

Da Alitalia Sai ad Alitalia Light / FOCUS

LINK: <https://www.themeditelegraph.com/it/markets/regulation/2020/08/29/news/da-alitalia-sai-ad-alitalia-light-focus-1.39244057>



Normativa, direttive, diritto marittimo Da Alitalia Sai ad Alitalia Light / FOCUS Decreto legge n. 34/2020: inizio per una nuova compagnia di bandiera ovvero una modalità per chiudere il capitolo Alitalia? - A cura dell'Associazione degli Studi Legali Associati di Maurizio Corain* e Chiara Santoboni* 29/08/2020 Roma - Con il decreto legge n. 34 del 2020, è stata prevista (previa autorizzazione della Commissione europea) la costituzione di una nuova società "per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci", interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta, disciplinando le modalità di costituzione e prevedendo che tale società rediga senza indugio un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta. Il decreto-legge consente, inoltre, alla società di

costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e la autorizza ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. L'aver incluso, tra i soggetti da cui acquistare rami d'azienda, imprese titolari di licenza anche in amministrazione straordinaria, manifesta, finanche agli occhi di un distratto lettore, come, a differenza di quanto proclamato, della vecchia Alitalia si continui a discorrere. In vero, sebbene il decreto legge n. 34 del 2020 dia formalmente un taglio diverso agli interventi precedentemente realizzati (da ultimo con il decreto-legge n. 18 del 2020 che viene novellato dal decreto-legge n. 34 del 2020) e che

la strada sia quella volta alla costituzione di una nuova compagnia aerea nazionale non collegata alla precedente Alitalia (la cui denominazione non viene mai menzionata direttamente nella nuova disciplina normativa), risulta evidente che la "NewCo" abbia la possibilità di contribuire, mediante l'affitto di rami di azienda, al bilancio della Alitalia in amministrazione straordinaria. Viene, infatti, nel decreto legge stabilito che, ai fini della capitalizzazione della nuova società, sono previste risorse pari a 3 miliardi di euro per l'anno 2020. Precedentemente, l'articolo 37 del decreto legge n. 34 del 2019, convertito dalla legge n. 58/2019, aveva autorizzato l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea (indicata nella rubrica del medesimo art. 37 come "NewCo Nuova Alitalia") nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul

prestito, stimato in € 145 milioni ed il trasferimento a tale società dei compendi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria, nonché la restituzione della quota capitale del finanziamento di 900 milioni di euro nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria, a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria. Successivamente, in ragione dell'emergenza COVID-19, il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 aveva autorizzato, in relazione ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e ad Alitalia Cityliner S.p.A., la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente. Sebbene, però, l'epidemia da COVID-19 sia stata formalmente riconosciuta dal decreto legge n. 18 del 2020 come calamità naturale ed evento eccezionale per il trasporto aereo, ai fini della norma del Trattato sul

Funzionamento dell'UE (articolo 107, comma 2, lettera b), che considera compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, l'UE ha già avuto modo di rilevare che il ricorso a tale strumento possa essere adottato solo per tutelare vettori in bonis nella fase antecedente all'epidemia. Pertanto, si è dovuta ora scegliere una strada formalmente diversa da quella immaginata nel 2019 ed ecco che il decreto legge n. 34 del 2020 non pone in relazione la costituzione della nuova società con le vicende dell'amministrazione straordinaria di Alitalia, prevedendo esclusivamente la possibilità della nuova società di acquisire (anche tramite società controllate o collegate) rami d'azienda di società in amministrazione straordinaria e di subentrare a tali società nell'attuazione di contratti di servizio pubblico in materia di continuità territoriale, pur senza alcun esplicito riferimento alla precedente Alitalia. Probabilmente, dunque, ci troveremo di fronte ad una "Alitalia Light" a capitale pubblico che acquisirà beni e asset dalla Alitalia in amministrazione straordinaria. Quanto alle modalità di istituzione e

funzionamento della costituenda società si prevede che l'atto costitutivo della società sia adottato con un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e sottoposto alla registrazione della Corte dei Conti; con tale decreto sarà definito l'oggetto sociale, il capitale sociale iniziale e ogni altro elemento necessario per la costituzione e il funzionamento della società. Lo stesso decreto approverà lo statuto della società e conterrà la nomina degli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, nomine queste già iniziate dal Governo. Le remunerazioni dei componenti degli organi sociali saranno stabilite ai sensi dell'art. 2389, primo comma, del codice civile, e saranno definiti i criteri per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione sempre ai sensi del codice civile. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali saranno deliberate a norma del codice civile: sembrerebbe, quindi, escluso che alla

nuova società si applichino i limiti ai compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni previsti dall'articolo 23-bis del decreto-legge n.201 del 2011 e si esclude l'applicazione delle disposizioni previste dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico delle società a partecipazione pubblica). Come detto, il decreto-legge n. 34 del 2020 quantifica in 3 miliardi di euro il limite di partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale della società. Tale capitale dovrà essere sottoscritto nell'anno 2020 e potrà essere versato anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica. Si prevede poi la stipula di un apposito contratto di servizio tra lo Stato e la nuova società per la prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della continuità territoriale, con la possibilità di subentrare in quelli già in essere con società in amministrazione straordinaria. Alla luce di ciò, viene da chiedersi se un vettore aereo così caratterizzato sia

effettivamente in grado di competere in un mercato globale del trasporto aereo profondamente mutato negli ultimi dieci anni e, in modo particolare, a causa della impossibilità di viaggiare causata dalla necessità di contenere la diffusione del Covid-19 o anche solo dal timore di esso; in aggiunta, ci si dovrebbe chiedere se un tale intervento statale non sia limitativo della concorrenza, con riferimento al mercato anche delle low cost. Non ci resta che attendere gli sviluppi che seguiranno per conoscere se, questa volta, alla fenice Alitalia sia stata somministrata sufficiente resilienza così da, infine, riuscire definitivamente e in modo duraturo a risorgere.
*Avvocati, **R&P Legal**