato da parte di un esperto indipendente.

* * *

Cessione del ramo “handling” (suddiviso in lotti per gli aeroporti di Fiumicino e Milano-Linate)

In esecuzione del Programma dell'Amministrazione Straordinaria, l'Organo Commissariale ha dato avvio a procedure di sollecitazione del mercato finalizzate a raccogliere offerte vincolanti per la cessione dei complessi aziendali afferenti alle attività di “*handling*”, previa acquisizione di una valutazione di stima del relativo valore a cura di un esperto indipendente.

L'invito alla presentazione di offerte vincolanti aventi ad oggetto le attività di *handling* aeroportuale, suddivise in due lotti (Fiumicino e Milano-Linate), ai sensi del *Common Understanding* di cui alla suindicata decisione della Commissione europea, è stato pubblicato, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza e autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico, in data 20 dicembre 2021.

In relazione al valore di mercato di ciascun lotto è stata acquisita la valutazione dell'esperto indipendente nominato in ossequio alle previsioni dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, Prof. Riccardo Tiscini.

In particolare, la stima del valore di mercato dei due lotti del ramo *handling* così elaborata ha valutato il prezzo di cessione da parte della Procedura di Amministrazione Straordinaria in un *range*, in ragione del metodo di valutazione adottato, ricompreso tra *omissis* quanto al Lotto Fiumicino e tra *omissis* quanto al Lotto Linate.

Alla fine del mese di gennaio 2022, il termine di presentazione delle richieste di ammissione alla procedura di vendita dei complessi aziendali afferenti alle attività di *handling* è stato esteso sino al 28 febbraio 2022 e quello di invio delle offerte vincolanti sino al 14 marzo 2022.

Nel corso della procedura hanno richiesto ed ottenuto l'accesso alla *data room*, avendone i requisiti previsti nell'invito, i seguenti potenziali acquirenti:

1. Airport Handling S.p.A.;
2. Aviapartner Handling S.p.A.;
3. Aviation Services S.p.A.;
4. Aviation Servicing Company Handling Ltd.;
5. Gate Gourmet Italia S.r.l.;
6. GH Bologna S.p.A.;
7. Italia Trasporto Aereo S.p.A.;
8. National Aviation Services WLL;
9. Swissport International Ltd.;

Nel corso della gara sono state inviate tre lettere di procedura ai soggetti ammessi, con cui - tra l'altro - sono stati specificati i criteri di attribuzione dei punteggi ed ulteriori termini della gara e della fase a rilanci e sono state altresì svolte "*management presentation*" e "*on site visit*" con i partecipanti che ne hanno fatto domanda.

Alla scadenza del termine di presentazione delle offerte vincolanti, hanno presentato offerta in plico sigillato presso il Notaio Giovanni Giuliani:

- per l'acquisto del Lotto Fiumicino:

- Gate Gourmet Italia S.r.l.;
- Swissport International Ltd.;
- per l'acquisto del Lotto Linate:
 - Swissport International Ltd.;
 - Airport Handling S.p.A..

I contenuti di ciascuna offerta sono stati riportati in un verbale di apertura delle buste predisposto dal Notaio Giovanni Giuliani ed esaminati da una commissione istruttoria composta da: (i) PriceWaterhouseCoopers Business Services S.r.l., quale *advisor* nella procedura di cessione dei complessi aziendali; (ii) Prof. Riccardo Tiscini, quale esperto indipendente che ha redatto la perizia di stima dei complessi oggetto di cessione, come previsto ai sensi dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73; e (iii) Avv. Gianpiero Succi, quale legale incaricato della predisposizione del contratto di cessione dei complessi aziendali e dell'assistenza all'Amministrazione Straordinaria in ogni fase negoziale.

Lotto Fiumicino

Con riguardo alla gara avente ad oggetto le attività di *handling* presso l'aeroporto di Fiumicino, l'offerta presentata da Gate Gourmet Italia S.r.l. è stata ritenuta inammissibile in quanto non è risultata conforme al dettato della prima lettera di procedura laddove ha previsto una formulazione del prezzo di acquisto del Lotto costituita pro-quota da una rimessione di debito, da pagare con modalità diverse rispetto a quelle previste nella bozza di contratto di cessione. Peraltro, anche nel caso in cui fosse stata ritenuta ammissibile, l'offerta di Gate Gourmet Italia S.r.l. era significativamente inferiore a quella presentata da Swissport International Ltd., e ciò con riguardo a tutti i criteri di attribuzione del punteggio (i.e. prezzo offerto, dipendenti da assumere e miglioramento della garanzia). Di converso, Swissport International Ltd., con offerta ritenuta congrua con la perizia di stima elaborata dal Prof. Riccardo Tiscini, ha proposto Euro 12.300.000,00 per l'acquisto dei complessi aziendali e l'assunzione di 1.451 dipendenti rispetto ai complessivi 2.451 costituenti l'intera forza lavoro del ramo d'azienda.

Con istanza in data 16 marzo 2022 al Ministero dello Sviluppo Economico, previo parere del Comitato di Sorveglianza, è stata richiesta l'autorizzazione all'aggiudicazione della gara pubblica avente ad oggetto il Lotto Fiumicino da determinarsi alla luce delle predette considerazioni, onde successivamente dare corso all'attività di consultazione sindacale di cui al combinato disposto degli artt. 63 del D.Lgs.

270/1999 e dell'art. 47 della Legge n. 428/1990, preordinata alla sottoscrizione del contratto di compravendita.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, visto il parere favorevole reso dal Comitato di Sorveglianza in ordine all'aggiudicazione del ramo d'azienda *handling* di Fiumicino in favore di Swissport International Ltd., ha autorizzato la Gestione Commissariale a dare corso alla procedura per la cessione del "Lotto Fiumicino" afferente alle attività di *handling*, facente capo ad Alitalia, con provvedimento in data 1° aprile 2022.

A seguito della comunicazione dell'aggiudicazione, Swissport International Ltd. ha provveduto a costituire in Italia la società controllata al 100% Swissport Italia S.p.A., per renderla conferitaria del ramo *handling* Fiumicino immediatamente dopo averlo acquisito dalla Procedura, rispondendo all'esigenza di addivenire alla migliore gestione del complesso aziendale e dei singoli rapporti di lavoro da parte di un datore nazionale con sede in Roma.

Swissport International Ltd., su richiesta dell'Amministrazione Straordinaria, ha prodotto un'integrazione del proprio piano industriale a conferma dell'affidabilità e sostenibilità economico-finanziaria dell'attività del ramo *handling* Fiumicino, nonché in ordine alla sussistenza dei requisiti di capacità patrimoniale, finanziaria e tecnica per far fronte agli impegni derivanti dall'acquisto del complesso aziendale (ivi compreso l'impegno a proseguire per almeno un biennio le attività imprenditoriali ed a mantenere il livello occupazionale che sarà definito nell'accordo sindacale di cui all'art. 47 della Legge n. 428/1990, nonché la garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi di cui all'art. 63, comma 2, del D.Lgs. 270/1999) anche a seguito del conferimento alla newco Swissport Italia S.p.A.

L'advisor della Procedura, PriceWaterhouseCoopers, ha confermato la sostenibilità finanziaria, da parte di Swissport Italia S.p.A., del *business plan* presentato con l'offerta vincolante.

In aggiunta alle obbligazioni di Swissport International Ltd. nei confronti di Alitalia ai sensi del contratto di compravendita del ramo *handling* Fiumicino, l'Amministrazione Straordinaria ha richiesto alla medesima cessionaria di garantire, nell'ambito del conferimento del ramo *handling* Fiumicino alla controllata Swissport Italia S.p.A., l'adempimento - anche da parte di quest'ultima - degli obblighi previsti nel contratto di compravendita stesso.

A tal fine, Swissport International Ltd. si è impegnata a sottoscrivere, contestualmente alla stipula del contratto di compravendita, un atto unilaterale di assunzione di garanzie preordinato ad assicurare la corretta esecuzione da parte di Swissport Italia S.p.A. delle obbligazioni previste dal contratto di

compravendita, ivi incluse quelle relative al mantenimento dei livelli occupazionali e di prosecuzione dell'attività d'impresa del ramo *handling* Fiumicino per almeno un biennio. In particolare, oltre al rilascio di una fideiussione di Euro 6.300.000,00 oggetto di gara, Swissport International Ltd. si è impegnata ad estendere la garanzia relativa alle predette obbligazioni facenti capo alla controllata Swissport Italia S.p.A. fino alla concorrenza di Euro 10 milioni relativamente agli oneri verso il personale e complessivamente fino ad Euro 15 milioni in relazione all'obbligazione di prosecuzione dell'attività d'impresa e, in generale, di tutte le altre obbligazioni contrattuali.

Per altro verso, Swissport International Ltd. ha chiesto la disponibilità dell'Amministrazione Straordinaria ad apportare limitate modifiche al contratto di compravendita per tenere conto, da un lato, dell'opportunità di chiarire le modalità applicative della formula con cui calcolare la somma algebrica delle posizioni di dare e avere tra le parti, da riconciliarsi successivamente al trasferimento del ramo *handling* Fiumicino, e, dall'altro lato, dell'esigenza di far fronte all'evenienza che il regime di limitazione all'esercizio delle attività di *handling* sull'aeroporto di Fiumicino venisse esteso con indizione di procedura di gara da parte di ENAC e Swissport Italia S.p.A. non risultasse tra i soggetti aggiudicatari della predetta procedura di gara.

Con comunicazione in data 23 maggio 2022, è stata avviata la procedura di consultazione e confronto di cui all'art. 47 della Legge n. 428/90, preordinata al raggiungimento di un accordo sindacale.

Nella seduta del 21 giugno 2022, il Comitato di Sorveglianza ha osservato come le suindicate modifiche al testo dello schema di contratto non fossero sostanziali e, non alterando il contenuto della documentazione messa a base della gara, non comportassero alcun rischio di lesione della *par condicio* tra i partecipanti.

In data 4 luglio 2022, all'esito della procedura di consultazione di cui all'art. 47 della Legge n. 428/1990, è stato sottoscritto tra Alitalia, Swissport International Ltd e Swissport Italia S.p.A. il verbale di accordo con le organizzazioni sindacali, con cui il cessionario del ramo d'azienda si è impegnato ad assumere 1600 dipendenti a tempo indeterminato con decorrenza dal 15 luglio 2022 ed ulteriori 327 risorse entro il 31 dicembre 2022, nonché - nel rispetto del proprio piano industriale e delle esigenze tecnico organizzative - 207 risorse aggiuntive entro gennaio 2023 e 120 risorse aggiuntive entro gennaio 2024.

Con provvedimento in data 5 luglio 2022, il Ministero dello Sviluppo Economico ha confermato l'autorizzazione rilasciata in data 1° aprile 2022 in relazione all'aggiudicazione ed alla cessione del Lotto Fiumicino.

Il contratto di compravendita del ramo d'azienda avente ad oggetto le attività *handling* svolte presso l'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino è stato stipulato tra Alitalia e Swissport International Ltd. in data 12 luglio 2022 avanti al notaio Giovanni Giuliani in Roma (rep. n. 72.873 - racc. n. 27.725, registrato presso l'Ufficio di Roma 1 il 14 luglio 2022, n. 22123) ed il trasferimento dei complessi aziendali ha avuto luogo con effetti dal 14 luglio 2022.

Lotto Linate

Con riguardo alla gara avente ad oggetto le attività di *handling* presso l'aeroporto di Milano-Linate, sono stati rilevati profili di possibile inammissibilità dell'offerta presentata da Airport Handling S.p.A. in ordine alla eventuale condizionalità di alcune precisazioni e proposte di integrazione della bozza di contratto di compravendita del ramo d'azienda formulate dall'offerente. Al fine di poter valutare gli sviluppi della gara, l'Organo Commissariale ha formulato istanza al Ministero dello Sviluppo Economico, previo parere del Comitato di Sorveglianza, per richiedere ad Airport Handling S.p.A. di chiarire se l'accettazione della bozza di contratto di compravendita del lotto Linate fosse condizionata o meno alle precisazioni e proposte di integrazioni contenute nell'offerta presentata.

Il Comitato di Sorveglianza, nella seduta del 24 marzo 2022 ha concordato sull'inoltro, da parte dei Commissari Straordinari ad Airport Handling S.p.A., di una richiesta di specifici chiarimenti in ordine a tutti i contenuti e alle finalità del documento denominato «*Accettazione della bozza di contratto di compravendita di ramo d'azienda dell'8 marzo 2022, precisazioni e proposte di integrazione*», sospendendo l'espressione del parere definitivo in attesa di conoscere le determinazioni dell'Organo Commissariale in relazione alla risposta.

A seguito del chiarimento reso da Airport Handling S.p.A. in data 14 aprile 2022 in relazione al documento denominato «*Accettazione della bozza di contratto di compravendita di ramo d'azienda dell'8 marzo 2022, precisazioni e proposte di integrazioni?*» contenuto nella propria offerta, è risultato che non sussistessero profili di inammissibilità dell'offerta vincolante presentata dalla medesima società. Pertanto, con provvedimento del 5 maggio 2022, il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato l'Amministrazione Straordinaria a dare corso, con riguardo alla gara per la cessione del "Lotto Linate", alla fase a rilanci disciplinata dalla prima lettera di procedura, da introdurre mediante richiesta di offerta migliorativa, tenuto conto «*...dell'interesse, per un maggior vantaggio economico della Procedura, a dare luogo alla fase a rilanci prevista nell'Invito, da introdurre mediante richiesta di offerta migliorativa*».

Con lettera per le offerte di rilancio inviata ad Airport Handling S.p.A. e Swissport International Ltd. il 6 maggio 2022, la Gestione Commissariale ha richiesto agli offerenti di presentare offerte migliorative secondo la disciplina della prima lettera di procedura entro il 13 maggio 2022.

Nel termine previsto, sia Airport Handling S.p.A. sia Swissport International Ltd. hanno presentato offerte migliorative, entrambe per un prezzo di Euro 1.105.000,00, cui è stata data apertura nel corso della seduta pubblica del 16 maggio 2022 avanti al Notaio Giovanni Giuliani ed alla presenza dei Commissari Straordinari.

Esaurita l'apertura dei plichi prevenuti nei termini, e constatata la completezza di tutti gli elementi richiesti con la lettera per le offerte di rilancio, l'Organo Commissariale ha dato lettura dei punteggi conseguiti da ciascun offerente, assegnati con l'assistenza dell'*advisor* e, successivamente, ha invitato gli offerenti a procedere con le eventuali ulteriori offerte di rilancio da formularsi ai sensi della documentazione di gara.

Ne è conseguita una fase di rilanci consistita nella presentazione di 6 (sei) ulteriori offerte di rilancio sia da parte di Swissport International Ltd., sia da parte di Airport Handling S.p.A., nel corso della quale gli offerenti si sono avvicinati nell'ottenere il miglior punteggio di gara in funzione delle offerte migliorative presentate.

All'esito della predetta fase a rilanci, l'ultima offerta di Swissport International Ltd. ha conseguito il miglior punteggio complessivo considerati tutti gli elementi di valutazione analiticamente descritti al nella lettera di procedura (ivi inclusi personale dipendente da assumere e garanzia relativa al mantenimento dei livelli occupazionali) e di interesse per l'Amministrazione Straordinaria.

In data 27 maggio 2022, l'Organo Commissariale ha richiesto al Ministero dello Sviluppo Economico, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, autorizzazione ad aggiudicare a Swissport International Ltd. la gara relativa alla cessione del Lotto Linate al prezzo di Euro 2.105.000,00, con impegno dell'offerente all'assunzione a tempo indeterminato di tutto il personale dipendente e presentazione di una fideiussione bancaria a garanzia dell'adempimento degli impegni ex art. 63 del D.Lgs. 270/1999 in ordine al mantenimento dei livelli occupazionali e delle attività di Euro 700.000,00, e, conseguentemente, a dare corso all'attività di consultazione sindacale di cui al combinato disposto degli artt. 63 del D.Lgs. 270/1999 e dell'art. 47 della Legge n. 428/1990, al fine di addivenire alla sottoscrizione del relativo contratto di compravendita nel testo già oggetto di accettazione da parte dell'offerente stesso.

Nella seduta del 7 giugno 2022, il Comitato di Sorveglianza ha richiesto ai consulenti della Procedura di produrre una breve sintesi delle considerazioni svolte in merito alla interpretazione della disciplina di gara ed ha sospeso il proprio parere anche al fine di consentire a Swissport International Ltd., quale controinteressata, di formulare le proprie osservazioni rispetto ad un'istanza *medio tempore* inviata da Airport Handling S.p.A., affinché non fossero approvati gli atti della procedura conclusasi con la proposta di aggiudicazione del lotto Linate.

In data 10 giugno 2022, i Commissari Straordinari hanno fornito le proprie valutazioni e precisazioni sulle osservazioni/contestazioni formulate da Airport Handling S.p.A.

Con atto notificato a mezzo pec in data 8 luglio 2022 unitamente al decreto di fissazione di udienza, Airport Handling S.p.A. ha interposto ricorso avanti al Tribunale di Civitavecchia ai sensi dell'art. 65 del D.Lgs. 270/1999, con contestuale richiesta di provvedimento d'urgenza ex art. 700 c.p.c., per l'emissione in via di urgenza, di un provvedimento di sospensione della procedura di gara di cui all'*“Invito a presentare offerta per l'acquisizione dei complessi aziendali afferenti le attività di handling in capo ad Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria”* del 20 dicembre 2021 e ai successivi atti di gara, con inibizione dell'aggiudicazione del lotto Linate in favore di Swissport International Ltd e comunque dell'emissione dell'autorizzazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico ex art. 62, comma 1, del D.Lgs. 270/1999, nonché - in ogni caso - per annullare e/o dichiarare nulli e/o inesistenti gli atti di gara svolti e gli esiti della stessa e/o ogni atto connesso e collegato ovvero inerente.

Con decreto in data 7 luglio 2022, notificato in data 9 luglio 2022, il Tribunale di Civitavecchia ha respinto la richiesta di sospensione inaudita altera parte ed ha fissato l'udienza per la discussione al 27 luglio 2022.

Con provvedimento in data 12 luglio 2022, il Ministero dello Sviluppo Economico ha invitato la Gestione Commissariale *“a voler acquisire e trasmettere il parere definitivo del Comitato di Sorveglianza, sulla base della documentazione disponibile, rimettendo, pertanto, alle SS.LL. l'eventuale opportunità di un preventivo coinvolgimento della stessa Swissport in relazione alle citate contestazioni formulate da Airport Handling S.p.A.”*.

Il Comitato di Sorveglianza, nella seduta in data 21 luglio 2022, ha espresso in via definitiva il proprio parere favorevole *“all'aggiudicazione del Lotto Linate a Swissport International Ltd., fatto salvo l'esito del giudizio, almeno nella fase cautelare, sopra menzionato e, quindi, raccomandando all'Organo Commissariale che l'aggiudicazione non sia formalizzata prima della decisione del Tribunale di Civitavecchia”*.

In data 24 luglio 2022, l'Amministrazione Straordinaria e Swissport International Ltd. si sono costituite in giudizio avanti il Tribunale di Civitavecchia chiedendo il rigetto del ricorso interposto da Airport Handling S.p.A.

Con successivo decreto del 2-4 agosto 2022, il Tribunale di Civitavecchia, definitivamente pronunciandosi, ha respinto il ricorso ex art. 65 del D.Lgs. n. 270/1999 proposto da Airport Handling S.p.A., condannando quest'ultima al risarcimento delle spese di lite.

Con nota integrativa all'istanza di aggiudicazione presentata agli organi di sorveglianza e controllo in data 5 agosto 2022, i Commissari Straordinari visto il decreto emesso dal Tribunale di Civitavecchia all'esito del giudizio interposto da Airport Handling S.p.A. ex art. 65 del D.Lgs. 270/1999, hanno reiterato l'istanza di autorizzazione all'aggiudicazione a Swissport International Ltd. della gara relativa alla cessione del lotto Linate, in virtù dell'ultima offerta di rilancio presentata nel corso della fase a rilanci, come risultante dal verbale notarile, e, conseguentemente, a dare corso all'attività di consultazione sindacale di cui al combinato disposto degli artt. 63 del D.Lgs. 270/1999 e 47 della Legge n. 428/1990, al fine di addivenire alla sottoscrizione del relativo contratto di compravendita nel testo già oggetto di accettazione da parte dell'offerente in sede di gara.

Avverso il decreto di rigetto emesso dal Tribunale di Civitavecchia non è stato presentato alcun reclamo nei termini di cui all'art. 739 c.p.c. (richiamati dall'art. 65 del D.Lgs. 270/1999).

Con provvedimento del 18 agosto 2022, il Ministero dello Sviluppo Economico ha pertanto autorizzato i Commissari Straordinari, in esito alla procedura ad evidenza pubblica, all'aggiudicazione a Swissport International Ltd. della gara relativa alla cessione del "Lotto Linate", e, conseguentemente, a dare corso alla procedura per la cessione del medesimo lotto.

In data 23 agosto 2022, con comunicazione inviata a mezzo pec, i Commissari Straordinari hanno comunicato a Swissport International Ltd. l'aggiudicazione definitiva della gara e, successivamente, le parti hanno avviato congiuntamente gli adempimenti prodromici all'esecuzione dell'operazione di cessione, tra cui - in particolare - l'invio della comunicazione ex art. 47 della Legge n. 428/90 alle organizzazioni sindacali per l'avvio della procedura di consultazione sindacale, conclusasi positivamente con la sottoscrizione del verbale di accordo il 13 settembre 2022.

Il contratto di compravendita del ramo d'azienda avente ad oggetto le attività *handling* svolte presso l'aeroporto di Milano-Linate è stato stipulato tra Alitalia - SAI S.p.A. in A.S. e Swissport International Ltd. in data 27 settembre 2022 avanti al notaio Giovanni Giuliani in Roma (rep. n. 73.601 - racc. n.

27.843, registrato presso l'Ufficio di Roma 1 il 28 settembre 2022, n. 28549), con effetti a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di sottoscrizione.

In data 1° ottobre 2022 ha avuto luogo il trasferimento dei complessi aziendali afferenti alle attività di *handling* presso l'aeroporto di Milano-Linate previsto dal suindicato contratto di compravendita.

* * *

Cessione del ramo manutentivo

L'invito alla presentazione di offerte vincolanti aventi ad oggetto le attività di manutenzione di Alitalia, conforme alle previsioni del *Common Understanding* di cui alla citata decisione della Commissione europea, è stato pubblicato, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza e autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico, in data 20 dicembre 2021.

In relazione al valore di mercato del complesso aziendale è stata acquisita la valutazione dell'esperto indipendente nominato in ossequio alle previsioni dell'art. 11-quater, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, Prof. Riccardo Tiscini.

In particolare, la stima del valore di mercato del ramo così elaborata ha valutato il prezzo di cessione da parte della Procedura di Amministrazione Straordinaria in un *range*, in ragione del metodo di valutazione adottato, ricompreso tra *omissis*.

Il termine per la presentazione di offerte vincolanti conformi al disciplinare di gara è stato fissato per il 14 febbraio 2022.

Alla fine del mese di gennaio 2022, il termine di presentazione delle richieste di ammissione alla procedura di vendita dei complessi aziendali afferenti alle attività manutentive è stato esteso sino al 28 febbraio 2022 e quello di invio delle offerte vincolanti sino al 14 marzo 2022.

Nel corso della procedura hanno richiesto ed ottenuto l'accesso alla *data room*, avendone i requisiti previsti nell'invito, i seguenti potenziali acquirenti:

1. Atitech S.p.A.;
2. Italia Trasporto Aereo S.p.A.;
3. Aviointeriors S.p.A.;
4. Israel Aerospace Industries Ltd.;

Nel corso della gara sono state inviate tre lettere di procedura ai soggetti ammessi, con cui - tra l'altro - sono stati specificati i criteri di attribuzione dei punteggi ed ulteriori termini della gara e della fase a rilanci e sono state altresì svolte “*management presentation*” e “*on site visit*” con i partecipanti che ne hanno fatto domanda.

Alla scadenza del termine di presentazione delle offerte vincolanti, ha presentato offerta in plico sigillato presso il Notaio Giovanni Giuliani unicamente Atitech S.p.A., mentre solo dopo tale scadenza è pervenuta una comunicazione di Aviointeriors S.p.A. con la quale veniva richiesta una proroga di 14 giorni “*al fine di valutare compiutamente e permettere una congruente formulazione della proposta*”.

I contenuti dell'offerta di Atitech S.p.A. sono stati riportati in un verbale di apertura delle buste predisposto dal Notaio Giovanni Giuliani, da cui è risultata:

- la sussistenza della documentazione e delle dichiarazioni richieste ai sensi delle prescrizioni portate dalla prima lettera di procedura;
- la proposta di assumere 663 (seicentosessantatre) dipendenti, su un complessivo di 1.262 dipendenti appartenenti al ramo *Maintenance* ;
- la mancanza di qualsivoglia incremento della fideiussione bancaria minima a garanzia dell'adempimento degli impegni ex art. 63 del D.Lgs. 270/1999 in ordine al mantenimento dei livelli occupazionali e delle attività;
- un prezzo offerto per l'acquisto del ramo *Maintenance* pari ad Euro 380.000 (trecentoottantamila);
- la sussistenza del deposito dell'importo di Euro 1.500.000 a titolo di cauzione, come richiesto dall'invito e dalla prima lettera di procedura.

L'offerta di Atitech S.p.A. è stata tuttavia ritenuta inammissibile in quanto condizionata:

- (i) a numerose integrazioni e modifiche da apportare al contratto di cessione del ramo *Maintenance* anche di carattere sostanziale, specie per la modifica del perimetro aziendale;
- (ii) “*al raggiungimento di un accordo sindacale ex art. 47 della L. 428/1990 con le OO.SS.LL., coerente con il piano industriale di Atitech e i relativi impegni di mantenimento dei livelli occupazionali di cui all'Offerta Tecnica. Pertanto, in assenza di un accordo sindacale di mutua soddisfazione per le parti coinvolte entro il 30 settembre 2022, l'Offerta Vincolante dovrà intendersi definitivamente inefficace e, comunque, irrevocabilmente revocata e Atitech sarà liberata da ogni obbligo*”.

Con istanza in data 17 marzo 2022 al Ministero dello Sviluppo Economico, previo parere del Comitato di Sorveglianza, l'Organo Commissariale ha chiesto l'autorizzazione ad avviare una trattativa privata con Atitech S.p.A. per la cessione del ramo *Maintenance*, sostanzialmente ai termini ed alle condizioni contenuti nella bozza di contratto di compravendita messo a disposizione degli offerenti nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica, ad un prezzo non inferiore ad Euro 380.000,00 (trecentoottantamila) e con assunzione di almeno 663 dipendenti sin dal momento del trasferimento del complesso aziendale, previo espletamento dell'attività di consultazione sindacale di cui al combinato disposto degli artt. 63 del D.Lgs. 270/1999 e dell'art. 47 della Legge n. 428/1990.

A supporto della suindicata istanza è stata fatto rilevare come:

- l'offerta presentata da Atitech S.p.A. rappresentasse l'unica offerta ricevuta nei termini previsti dall'invito, all'esito della procedura di gara ad evidenza pubblica, nonostante la partecipazione di altri soggetti interessati;
- il prezzo offerto fosse congruo con la perizia di stima elaborata dal Prof. Riccardo Tiscini, anche considerando il numero ridotto di personale da assumere, come altresì confermato dal medesimo Prof. Riccardo Tiscini in apposito parere di congruità;
- il piano industriale di Atitech S.p.A. prevedesse di incrementare i dipendenti da assorbire nel numero di addizionali 158 unità nel 2023 e 111 unità nel 2024;
- fosse stata depositata la cauzione di Euro 1.500.000 a servizio degli impegni contenuti nell'offerta.

Il Comitato di Sorveglianza, nella seduta del 24 marzo 2022 ha preso atto dell'esito negativo della procedura ad evidenza pubblica in ragione dell'inammissibilità dell'unica offerta pervenuta, ed ha espresso parere favorevole alla chiusura in tal senso della gara, fatte salve le ulteriori iniziative demandate all'Organo Commissariale onde pervenire alla cessione utile del ramo aziendale, da rimettere ad una nuova valutazione una volta raggiunto un adeguato livello di maturazione.

In data 10 aprile 2022, l'Organo Commissariale ha fornito al Comitato di Sorveglianza i chiarimenti richiesti all'esito della seduta del 24 marzo 2022 ed ha, pertanto, chiesto l'autorizzazione ad avviare una trattativa privata con Atitech S.p.A. per la cessione del ramo *Maintenance*, sostanzialmente ai termini ed alle condizioni contenuti nella bozza di contratto di compravendita messo a disposizione degli offerenti nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica, ad un prezzo non inferiore ad Euro 380.000,00 e con assunzione di almeno 663 dipendenti a tempo indeterminato sin dal momento del trasferimento del complesso aziendale, previo espletamento dell'attività di consultazione sindacale di cui al combinato disposto degli artt. 63 del D.Lgs. n. 270/1999 e 47 della Legge n. 428/1990.

Nella seduta del 13 aprile 2022, il Comitato di Sorveglianza ha espresso parere favorevole all'avvio di una trattativa privata con Atitech S.p.A. per la cessione dei complessi aziendali afferenti al Ramo Maintenance, ed ha invitato i Commissari Straordinari a procedere celermente in questo senso.

Successivamente, con provvedimento del 21 aprile 2022, il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato i Commissari Straordinari a dare corso all'operazione relativa all'apertura di una fase di trattativa privata con Atitech S.p.A. per la cessione del ramo *Maintenance* nei termini sopra rappresentati.

L'Amministrazione Straordinaria ha quindi avviato immediatamente la trattativa privata con Atitech S.p.A. volta al superamento di taluni elementi di difformità dell'offerta irrevocabile presentata da quest'ultima rispetto alle prescrizioni dell'invito e, nelle more della discussione degli adempimenti necessari per addivenire alla stipula del contratto di cessione, con lettera a firma congiunta in data 24 giugno 2022, è stata inviata comunicazione *ex art. 47 L. 428/90* ai fini dell'esame congiunto e successivo perfezionamento dell'accordo sindacale.

In ottemperanza all'autorizzazione rilasciata il 21 aprile 2022 dal Ministero dello Sviluppo Economico all'apertura di una fase di trattativa privata con Atitech S.p.A. per la cessione del ramo *Maintenance* sono stati discussi modalità e termini preordinati a superare i profili di inammissibilità dell'offerta vincolante presentata da quest'ultima in fase di gara. Nell'ambito delle negoziazioni Atitech S.p.A. ha chiesto la disponibilità dell'Amministrazione Straordinaria ad apportare alcune modifiche ed integrazioni al testo del contratto di compravendita, ferme restando le previsioni sostanziali dello stesso e fermi restando altresì i termini e le modalità di esecuzione, ivi inclusi il prezzo offerto (Euro 380.000,00) ed il numero di dipendenti da assumere con contratto a tempo indeterminato sin dal momento del trasferimento del complesso aziendale (almeno 663 e, comunque, nella consistenza risultante all'esito dell'accordo sindacale).

Tra i punti oggetto di discussione è rientrata anche la consistenza dei beni costituenti le dotazioni di magazzino funzionali all'esercizio del ramo *Maintenance*, come identificati nell'ambito della *data room* allestita in fase di gara e selezionati per consentire al ramo di far fronte alle proprie necessità operative secondo principio rotativo per un periodo minimo di sei mesi, quale termine originariamente atteso di durata residua del più importante contratto di servizi incluso nel complesso aziendale (i.e. il contratto di servizi manutentivi a favore di Italia Trasporto Aereo S.p.A., avente scadenza il 14 ottobre 2022) a far tempo dalla cessione.

In ragione dell'intervenuto utilizzo - *medio tempore* - di parte dei materiali e dei beni inizialmente individuati a servizio delle attività e dell'operatività del ramo *Maintenance*, è stata definita nel contesto

della trattativa privata la necessità di provvedere alla rimodulazione del magazzino in termini funzionali all'esercizio del complesso aziendale, tenendone ferma la consistenza complessiva e la valorizzazione oggetto di *due diligence* (pari a circa Euro 7 milioni), sulla cui base Atitech ha predisposto il proprio piano industriale.

Inoltre, nell'ambito della discussione negoziale è stata disciplinata la gestione transitoria da parte di Alitalia, nel termine del Programma autorizzato, delle sedi estere ove viene svolta l'attività di *line maintenance* a favore di clienti terzi per il periodo di tempo necessario ad Atitech S.p.A. per completare l'iter di costituzione della propria struttura certificata che, ai sensi della regolamentazione delle giurisdizioni estere, non potevano essere trasferite in uno con il ramo *Maintenance*.

Le predette modifiche sono state riflesse nella bozza di contratto di compravendita inviata da Atitech S.p.A. all'Amministrazione Straordinaria a mezzo pec il 6 luglio 2022, con impegno alla sottoscrizione del relativo testo subordinatamente al raggiungimento dell'accordo sindacale di cui al combinato disposto dell'art. 47 della Legge 428/1990 e dell'art. 63 del D.Lgs. 270/1999.

Quale ulteriore condizione per la sottoscrizione del contratto di compravendita, Atitech S.p.A. ha richiesto il riconoscimento in proprio favore di un diritto di prelazione all'acquisto di una parte del restante magazzino di proprietà di Alitalia (ulteriore rispetto alla parte di magazzino ricompreso nel ramo *Maintenance*), e, in particolare, costituito da componenti, i materiali e le attrezzature aeronautiche (c.d. consumable, expendable, rotables, tools, repairables) parimenti utilizzabili, se pure non strettamente necessari alla sua normale conduzione, dal ramo *Maintenance* da esercitarsi all'esito di gara pubblica e dell'eventuale fase a rilanci della stessa.

In data 4 luglio 2022, la Procedura ha acquisito una relazione predisposta dal proprio advisor PriceWaterhouseCooper a supporto della sussistenza in capo ad Atitech S.p.A. dei requisiti di capacità patrimoniale, finanziaria e tecnica per far fronte a tutti gli impegni derivanti dall'acquisto del ramo *Maintenance*, ivi compreso l'impegno a proseguire per almeno un biennio le attività imprenditoriali ed a mantenere il livello occupazionale definito nell'eventuale accordo sindacale di cui alla Legge n. 428/1990, nonché la garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi di cui all'art. 63, comma 2, del D.Lgs. 270/1999.

Con provvedimento del 14 luglio 2022, il Ministero dello Sviluppo Economico, con il parere favorevole rilasciato dal Comitato di Sorveglianza nella seduta tenutasi in data 8 luglio 2022, ha autorizzato la cessione del ramo *Maintenance* afferente alle attività di manutenzione facenti capo ad Alitalia in favore

di Atitech S.p.A., sulla base dell'offerta di acquisto, come da ultimo definita in esito alla trattativa svolta tra le parti.

In data 1° settembre 2022, è stato sottoscritto da Alitalia ed Atitech S.p.A. il verbale di accordo con le organizzazioni sindacali ai sensi dell'art. 47 della Lelle n. 428/90.

In ottemperanza all'autorizzazione rilasciata il 14 luglio 2022 dal Ministero dello Sviluppo Economico, il contratto di compravendita del ramo d'azienda avente ad oggetto le attività manutentive svolte da Alitalia è stato sottoscritto con Atitech S.p.A. in data 13 ottobre 2022 avanti al notaio Giovanni Giuliani in Roma (rep. n. 73.104 - racc. n. 27.864, registrato presso l'Ufficio di Roma 1 il 17 ottobre 2022, n. 30482), con effetti a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di sottoscrizione.

In data 1° novembre 2022 ha pertanto avuto luogo il trasferimento dei complessi aziendali afferenti alle attività di manutenzione previsto dal suindicato contratto di compravendita.

Nell'ambito degli impegni contrattuali l'Amministrazione Straordinaria si è resa disponibile a gestire in via transitoria e con rimborso dei costi, nel termine del Programma autorizzato, le sedi estere ove viene svolta l'attività di *line maintenance* a favore di clienti terzi per il periodo di tempo necessario ad Atitech S.p.A. per completare l'*iter* di costituzione della propria struttura certificata.

* * * * *

Personale dipendente

All'esito della cessione del perimetro *Aviation* e delle conseguenti dimissioni del personale precedentemente impiegato nell'attività di volo, nonché in esecuzione degli accordi conclusi con i cessionari dei rami *handling* e *Maintenance* (come innanzi descritti) e del conseguente successivo assorbimento di personale da parte dei medesimi cessionari, rimangono alle dipendenze dell'Amministrazione Straordinaria, alla data del 1° gennaio 2024, n. 2602 lavoratori, di cui 2401 unità sospese in regime di cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS) a zero ore e 201 unità (di cui 31 presso la controllata Italia Loyalty S.p.A.) impiegate, allo stato, dall'Amministrazione Straordinaria per le esigenze connesse al funzionamento della Procedura ed al completamento delle attività liquidatorie.

In relazione al predetto personale dipendente trova applicazione l'art. 12 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 9 ottobre 2023, n. 136), che ha previsto, al precipuo fine di accompagnare i processi di ricollocazione dei lavoratori dipendenti di Alitalia e Cityliner un'estensione, non ulteriormente prorogabile, del trattamento di integrazione salariale (con particolare riferimento alla previsione autorizzativa di cui all'articolo 10, comma 1, del decreto-legge 21

ottobre 2021, n. 146 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 17 dicembre 2021, n. 215) per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024.

La norma prevede espressamente che il trattamento di integrazione salariale possa proseguire “*anche successivamente alla conclusione dell'attività del commissario*”. Ne consegue che la revoca dell'autorizzazione all'esercizio di impresa, che sarà disposta per Alitalia e Cityliner in esito all'esame della presente Relazione Finale sull'esecuzione del Programma, non inciderà sulla regolare prosecuzione del suindicato regime di CIGS sino a tutto il 31 ottobre 2024, non ulteriormente prorogabile.

In relazione al predetto personale dipendente, l'Amministrazione Straordinaria ha avviato, con comunicazione del 1° dicembre 2023 ai sensi degli artt. 4, comma 2 e seguenti, e 24 della Legge 23 luglio 1991, n. 223 e successive modificazioni, la procedura di licenziamento per riduzione del personale giacché, allo stato attuale, tutti i prestatori di lavoro non impiegati nelle attività funzionali alla liquidazione appaiono qualificabili come eccedenti. Ciò in linea con le previsioni dell'art. 31 del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 3 luglio 2023, n. 85), che ha stabilito che “*l'esecuzione del programma di cui al comma 4 dell'articolo 11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, nei termini rivenienti dalla decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020, integra il requisito richiesto dall'articolo 73, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270*” e che “*a far data dal decreto di revoca dell'attività d'impresa dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria, che potrà intervenire a seguito dell'intervenuta cessione di tutti i compendi aziendali di cui al programma autorizzato, l'amministrazione straordinaria prosegue nel completamento dell'attività liquidatoria*”.

(B) Esecuzione delle ulteriori attività che, pur non incidendo sul Programma, sono state poste in essere dall'Amministrazione Straordinaria per conformarsi alla decisione della Commissione europea - DG Concorrenza in data 10 settembre 2021 C(2021) 6665 final in relazione al procedimento SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) - Italy - Newco ITA

La decisione della Commissione europea - DG Concorrenza in data 10 settembre 2021 C(2021) 6665 final in relazione al procedimento SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) - Italy - Newco ITA, cui il Programma si è conformato ai sensi dell'art. 11-quater, commi 3 e 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), ha trasfuso in capo all'Amministrazione Straordinaria una serie di impegni con riguardo alla dismissione tramite procedure ad evidenza pubblica aperte, trasparenti, non-discriminatorie e incondizionate dei seguenti beni e contratti:

- il marchio "Alitalia";
- il programma di fidelizzazione "MilleMiglia", gestito dalla società interamente partecipata Italia Loyalty S.p.A.;
- gli accordi afferenti all'esercizio delle rotte gravate da oneri di servizio pubblico.

Vengono illustrate di seguito le attività che, pur non incidendo sull'esecuzione del Programma, sono state poste in essere dall'Amministrazione Straordinaria in adempimento dei predetti impegni.

* * *

Il marchio "Alitalia"

Con decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156), è stato modificato il comma 4 dell'art.11-quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, prevedendo - in particolare - come segue:

"... È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio...".

In conformità alla modifica normativa sopra richiamata, in data 13 settembre 2021, è stata presentata istanza al Ministero dello Sviluppo Economico per l'autorizzazione, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, a dare corso alla procedura di cessione autonoma del marchio "Alitalia",

mediante pubblicazione di invito a presentare offerte di acquisto con cui avviare una gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia *antitrust*, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio stesso.

Il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato la pubblicazione del suindicato invito con il parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, e lo stesso è stato pubblicato in data 17 settembre 2021, con termine ultimo per la presentazione delle offerte entro il 4 ottobre 2021.

Prima della pubblicazione dell'invito, la Procedura ha acquisito una perizia di stima redatta dall'esperto indipendente Prof. Giovanni Fiori, avente ad oggetto la quantificazione del valore di mercato dei marchi e domini "Alitalia" registrati di proprietà dell'Amministrazione Straordinaria.

L'unico soggetto ammesso alla *data room*, a seguito di richiesta, è risultato essere Italia Trasporto Aereo S.p.A.. La prima fase, come definita nell'invito, è andata deserta, non essendo state presentate offerte vincolanti pari o in aumento rispetto al prezzo a base di gara (corrispondente al valore minimo risultante dalla perizia di stima), pari ad Euro 290.000.000,00 (duecentonovantamiliardi/00).

La seconda fase si è chiusa con l'unica offerta presentata, in termini, da parte di Italia Trasporto Aereo S.p.A., avente ad oggetto l'acquisto del marchio "Alitalia" per un prezzo di Euro 40 milioni, previo versamento di un deposito cauzionale di pari importo (di seguito l'*"Offerta Iniziale"*).

In data 10 ottobre 2021, l'esito della procedura di gara è stato trasmesso al Ministero dello Sviluppo Economico per l'assunzione delle determinazioni di competenza. Con nota in data 11 ottobre 2021, il predetto Dicastero ha invitato la Gestione Commissariale: *"a voler negoziare con l'attuale Offerente un imprescindibile e significativo miglioramento del prezzo offerto, nelle more del completamento dell'iter di vendita del perimetro Aviation (la cui data di efficacia è prevista per il giorno 15 ottobre 2021)"*.

In ottemperanza all'invito formulato dal Ministero dello Sviluppo Economico, in data 12 ottobre 2021 è stato richiesto ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. di voler formulare, in termini compatibili con la data di efficacia della prospettata cessione del perimetro Aviation (prevista per il giorno 15 ottobre 2021), la propria miglior offerta incondizionata ed irrevocabile per l'acquisto del marchio Alitalia che desse conto del *"significativo"* miglioramento del prezzo offerto.

Con comunicazione ricevuta a mezzo pec sempre in data 12 ottobre 2021, Italia Trasporto Aereo S.p.A. ha presentato un'offerta migliorativa irrevocabile ed incondizionata, proponendo un prezzo di acquisto del marchio "Alitalia" pari ad Euro 90 milioni, oltre IVA se dovuta, rappresentando che *"in assenza di una prontissima definizione dell'aggiudicazione del Brand, la scrivente società si troverà costretta a richiedere ed implementare ogni necessaria azione e soluzione alternativa in tempo utile prima del 15 ottobre p.v."*.

Copia della predetta offerta migliorativa è stata trasmessa all'esperto indipendente cui era stato conferito l'incarico di redigere la perizia estimativa del valore del marchio "Alitalia" (Prof. Giovanni Fiori), affinché valutasse gli effetti che sarebbero conseguiti nel caso in cui lo stesso non fosse più stato associato al vettore nazionale italiano. Le conclusioni cui è pervenuto il perito nello scenario ipotizzato hanno evidenziato che *"il valore dello stesso marchio sarebbe destinato, nell'arco di un orizzonte temporale di breve-medio periodo, ad assumerebbe un valore pari a zero poiché non più in grado di generare ricavi"*.

Con provvedimento assunto in data 14 ottobre 2021, il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato l'aggiudicazione definitiva e, per effetto, la cessione del marchio "Alitalia", facente capo all'Amministrazione Straordinaria - mediante accettazione della offerta migliorativa formulata da Italia Trasporto Aereo S.p.A., quale unico offerente. Ciò anche tenuto conto della circostanza che le modifiche normative intervenute con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 hanno circoscritto la partecipazione alla gara alle sole imprese titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, con conseguente riduzione della platea degli interessati all'acquisto del bene oggetto di cessione e che la predetta offerta migliorativa non potesse che essere ritenuta di interesse anche alla luce di quanto evidenziato nel parere suppletivo in relazione al valore del marchio "Alitalia" reso dall'esperto indipendente, nonché tenuto altresì conto che le somme derivanti dalla vendita del marchio costituivano elemento essenziale per la copertura del fabbisogno finanziario della Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia e Cityliner.

In conformità all'autorizzazione ricevuta, il marchio "Alitalia" è stato pertanto ceduto all'esito della gara ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. al prezzo di Euro 90 milioni, oltre IVA, giusta atto notarile di cessione sottoscritto il 14 ottobre 2021 avanti al Notaio Giovanni Giuliani di Roma (rep. n. 72.211 - racc. n. 27.317, registrato all'Ufficio di Roma 1 il 15 ottobre 2021, n. 28813, serie 1T).

* * *

Il programma "MilleMiglia"

Italia Loyalty S.p.A. (già "Alitalia Loyalty S.p.A.") è la società, interamente partecipata da Alitalia, che svolge le attività connesse alla gestione e allo sviluppo dei programmi di fidelizzazione della clientela delle società del Gruppo Alitalia, e, in particolare, del programma "MilleMiglia" e di tutte le attività ad esso connesse.

Per effetto della decisione della Commissione europea in ordine all'investimento pubblico nel settore del trasporto aereo di cui all'art. 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 24 aprile 2021, n. 27), assunta in data 10 settembre 2021, è stata esclusa la

possibilità per Alitalia di trasferire il programma MilleMiglia al nuovo vettore a partecipazione statale Italia Trasporto Aereo S.p.A. unitamente al perimetro *Aviation*.

In particolare, pur non avendo l'Amministrazione Straordinaria ricevuto copia della predetta decisione nei termini, risulta dai “*Common understanding*” di cui alla *comfort letter* in data 15 luglio 2021 (inviata dalla Commissione europea alle istituzioni italiane e trasmessa ufficialmente dal Ministero dello Sviluppo Economico alla Procedura con nota del 12 ottobre 2021), l'impegno assunto dal Governo italiano affinché Alitalia procedesse attraverso un bando di gara aperto, trasparente, non discriminatorio ed incondizionato alla vendita del proprio programma di loyalty, cui Italia Trasporto Aereo S.p.A. non avrebbe potuto partecipare.

L'Organo Commissariale ha pertanto avviato la procedura di vendita dell'intera partecipazione detenuta in Italia Loyalty S.p.A., mediante procedura ad evidenza pubblica, in conformità alle previsioni del Programma dell'Amministrazione Straordinaria (come da ultimo modificato, con autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico, in data 14 ottobre 2021) e delle limitazioni previste dalla decisione della Commissione europea in data 10 settembre 2021.

In relazione al valore della partecipazione azionaria è stata acquisita la valutazione dell'esperto indipendente, Prof. Riccardo Provaroni.

Il primo invito alla presentazione di offerte vincolanti per l'acquisto della suindicata partecipazione azionaria, tenuto conto del valore stimato della stessa, è stato pubblicato, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza e autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico, in data 16 novembre 2021.

L'invito ha escluso espressamente la partecipazione alla procedura di Italia Trasporto Aereo S.p.A..

Nel corso della procedura hanno richiesto ed ottenuto l'accesso alla *data room*, avendone i requisiti previsti nell'invito, i seguenti potenziali acquirenti:

1. IntesaSanpaolo S.p.A.;
2. Aeroporti di Roma S.p.A.;
3. Telepass S.p.A.;
4. Virgin Enterprise Ltd;
5. Alpitour S.p.A.;
6. Lastminute.com N.V.;

7. Jakala S.p.A. S.B.;

La gara non si è conclusa con la presentazione di offerte vincolanti conformi al disciplinare di gara entro il termine di scadenza, originariamente fissato per il 13 dicembre 2021.

L'Amministrazione Straordinaria è stata quindi autorizzata dal Ministero dello Sviluppo Economico, con il parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, alla pubblicazione sui principali quotidiani nazionali e stranieri e sul sito internet della Procedura di un nuovo invito in data 30 dicembre 2021, con termine per la presentazione di offerte vincolanti di acquisto fissato per il 14 febbraio 2022.

Entro il suindicato nuovo termine di scadenza pubblicato, non sono state presentate offerte vincolanti per l'acquisto della partecipazione di Italia Loyalty S.p.A.

A seguito dell'esito infruttuoso delle due procedure di vendita tramite gara ad evidenza pubblica, l'Amministrazione Straordinaria ha raccolto alcune manifestazioni di interesse da parte di operatori industriali non operanti nel settore del trasporto aereo con i quali ha avviato, in tempi differenti, interlocuzioni volte a valutare termini e condizioni di profittabilità del loro possibile investimento in Italia Loyalty S.p.A. attraverso l'acquisizione della partecipazione azionaria detenuta da Alitalia - SAI S.p.A. in A.S.

A seguito delle suindicate discussioni, che non si sono concretizzate, la società ha ricevuto una concreta manifestazione di interesse da parte di un primario operatore economico che gestisce il programma di fidelizzazione di clientela aerea per lanciare una campagna di conversione di miglia del programma "MilleMiglia" in propri punti fedeltà. Per chiarezza, seppure la decisione della Commissione europea non comporti interpretazioni estensive degli impegni, si precisa che il soggetto interessato non apparteneva all'alleanza "SkyTeam".

All'esito delle interlocuzioni di cui sopra, condotte in via autonoma dagli organi amministrativi indipendenti di Italia Loyalty S.p.A., il progetto non è proseguito.

L'Amministrazione Straordinaria ha quindi ritenuto di avviare una terza procedura di vendita ad evidenza pubblica e, con istanza del 28 febbraio 2023, ha formulato istanza per essere autorizzata a rinnovare la procedura di vendita della partecipazione rappresentante il 100% del capitale di Italia Loyalty S.p.A..

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con il parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, ha autorizzato la pubblicazione di un nuovo invito con provvedimento del 21 marzo 2023.

L'invito a presentare offerte vincolanti di acquisto è stato pubblicato in data 12 aprile 2023 sui principali quotidiani nazionali ed internazionali, nonché sul sito web dell'Amministrazione Straordinaria. Il termine di presentazione delle offerte vincolanti è stato originariamente fissato per il giorno 26 giugno 2023, ed è poi stato esteso, dapprima, al 31 luglio 2023, con lettera di procedura del 20 giugno 2023, e, successivamente, sino al 2 ottobre 2023 con lettera di procedura del 31 luglio 2023.

Solo Trenitalia S.p.A., quale potenziale acquirente, ha richiesto ed ottenuto l'accesso alla *data room* avendone i requisiti previsti nell'invito.

Nelle more della procedura è stato acquisito l'aggiornamento della valutazione dell'esperto indipendente Prof. Riccardo Provaroni, che - con elaborato del 21 aprile 2023 - ha stimato l'*enterprise value* di Italia Loyalty S.p.A. al 31 gennaio 2023 in Euro 2.539.000, quale “*sommatoria tra il valore attuale (negativo) dei flussi di cassa del periodo di previsione esplicita (K€ 7.052) e il valore attuale del Terminal Value (K€ 9.591)*”.

Entro la scadenza del termine di presentazione delle offerte vincolanti (2 ottobre 2023), Trenitalia S.p.A. ha presentato la propria offerta vincolante per l'acquisto della partecipazione azionaria inviandola a mezzo *pec* all'indirizzo dedicato dell'advisor PriceWaterhouseCooper S.p.A. anziché depositando plico sigillato presso il Notaio Giovanni Giuliani, come richiesto dalle lettere di procedura. Dopo la scadenza del termine, in data 3 ottobre 2023, Trenitalia S.p.A. ha depositato la suindicata offerta anche presso il Notaio Giovanni Giuliani.

L'offerta di Trenitalia S.p.A. presentava inoltre taluni elementi di difformità rispetto alle previsioni dell'invito.

In data 3 ottobre 2023, l'Amministrazione Straordinaria, tenuto conto che l'offerta presentata costituiva l'unica offerta ricevuta nei termini previsti dall'invito, all'esito della terza procedura di gara ad evidenza pubblica, laddove le precedenti due procedure di gara erano andate deserte e che l'offerente aveva provveduto a depositare sul conto corrente intestato al Notaio Giovanni Giuliani la cauzione di Euro 500.000,00 a servizio degli impegni contenuti nella propria offerta vincolante, ha presentato istanza al Ministero delle Imprese e del Made in Italy per essere autorizzata, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, ad avviare con il soggetto offerente una fase di trattativa privata volta ad esplorare le possibilità di superamento dei profili di inammissibilità.

Con provvedimento in data 31 ottobre 2023, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, visto il parere favorevole reso dal Comitato di Sorveglianza in data 12 ottobre 2023, ha autorizzato la Gestione

Commissariale a dare corso ad una fase di verifica e confronto con Trenitalia S.p.A. per la cessione della partecipazione azionaria rappresentativa del 100% del capitale sociale di Italia Loyalty S.p.A.

All'esito della predetta fase di verifica e confronto, con istanza in data 1° dicembre 2023, i Commissari Straordinari hanno chiesto l'autorizzazione alla sottoscrizione del contratto di compravendita con Trenitalia S.p.A. nella versione emendata in ragione degli intendimenti raggiunti in sede di trattativa, anche tenendo in considerazione che l'interesse del mercato per la partecipazione azionaria e la valutazione della stessa erano destinati a diminuire con il passare del tempo, in funzione del progressivo ridimensionamento delle attività di Italia Loyalty S.p.A. e degli iscritti al programma di fidelizzazione per il venir meno della stretta correlazione con il vettore di bandiera che ne aveva caratterizzato la notorietà sul mercato negli anni precedenti.

Con provvedimento in data 22 dicembre 2023, previo parere favorevole del Comitato di Sorveglianza, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha autorizzato la finalizzazione dell'operazione di cessione a favore di Trenitalia S.p.A.

Alla data di redazione della presente Relazione Finale è in corso di fissazione la data di stipula del contratto di compravendita della partecipazione azionaria in oggetto.

* * *

Aggiudicazione delle rotte onerate ("OSP")

Gli accordi relativi all'effettuazione delle rotte gravate da oneri di servizio pubblico non sono stati trasferiti dall'Amministrazione Straordinaria ad Italia Trasporto Aereo S.p.A. ed hanno cessato la loro efficacia dal 15 ottobre 2021, contestualmente alla cessazione delle attività di volo di Alitalia.

Con comunicazione in data 2 agosto 2021, l'Amministrazione Straordinaria ha comunicato alla Regione Sardegna la propria disponibilità a convenire l'anticipata scadenza dei contratti con effetti dal 15 ottobre 2021 (data di cessazione delle proprie attività di volo), affinché la Regione Sardegna medesima potesse bandire con urgenza la nuova attribuzione delle rotte onerate.

Gli enti amministrativi a ciò preposti hanno successivamente provveduto alla riassegnazione delle rotte onerate tramite procedure di gara, cui hanno dato seguito successivamente allo scambio di corrispondenza dei primi di agosto 2021 tra la Regione Sardegna ed ENAC con i Ministeri competenti.

* * * * * * * *

(C) Esecuzione delle attività transitorie contemplate dalle proroghe del Programma

Al fine di addivenire alle cessioni dei complessi aziendali nel rispetto della decisione della Commissione europea - DG Concorrenza del 10 settembre 2021 C(2021) 6665 final in relazione al procedimento SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) - Italy - Newco ITA, cui il Programma è stato adeguato ai sensi dell'art. 11-quater, commi 3 e 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106), l'Amministrazione Straordinaria si è trovata nella complessa condizione di dover operare il frazionamento e la perimetrazione dei propri rami aziendali dapprima privi di autonomia funzionale, sia con riguardo a sistemi ed attività centralizzate, sia in relazione a fornitori comuni, contrattualizzati con Alitalia quale unico centro di interessi.

In particolare, nei contratti di cessione dei rami *handling* e *Maintenance* è stato previsto l'impegno dell'Amministrazione Straordinaria di fornire ai cessionari dei complessi aziendali alcuni servizi transitori necessari per l'ordinata continuazione delle attività d'impresa senza soluzione di continuità, tra cui quelli afferenti ai servizi e sistemi informatici, per natura essenziali allo svolgimento di qualsiasi attività aziendale.

La prestazione di tali servizi transitori è continuata fino a quando i cessionari hanno completato le procedure necessarie per la conduzione delle attività aziendali in via autonoma e indipendente.

Con specifico riguardo alla cessione del ramo *Maintenance*, inoltre, non è stato possibile procedere immediatamente al trasferimento ad Atitech S.p.A., in uno con l'azienda, dei contratti inclusi nel ramo sottoscritti con clienti extra-UE ed operanti aeromobili non-EASA, stante la mancanza delle necessarie autorizzazioni e certificazioni in capo a quest'ultima. Tali contratti sono pertanto rimasti in vigore con Alitalia, quale titolare delle necessarie autorizzazioni e certificazioni, per il periodo di tempo necessario affinché Atitech S.p.A. fosse debitamente certificata dalle competenti autorità aeronautiche straniere e completasse la costituzione di proprie sedi secondarie nelle giurisdizioni straniere in cui Alitalia svolgeva l'attività di manutenzione di linea oggetto di cessione (Algeria, Argentina, Brasile, Francia, Germania, Giappone, Israele, Marocco, Russia e Tunisia) al fine di consentire l'avvicendamento delle unità locali interessate.

Nel corso del 2023, Atitech S.p.A. ha comunicato di rinunciare al subentro nell'attività di manutenzione svolta in Algeria, Russia e Marocco.

Le ultime attività a cessare, con effetti a far data dal 15 gennaio 2024, sono state:

- (i) il supporto al mantenimento dell'operatività delle sedi estere (*branch*) e delle unità locali italiane per l'erogazione dei servizi di manutenzione di linea a favore di clienti extra-UE (operanti aeromobili non-EASA).

Tale supporto è stato prestato per il tramite di personale dipendente di Alitalia presente localmente con il compito di gestire l'attività dei tecnici di Atitech S.p.A. trasferiti con il ramo di azienda *Maintenance* e distaccati presso Alitalia stessa dal 1° novembre 2022.

Nel mese di dicembre 2023, Atitech S.p.A. ha conseguito dalle competenti autorità dell'aviazione civile straniera le necessarie autorizzazioni per svolgere i servizi di manutenzione di linea su aeromobili non-EASA ed ha completato la costituzione delle proprie sedi secondarie in Francia, Germania, Argentina e Giappone, nonché in Tunisia, Brasile e Israele ove il processo di accreditamento per l'inizio delle attività è in via di ultimazione.

Alitalia ed Atitech S.p.A. hanno quindi notificato congiuntamente ai clienti la cessione a quest'ultima dei contratti attivi e passivi (di interesse) con effetti dal 31 dicembre 2023 o dal 14 gennaio 2024, a seconda dei casi, fermo restando che il risultato economico della gestione dei contratti, a far data dal trasferimento del ramo aziendale (i.e. 1° novembre 2022), è rimasto in capo ad Atitech S.p.A., come previsto dal contratto di cessione del ramo *Maintenance*. In uno con il trasferimento dei contratti, è infine cessato il distacco presso Alitalia del personale tecnico di Atitech S.p.A..

- (ii) l'erogazione di servizi informatici.

Con effetti dal 15 gennaio 2024, Alitalia ha cessato l'erogazione dei servizi informatici transitori a Swissport Italia S.p.A. e Atitech S.p.A., che hanno provveduto a contrattualizzare con fornitori alternativi (ivi incluso con Italia Trasporto Aereo S.p.A.) la fornitura delle relative prestazioni sino al completamento della separazione dei sistemi infrastrutturali e applicativi ed al conseguimento dell'autonomia gestionale.

* * * * *

Conclusioni

La cessione del perimetro *Aviation* ad Italia Trasporto Aereo S.p.A., e la successiva cessione dei complessi aziendali afferenti alle attività di *ground-handling* e manutentive svolte da Alitalia rispettivamente a Swissport International Ltd. e Atitech S.p.A., come descritte nella sezione (A) della presente Relazione Finale, costituiscono integrale attuazione ed esecuzione del Programma autorizzato, come modificato in ossequio alle previsioni dell'art. 11-quater, commi 3 e 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (convertito - con modificazioni - dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106) per essere adeguato alla decisione della Commissione europea del 10 settembre 2021 C(2021) 6665 final in relazione al procedimento SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) - Italy - Newco ITA, con soddisfazione degli obiettivi previsti dall'art. 27, comma 1, lett. a) e lett. b-bis), del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270, rispettivamente applicabili alle suindicate cessioni.

All'esito delle cessioni, la Procedura prosegue nel completamento delle attività liquidatorie dei beni e dei rapporti qualificati come non strettamente funzionali all'esercizio dell'attività di impresa, nonché ai beni e ai contratti ceduti nell'ambito del perimetro *Aviation* e dei rami *handling* e *Maintenance*, nei termini descritti nel paragrafo 5 del Programma, nell'interesse del ceto creditorio.

Con la predisposizione della presente relazione finale i Commissari Straordinari ritengono pertanto di aver assolto gli obblighi di cui all'art. 61, comma 3, del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270, riservandosi in ogni caso la facoltà di fornire qualsiasi integrazione che fosse eventualmente richiesta o ritenuta utile.

* * * * *

Fiumicino, 24 gennaio 2024

I Commissari Straordinari di

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

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