

Confederazione Unitaria di Base -Cub Trasporti

Roma, 29 Maggio 2023

A:

ENAC

Att.ne: Direttore Generale - Alessio Quaranta

P.C.:

Assoclearance – Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots

P.C.:

Alitalia in Amministrazione Straordinaria

Att.ne: Commissari Straordinari

Avv. Giuseppe Leogrande

Avv. Prof. Gabriele Daniele Santosuosso

Avv. Prof. Gabriele Fava

P.C.:

Italia Trasporto Aereo

P.C.:

Presidenza del Consiglio

Att.ne: Presidente Giorgia Meloni

P.C.:

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Att.ne: Ministro Matteo Salvini

P.C.:

Ministero dell'Economia e Finanze

Att.ne: Ministro Giancarlo Giorgetti

P.C.:

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Att.ne: Ministra Elvira Calderoli

P.C.:

Ministero delle Imprese e del Made in Italy

Att.ne: Adolfo Urso

P.C.:

Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi

Oggetto: Replica al diniego riscontrato il 22.5.2023 alla richiesta del 2.4.2023 di istanza di accesso agli atti - richiesta accesso agli atti amministrativi ai sensi del D. Lgs. n. 33 del 14.3.2013.

Io sottoscritto Antonio Amoroso, [...], in qualità di Segretario Nazionale della organizzazione sindacale Cub Trasporti, nonché di dipendente di Alitalia Sai in A.S., ho trasmesso il 2.4.2023 ad ENAC una richiesta di Accesso agli Atti amministrativi, ai sensi della L.241/90 e del D. Lgs n.33. del 14.3.2013, per avere copia di:

1) tutta la documentazione relativa al trasferimento degli Slot aeroportuali da Alitalia Sai in A.S. a Italia Trasporto Aereo S.p.A. in relazione alla stagione IATA Summer 2021, IATA WINTER 2021-22 e IATA Summer 2022;

2) la comunicazione trasmessa dall'ENAC ad Assoclearance il 07.10.2021 relativa allo stesso trasferimento degli Slot da Alitalia Sai in A.S. ad ITA e sulla base della quale il Coordinatore Aeroportuale italiano (Assoclearance), tra l'altro, ha dichiarato di aver dato il proprio dovuto assenso.

Il diniego da parte di ENAC alla richiesta di accesso agli atti, ricevuto il 22.5.2023, è stato articolato con le seguenti motivazioni:

A) la pubblicazione della documentazione relativa al passaggio degli Slot andrebbe a violare il diritto alla riservatezza delle società contro interessate;

B) il trasferimento ad ITA del c.d. Ramo Aviation comprensivo degli Slot precedentemente assegnati ad Alitalia è avvenuto in forza di disposizione normativa (D. L. n. 73 del 25 maggio 2021) ed in conformità alla Decisione della Commissione Europea del 10 settembre 2021;

C) l'esibizione della documentazione relativa al trasferimento degli Slot da Alitalia Sai a ITA non apporta elementi nuovi rispetto a quelli facilmente reperibili dalle informazioni pubblicate.

Inoltre, ENAC, nel riscontro trasmesso, ha evidenziato anche che:

D) la comunicazione ENAC del 07.10.2021 non si sostanzia in un atto autorizzativo al trasferimento degli slot da Alitalia Sai in A.S. ad ITA, in quanto il Regolamento (CE) n. 95/93, come poi modificato dal Regolamento (CE) n. 793/2004, ha affidato al solo Coordinatore degli Slot aeroportuali la responsabilità dell'assegnazione delle bande orarie.

Nel ribadire la richiesta di accesso agli atti, così come già trasmessa in data 2.4.2023, sottolineo innanzitutto la palese contraddizione delle motivazioni riportate sopra in A), B) e C).

In particolare:

- è incomprendibile il diniego alla richiesta di accesso agli atti di ENAC se, come sostiene l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile stesso, la documentazione "non apporta alcun elemento nuovo" a quelli facilmente reperibili dalle informazioni pubblicate;

- non si comprende come l'esibizione della documentazione relativa al trasferimento degli slot da Alitalia SAI a ITA possa violare il diritto alla riservatezza delle società contro interessate, visto che, a detta della stessa ENAC, gli elementi sono resi pubblici ed il trasferimento sarebbe avvenuto in forza di una norma europea.

In ogni caso, prima di entrare nel merito delle norme richiamate, si fa presente 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.

Entrando nel merito dei contenuti delle norme da Voi richiamate, è opportuno sottolineare che la Decisione della Commissione Europea del 10.9.2021, diversamente da quanto genericamente affermato, riconosce esplicitamente che il trasferimento del ramo Aviation da Alitalia Sai ad 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. (*Par. 194 nota a margine n° 92: 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*).

Per comodità di lettura si riporta di seguito 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. (90) 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. (91) 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) N° 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 i 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, qualora possa essere di aiuto, si evidenzia che, a titolo di informativa, 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 8° (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.

Premesso quanto sopra, confermando la totale illegittimità del passaggio degli Slot da Alitalia Sai in A.S. a ITA, si evince facilmente l'importanza dell'acquisizione della documentazione relativa al trasferimento degli Slot aeroportuali tra i vettori in questione. Non meno importante è, anche ai fini della disamina in parola, la comunicazione trasmessa dallo stesso ENAC ad Assoclearance il 07.10.2021.

La richiesta di accesso alla documentazione relativa al trasferimento degli Slot aeroportuali da Alitalia Sai in A.S. a Italia Trasporto Aereo S.p.A. è stata inoltrata dal sottoscritto, il 27.2.2023, anche ad Assoclearance, ovvero al Coordinatore aeroportuale italiano, che l'ha respinta con comunicazione del 23.3.2023, sostenendo che:

“Sotto un primo profilo, è opportuno evidenziare che Il trasferimento da Alitalia in A.S. ad ITA di tutti i cespiti ricompresi nel c.d. Ramo Aviation (ivi inclusi, quindi, gli Slot precedentemente operati dalla stessa Alitalia) è avvenuto in quanto espressamente previsto e autorizzato in forza di puntuale disposizione di legge ed in conformità alla decisione della Commissione Europea del 10 settembre 2021 (anticipata dalla Comfort Letter della stessa Commissione del 15 luglio 2021, con la quale sono state fissate le condizioni per l'acquisizione da parte ITA S.p.A. del perimetro aviation di Alitalia SAI S.p.A. in A.S.). Come, peraltro, alla scrivente confermato dall'ENAC mediante comunicazione del 07/10/2021, con la quale si indicavano specificamente gli slot che dovevano formare oggetto del trasferimento medesimo.”

Ossia la stessa tesi di ENAC ma rimandando all'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile la responsabilità relativa al trasferimento degli Slot in oggetto: un'affermazione oggettivamente alquanto singolare rispetto a quanto previsto dalla Regolamentazione europea.

Però, dal canto suo ENAC, il 22.5.2023, in risposta alla richiesta di accesso trasmessa dal sottoscritto il 2.4.2023, per quanto riguarda la lettera del 7.10.2021, ha affermato che: “Si evidenzia infine che la comunicazione ENAC del 07.10.2021 non si sostanzia in un atto autorizzativo in quanto il Regolamento (CE) n. 95/93, come poi modificato dal Regolamento (CE) n. 793/2004, ha affidato al solo Coordinatore la responsabilità dell'assegnazione delle bande orarie.”

Tale affermazione dell'ENAC, invece, rimanda la responsabilità dell'operazione di passaggio degli slot da Alitalia Sai a ITA in capo al Coordinatore, come peraltro previsto dai Regolamenti UE: a quanto pare si è determinata una sorta di rimpallo della paternità di una scelta che appare tutt'altro che giustificabile in base al Regolamento UE più volte citato. Tutto ciò conferma, quindi, l'importanza dell'accesso a tutta la documentazione relativa al passaggio degli slot stessi.

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 a 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, nel caso del passaggio degli slot da Alitalia Sai in A.S. a ITA, non appare che sia stato effettuato nel rispetto delle norme in essere, come peraltro ribadite nella Decisione della Commissione Europea del 10.9.2021.

Anche alla luce di quanto appena illustrato, si conferma l’importanza dell’accesso agli atti relativo alla documentazione del passaggio degli Slot.

È opportuno infine ricordare, soprattutto a beneficio dei Ministeri e della Presidenza del Consiglio che leggono la presente in copia, che nonostante l’interesse espresso nelle formulate richieste di accesso agli atti, sia come lavoratore dipendente di Alitalia Sai in A.S., sia come rappresentante sindacale di centinaia di lavoratori in causa contro ITA per la mancata applicazione dell’art. 2112 del cod. civ., diverse Istituzioni hanno sinora palesato una immotivata e inspiegabile segretezza in barba alle normative sulla trasparenza delle pubbliche amministrazioni e alla tutela delle istanze del personale ex-Alitalia.

Un diniego analogo a quello di ENAC del 22.5.2023 sopra richiamato è stato formulato anche il 25.2.2022 dal Ministero dello Sviluppo Economico e il 9.3.2022 dal Ministero dell’Economia e Finanze in ordine al contratto di vendita degli asset da Alitalia Sai in A.S. a ITA, richiesto ad ambedue i dicasteri il 24.1.2022. Il diniego è stato motivato dal MISE dichiarando che “la documentazione richiesta non risulta essere detenuta da questo Ministero, essendo riferita essenzialmente al nuovo vettore aereo, nonché a negoziazioni commerciali intervenute direttamente tra le società interessate” e dal MEF sostenendo che “non detiene gli accordi e i contratti da Lei richiesti, trattandosi di atti negoziali inerenti ad una transazione commerciale intercorsa direttamente tra le due società, senza il coinvolgimento dell’Azionista di Italia Trasporto Aereo S.p.A.”;

-Il 28.3.2022 dai Commissari Straordinari AZ ed il 1.4.2022 da Italia Trasporto Aereo in ordine al contratto di vendita degli asset da Alitalia Sai in A.S. a ITA, richiesto ad ambedue il 24.1.2022. Il diniego è stato motivato dallo studio legale di Italia Trasporto Aereo sostenendo che “né ITA è soggetta ad obblighi di trasparenza e pubblicazione documentale di cui all’articolo all’art. 5 D.Lgs. 33/2013, né i documenti richiesti appartengono al novero della documentazione oggetto di pubblicazione”.

Analogo diniego è stato motivato dai Commissari Straordinari Alitalia Sai in A.S. sostenendo che “Non si rinviene pertanto un interesse pubblico alla conoscenza di ulteriori dati ed informazioni, rispetto a quelli stabiliti per legge e già resi pubblici, che possa prevalere sulle esigenze di riservatezza dei contenuti del predetto accordo e degli ulteriori atti di cui si chiede l’ostensione nella istanza in oggetto” e che “nell’istanza non risulta argomentata in modo puntuale e specifico, la rilevanza diretta della documentazione richiesta con la tutela degli asseriti interessi degli istanti e pertanto si ritiene che la richiesta di accesso risulti carente di un interesse qualificato”, nonché che “si rileva che l’accordo contiene elementi che sono attigui e possono comunque influenzare (in rapporto a consistenza, strumentalità e funzionalità) la valorizzazione dei rami d’azienda di Alitalia in A.S. attualmente oggetto di dismissione attraverso la gara pubblica, la cui divulgazione - anche solo indiretta o parziale - è idonea a recare un grave danno mettendo a repentaglio il carattere non discriminatorio, trasparente, incondizionato e competitivo delle procedure di dismissione stessa”;

- Il 18.2.2022 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché l’11.3.2022 dall’ENAC, in ordine ai manuali tecnici di ITA e di Alitalia, richiesti ad ambedue il 13.2.2022. Il diniego è stato motivato dal MIT sostenendo che “non è in possesso degli atti e documenti richiesti”, mentre l’ENAC, ha dichiarato che “i Manuali sono coperti da elevato grado di riservatezza poiché descrivono procedure e modalità di gestione di diverse attività operative delle operazioni di volo e correlati servizi di trasporto aereo, per loro natura sensibili sotto il profilo della sicurezza e della safety”. Lo stesso ENAC in merito alla richiesta di accesso agli atti relativamente ai manuali di ITA non ha fornito alcun riscontro, ignorando la domanda formulata;

- Il 16.3.2023 dai Commissari Straordinari di Alitalia Sai in A.S. in ordine al Contratto di Cessione di Alitalia Sai in A.S. a ITA, richiesto di nuovo il 27.2.2023, a seguito della Sentenza del Consiglio di Stato n. 860/2023, pubblicata il 25 gennaio 2023, che, sul tema di accesso agli atti ex art. 22 e s.s. L. n.241/90 e art. 19 D.Lgs. n.175/2016, ha ritenuto che ITA dovesse qualificarsi quale società in controllo pubblico e che, per tale ragione, la medesima ITA dovesse soggiacere agli obblighi di trasparenza di cui all’art. 2 bis, comma 2, lett. b), D.Lgs. n.33/2013. Il diniego è stato motivato sostenendo che “la normativa del c.d. Accesso Civico non sembrerebbe applicarsi alla Procedura di A.S. di Alitalia SAI nonché, l’art. 24 L. 241/1990 vieta espressamente le richieste massive di documentazione non potendosi escludere finalità esplorative e di controllo generalizzato dell’operato delle Pubbliche Amministrazioni” e che “la documentazione richiesta all’Alitalia SAI, riferibile al Programma di Cessione, è stata oggetto di secretazione da parte del Tribunale di Civitavecchia”;

- Il 23.3.2023 da Assoclearance in ordine alla documentazione relativa al trasferimento degli Slot aeroportuali da Alitalia Sai in A.S. a Italia Trasporto Aereo, in relazione alla stagione IATA Summer 2021, IATA WINTER 2021-22 e IATA Summer 2022 e alla notifica di Alitalia Sai in A.S. ad Assoclearance, ai sensi del paragrafo 2 dell’art 8bis del REGOLAMENTO (CE) N. 793/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 aprile 2004, relativa alla cessione di Slot per le stagioni IATA Summer 2021, IATA WINTER 2021/22 e IATA Summer 2022 a favore della neo-costituita ITA, nonché alla notifica di ITA ad Assoclearance, ai sensi del paragrafo 2 dell’art 8bis del REGOLAMENTO (CE) N. 793/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 aprile 2004, relativa alla acquisizione di Slot per le stagioni IATA SUMMER 2021, WINTER 2021/22 e IATA Summer, come anche all’esplicita conferma da parte sempre di Assoclearance relativa alla validità del trasferimento di slot redatta ai sensi del paragrafo 2 dell’art 8bis del REGOLAMENTO (CE) N. 793/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 aprile 2004.

Tale richiesta è stata presentata il 27.2.2023. Il diniego è stato motivato sostenendo l’interesse di riservatezza delle società contro interessate alla pubblicazione della documentazione.

Assoclearance ha anche sostenuto, però, come già detto che “Il trasferimento da Alitalia in A.S. ad ITA di tutti i cespiti ricompresi nel c.d. Ramo Aviation (ivi inclusi, quindi, gli Slot precedentemente operati dalla stessa Alitalia) è avvenuto in quanto espressamente previsto e autorizzato in forza di puntuale disposizione di legge ed in conformità alla decisione della Commissione Europea del 10 settembre 2021 (anticipata dalla comfort letter della stessa Commissione del 15 luglio 2021, con la quale sono state fissate le condizioni per l’acquisizione da parte ITA S.p.A. del perimetro aviation di Alitalia SAI S.p.A. in a.s.). Come, peraltro, alla scrivente confermato dall’ENAC mediante comunicazione del 07/10/2021, con la quale si indicavano specificamente gli Slot che dovevano formare oggetto del trasferimento medesimo.”

Al momento, invece, non hanno ricevuto riscontro le richieste di accesso agli atti inviate:

- Il 22.4.2023 ai Commissari Straordinari e al Tribunale Fallimentare di Civitavecchia in ordine alle Relazioni Trimestrali, ex art. 61, 2° comma, D. Lgs. N. 270/1999, della procedura di amministrazione straordinaria della società in indirizzo dal 1.4.2021 al 31.3.2023;
- Il 27.2.2023 a ITA in ordine al Contratto di Cessione del ramo aviation di Alitalia Sai in A.S. Tale richiesta è stata ribadita dopo la pubblicazione della Sentenza del Consiglio di Stato n. 860 del 2023;
- Il 13.5.2023 ad Assoclearance relativa alla comunicazione del 7.10.2021 ricevuta da ENAC con la quale si indicavano specificamente gli Slot che dovevano formare oggetto del trasferimento medesimo;
- Il 12.5.2023 al Ministero delle Imprese e del Made in Italy (ex-Mise), al Ministero dell’Economia e della Finanza e al Ministero degli Affari Esteri, in ordine alla documentazione trasmessa dalla Commissione Europea in merito alle indicazioni sul Piano di ITA. In particolare la richiesta è stata formulata per accedere alla “Comfort Letter” del 15.7.2021, trasmessa dal “Directorate F – Markets and cases V: Transport, Post and other services” della Commissione Europea, come riportato alle pagg. 21 e 22 del documento “Modifica al Programma di cessione di Alitalia Sai in A.S. e Alitalia Cityliner in A.S.”, redatto il 13.10.2021 dai Commissari Straordinari di Alitalia Sai in A.S.. La richiesta è stata effettuata per accedere anche, alla valutazione definitiva di conformità alla decisione della Commissione Europea effettuata dalla Direzione del Ministero dello Sviluppo Economico (oggi detto Ministero delle Imprese e del made in Italy), come citata anch’essa a pag.22 del documento “Modifica al Programma di cessione di Alitalia Sai in A.S. e Alitalia Cityliner in A.S.”, redatto il 13.10.2021 dai Commissari Straordinari di Alitalia Sai in A.S.;
- il 13.5.2023 al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, in ordine alla documentazione prodotta da ITA al suddetto dicastero e le sue relative risposte in relazione alla richiesta di rilascio delle quote ETS gratuite, così come menzionato nel bilancio della stessa Ita Airways 2021 alla pagina 99. Per quanto appena detto, la Cub Trasporti, preso atto del mancato assorbimento in ITA di migliaia di lavoratori, oltre a confermare il sostegno ai ricorsi avviati dai lavoratori sull’art. 2112 del Cod. Civ., sta valutando di trasmettere alla Commissione UE i rilievi effettuati sul passaggio degli Slot da Alitalia Sai alla stessa ITA, effettuati lasciando a “terra” migliaia di lavoratori che sarebbero dovuti transitare insieme ai rami di azienda a cui erano vincolati gli Slot trasferiti.

Restando in attesa di una opportuna riconsiderazione da parte di ENAC in merito al diniego alla richiesta di accesso agli atti relativa alla documentazione relativa al passaggio degli Slot, si inviano

Distinti Saluti

In proprio e per la Confederazione Unitaria di Base – Cub Trasporti, Antonio Amoroso

CONFEDERAZIONE UNITARIA DI BASE – CUB TRASPORTI

Via Ponzio Cominio, 56 – 00175 Roma – Metro A Lucio Sestio, Tel. 06.76968412 - 0676960856 - Fax 06.76983007; pec: cub.romaeprovincia@legalmail.it