

## NOTA SUL PASSAGGIO DEGLI SLOT AEROPORTUALI DA ALITALIA SAI IN A.S. A ITA

*Italia Trasporto Aereo, l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, l'Assoclearance (Coordinatore italiano degli slot aeroportuali), i Commissari Straordinari AZ e i Ministeri competenti sostengono che il trasferimento delle attività ad ITA del c.d. Ramo Aviation di Alitalia Sai in A.S., comprensivo degli Slot precedentemente assegnati alla ex-Compagnia di Bandiera italiana, è avvenuto in forza di disposizione normativa (D. L. n. 73 del 25 maggio 2021) e in conformità alla Decisione della Commissione Europea del 10 settembre 2021*

È bene sottolineare, invece, che il D.L. n.73 del 25.5.2021 non disciplina (né mai potrebbe essendo detta materia di stretta competenza del legislatore europeo e non dei Paesi Membri) il trasferimento degli Slot da Alitalia Sai ad ITA ed è comunque precedente rispetto alla Decisione UE del 10 settembre 2021 richiamata, invero e in pari data, dal D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, convertito successivamente in Legge nel novembre 2021, il quale, pur non trattando anch'esso esplicitamente il tema del trasferimento dei suddetti Slot, autorizza e disciplina il trasferimento del ramo Aviation da Alitalia in AS ad ITA in conformità con la richiamata Decisione UE.

La Decisione della Commissione Europea del 10.9.2021, però, diversamente da quanto genericamente affermato, riconosce esplicitamente che il trasferimento del ramo Aviation da Alitalia Sai a ITA, proprio per legittimare il trasferimento degli Slot, debba avvenire solo ed esclusivamente nell'ambito di una delle cinque fattispecie previste dal Regolamento (CE) n. 93/95, come poi modificato dal Regolamento (CE) n.73/2004 al quale la stessa Decisione riconduce la procedura di cessione.

**Di seguito si riporta uno stralcio dei testi della Decisione UE del 10.9.2021 "State Aid SA.58173 (2021 N) (ex 2020 PN) – ITALY – Newco ITA",** ove al paragrafo n.194, a pag.39 della versione inglese (quella ufficiale e presente sul sito della Commissione UE) si dichiara:

*As regards the aviation business, ITA plans to lease not more than 52 aircraft that were part of Alitalia's fleet.<sup>90</sup> Thus, at the start of its operations, ITA's fleet will comprise a maximum of 52 aircraft, which is less than half of Alitalia's fleet of 108 aircraft in 2020.<sup>91</sup> In accordance with the rules on partial takeover of an aviation business (92), ITA will operate only part of Alitalia's slots (within the limits set by Italy's commitments). In particular, ITA will use the slots corresponding to the flight capacity taken over from Alitalia and operated by ITA in the start-up phase of its business.*

*In cui la nota n.92 a cui si rimanda nel paragrafo n.194 della Decisione UE del 10.9.2021 cita:*

*See Article 8a(1)(b)(iii) of Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports, OJ L 14, 21.1.1993, p. 1.*

*L'Articolo 8a(1)(b)(iii) of Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993, richiamato nella nota a margine n° 92 della stessa Decisione UE, disciplina esattamente una delle cinque fattispecie previste per il trasferimento e lo scambio degli Slot: (iii) in the case of a total or partial take-over when the slots are directly related to the air carrier taken over.*

Dunque, diversamente dalle superficiali affermazioni da più parti maldestramente sostenute, la Decisione UE del 10.9.2021 non ha previsto e non ha autorizzato, né tantomeno aveva poteri per farlo, la compravendita di Slot, seppur abbinata ad altri beni o servizi contestualmente ceduti quali, ad esempio, contratti di locazione di aeromobili, software o parti di ricambio, essendo la compravendita degli Slot espressamente vietata dall'ordinamento comunitario.

A maggior supporto, si evidenzia che il Coordinatore Aeroportuale olandese (Airport Coordination Netherlands) in data 3.6.2021, ha pubblicato, a beneficio della Comunità, un chiarissimo compendio sulle regole del trasferimento degli Slot con una comprensibile ed esaustiva "descrizione" delle uniche fattispecie previste per legittimare i trasferimenti tra Vettori degli Slot degli aeroporti europei coordinati.

In tale documento "Policy Rule – Slot Mobility", a pag. 8 par. 35, con riferimento al trasferimento degli Slot tra Vettori, il Coordinatore olandese spiega che detto trasferimento può avvenire "... when there is a full or partial takeover and when slots are directly related to the air carrier taken over, as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation".

Successivamente il documento "Policy Rule – Slot Mobility", esplicita meglio il significato del "Takeover":

*Takeover. Pursuant to Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation, slots may be transferred by an air carrier in the case of a total or partial takeover, when the slots are directly related to the air carrier taken over. This article aims to enable the transfer of slots in order to facilitate the continuity of an ongoing operation. Therefore, there must be such a connection between the transfer of slots and the (partial) takeover of the air carrier that almost all the production resources of the air carrier concerned are taken over that are necessary to use the relevant slots. This means that there must be a takeover of aircraft, personnel and any form of organization necessary for the operation of the slots to be taken over. The takeover of some "assets" or the "business" cannot therefore qualify as the (partial) takeover of an air carrier. Below is a further explanation.*

Lo stesso documento "Policy Rule – Slot Mobility", chiarisce la differenza tra il "Total takeover" e il "Partial takeover":

*Total takeover. The definition of an air carrier, as described in section 'Relevant legislation' in accordance with Article 2 (f) (i) of the Slot Regulation, is easily applicable if an entire air carrier is taken over. So a takeover of all aircraft, all personnel and the entire organization.*

*Partial takeover. Assuming that in the case of a partial takeover of an air carrier, the licences are not necessarily transferred, which does not seem necessary if the purchasing undertaking already has licences, the question remains what exactly should be understood by the partial takeover of an air carrier. The purpose and system of the Slot Regulation indicate that there can only be a partial takeover of an air carrier if that part of the air carrier is taken over with the elements that enable that part to actually use the associated slots. This means that the part of the air carrier that has been taken over must be able to continue operating flights. In any case, this requires aircraft, personnel and some form of organization. There is no question of a partial takeover of an air carrier if the takeover only relates to a few 'assets' or the 'business', without also aircraft, personnel and some form of organization are taken over. The fact that the assets may be transferred to an undertaking that can use the slots with these and other assets and its own personnel, does not affect the fact that what is taken over as such must still qualify as a 'partial takeover of an air carrier', as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation. Otherwise improper use of the possibilities of Article 8a of the Slot Regulation would be facilitated. If it were not required that what is transferred should reasonably be able to actually use slots by operating flights, air carriers could proceed with a takeover of a limited number of assets, together with the takeover of the desired number of slots as a disguised means of obtaining slots without applying the priority rules of the Slot Regulation. This detracts from the restrictive system for obtaining slots provided in Articles 8, 8a and 10 of the Slot Regulation. When interpreting the Slot Regulation in which slots can be transferred to other air carriers relatively easily (and possibly against payment), the relevant slots will not flow back to the slot pool. As a result, these slots cannot be allocated according to the priority rules of the Slot Regulation.*

Inoltre, a ulteriore conferma del vulnus esistente nell'applicazione delle normative e delle decisioni europee, si evidenzia che il documento redatto dal Collegio Commissariale di Alitalia Sai relativo alla "Modifica del Programma di Cessione di Alitalia Sai in A.S. e Alitalia Cityliner in A.S." del 13.10.2021, riferiva, a pag. 21, che:

➤ "In data 10.9.2021 la Commissione Europea ha emesso la decisione definitiva con le indicazioni specifiche e vincolanti alle quali il Governo italiano, i Commissari Straordinari ed ITA devono adeguarsi".

A seguire nello stesso documento di "Modifica del Programma di Cessione di Alitalia Sai in A.S. e Alitalia Cityliner in A.S.", a pag 22, si affermava che:

➤ "I Commissari straordinari si sono quindi immediatamente attivati per ricevere copia della decisione al fine di porre in essere le mansioni previste dalla legge", ovvero l'art.79, comma 4-bis, del DL n.18 del 2020 che, appunto, imponeva l'adeguamento del Programma di amministrazione straordinaria alla decisione della Commissione europea.

Però, nello stesso documento i Commissari Straordinari di Alitalia Sai in A.S. sostenevano che:

➤ “Con comunicazioni pec del 11 settembre, 30 settembre e 5 ottobre 2021, è stata richiesta l’acquisizione della decisione a Ministero dell’Economia e delle Finanze, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali ed Italia Trasporto Aereo e, in seguito, anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nonostante le molteplici sollecitazioni il documento non è mai stato acquisito agli atti della Procedura, venendosi così ad ingenerare un grave sgarbo nei confronti del Collegio Commissariale, formato da pubblici ufficiali, preposti ad una specifica funzione prevista dalla legge.

➤ Al solo fine di consentire comunque l’avanzamento della Procedura si rappresenta che la presente modifica viene redatta sulla scorta dei principi portati dalla “*comfort letter*” del 15.7.2021, rimettendo la valutazione definitiva di conformità alla decisione della Commissione Europea alla Direzione del Ministero dello sviluppo economico che, si confida, possa avere più strumenti di acquisizione della medesima decisione cui il presente programma deve conformarsi”.

**Tali affermazioni dei Commissari Alitalia Sai in A.S., pertanto, evidenziano che l’intera operazione di cessione di Alitalia Sai in A.S. e Alitalia Cityliner, compresi ovviamente gli Slot, sarebbe dovuta avvenire nel rispetto di un Decisione della Commissione che loro stessi non hanno potuto consultare.**

Infatti, per espressa loro dichiarazione, pertanto, la “Modifica del Programma di Cessione di Alitalia Sai in A.S. e Alitalia Cityliner in A.S. ”è stata redatta “...sulla scorta dei principi portati dalla Comfort Letter del 15.7.2021”, antecedente alla Decisione stessa del 10.9.2021 ma rimettendo la valutazione definitiva alla Direzione del MISE in merito alla conformità del Programma di cessione stesso alla suddetta Decisione della Commissione Europea: un rebus che comunque, per quanto riguarda quantomeno il trasferimento degli slot da Alitalia Sai in A.S. a ITA, è caratterizzato da elementi di indubbia illegittimità.

*Roma 30-5-2023*

C.U.B. TRASPORTI – Confederazione Unitaria di Base

Via Ponzio Cominio, 56 – 00175 Roma –tel. 06.76968412 - 0676960856 Fax 06.76983007 – cell. 3939103997  
- [www.cub.it](http://www.cub.it)