

**CRITERI PER LA PRIVATIZZAZIONE DI
ALITALIA – LINEE AEREE ITALIANE S.P.A. (“ALITALIA”)
E RELATIVE MODALITA’ DI DISMISSIONE (LEGGE N. 481/1995)**

Nel Programma di privatizzazioni per gli anni 2002–2003, contenuto nel Documento di Programmazione Economica-Finanziaria per gli anni 2003-2006 il Governo ha incluso la privatizzazione di Alitalia, società che, come noto, opera nel settore del trasporto aereo, e in settori ad esso connessi, avendo, quale attività principale, l'erogazione di servizi di trasporto aereo di passeggeri e di merci su linee nazionali, internazionali ed intercontinentali.

L'impegno a realizzare la privatizzazione della società è stato peraltro di recente ribadito dal Governo italiano, con lettera del Ministro per le politiche comunitarie al Commissario per i Trasporti e l'Energia della Commissione Europea in data 13 luglio 2004: in tale occasione, infatti, le autorità italiane hanno rappresentato il proprio impegno a ridurre la partecipazione dello Stato al capitale di Alitalia ad una quota di minoranza entro un arco temporale massimo di dodici mesi dalla concessione della garanzia sul prestito ponte di 400 milioni di euro (garanzia da rilasciare ai sensi del decreto legge 24 giugno 2004, n. 159).

Tale privatizzazione assume - nel quadro delle dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato, regolate in via generale dalla legge 30 luglio 1994, n.474 - particolare rilevanza in quanto attinente ad una impresa esercente un servizio di pubblica utilità.

Con riferimento a tale ambito, infatti, l'articolo 1, comma 2 della legge 14 novembre 1995 n. 481 dispone che il Governo definisca preventivamente i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmetta al Parlamento ai fini dell'espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Procedura questa che si aggiunge a quella prevista dalla menzionata legge 474/1994 che, in particolare, affida la scelta delle modalità di alienazione delle partecipazioni dello Stato ad un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

La rilevanza e la strategicità del settore di operatività di Alitalia ha inoltre portato il legislatore (legge 3 dicembre 1996, n.662) a prevedere, preventivamente alla cessione del controllo, l'obbligo per il Governo di trasmettere al Parlamento il piano industriale della società, ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

* * *

Il capitale sociale di Alitalia è attualmente pari a euro 1.433.086.664,00 e risulta suddiviso in 3.873.207.200 azioni del valore nominale unitario di euro 0,37, quotate presso la Borsa Italiana. Il Ministero dell'economia detiene n. 2.414.294.808 azioni della Società, corrispondenti a circa il 62,3% del capitale della Società, mentre la residua quota di azioni costituisce il flottante di borsa.

Il Ministero dell'economia è inoltre titolare della corrispondente quota (n. 1.207.147.404 obbligazioni del valore nominale unitario di euro 0,37) del prestito obbligazionario emesso dalla Società nel 2002, convertibile sino al 2007 in azioni Alitalia, nel rapporto di una nuova azione per ogni obbligazione detenuta.

Alitalia svolge la propria attività sia sulla base della licenza di esercizio (Operating Licence) rilasciata con Decreto n. 26/CEE del Dirigente Generale della Direzione Generale per l'Aviazione Civile in data 1° luglio 1994, così come previsto dal Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sia in virtù di una concessione rilasciata con Decreto del Ministro dei Trasporti del 16 aprile 1992 che ha approvato e reso esecutiva la Convenzione n. 4372, stipulata in data 15 aprile 1992 tra il Ministero dei Trasporti e l'Alitalia stessa.

La negativa evoluzione del mercato registratasi negli ultimi anni ha condotto l'azienda a dover affrontare una situazione di estrema difficoltà sia economica che patrimoniale-finanziaria. Il nuovo management recentemente nominato ha pertanto attivato una serie di iniziative di carattere eccezionale volte a scongiurare una crisi irreversibile della società che avrebbe potuto portare alla attivazione di procedure anche di tipo liquidatorio. Ci si riferisce in particolare:

- al raggiungimento di un accordo nel maggio scorso tra Governo, Azienda e OO.SS. che prevede tra l'altro l'elaborazione e la attuazione di un Piano Industriale di risanamento secondo un modello analogo a quello delle principali compagnie aeree di riferimento, ivi compreso un coerente riassetto organizzativo e societario;
- all'attivazione di un finanziamento ponte di 400 milioni di euro assistito da garanzia dello Stato (garanzia giudicata compatibile dalla Commissione Europea nel luglio scorso);
- alla attivazione di trattative con Fintecna finalizzate all'ingresso della stessa nelle realtà Alitalia "non core" in un'ottica di ristrutturazione e successivo smobilizzo;
- da ultimo alla predisposizione da parte di Alitalia di un Piano Industriale 2005-2008 di risanamento e rilancio che prevede, tra l'altro, la separazione societaria delle attività non core in una nuova realtà (AZ Service) al cui capitale è prevista una rilevante partecipazione di terzi soggetti e la realizzazione, entro la primavera del prossimo anno, di un aumento di capitale di Alitalia dell'ordine di 1.200 milioni di euro.

* * *

Al fine di rispettare i richiamati impegni assunti dal governo in sede comunitaria e nell'ottica di consentire ad Alitalia di stringere eventuali alleanze con altri vettori europei – nel cui ambito potrebbe essere tra l'altro prevista la combinazione, anche dal punto di vista societario, delle attività di impresa tra Alitalia ed i soggetti partecipanti all'alleanza stessa - si rende necessario definire i criteri per la privatizzazione della società e le relative modalità di alienazione, in conformità alla normativa di riferimento.

In tale prospettiva, occorrerà altresì tener conto della necessità che vengano adottati tutti i necessari ed idonei accorgimenti volti a garantire in capo alla stessa Alitalia la permanenza dei diritti di traffico ai sensi tanto dal Regolamento CEE 2407/92 quanto dagli accordi bilaterali di traffico stipulati dall'Italia con Stati non appartenenti all'Unione Europea.

Quanto, più in generale, ai criteri di privatizzazione che sono alla base della scelta delle relative modalità di alienazione, va premesso che è opportuno che eventuali decisioni in merito alla previsione statutaria di poteri speciali vengano condizionate e subordinate alla preventiva verifica che analoghe forme di tutela dell'interesse pubblico vengano assunte dagli altri Stati interessati a eventuali operazioni di integrazione operativa e societaria con Alitalia. Ciò, avuto in particolare riguardo alla situazione di rapida evoluzione del settore di operatività di Alitalia ed alla conseguente

assenza, allo stato attuale, di una sostanziale certezza circa l'atteggiamento prospettico altri Paesi eventualmente coinvolti. Resta peraltro inteso che, nell'ipotesi in cui si dovesse optare per la previsione di poteri speciali, sarà necessario far precedere la perdita del controllo di Alitalia dalla istituzione di una *Authority* di settore, conformemente al parere n. 2228/96, reso dal Consiglio di Stato in relazione alla procedura di privatizzazione di Autostrade.

Quanto alla procedura di privatizzazione di Alitalia, è stato predisposto lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi della legge n. 474/1994, che si allega al presente documento, nel quale si persegue l'obiettivo di garantire la massima flessibilità alla procedura di alienazione, tenuto conto dell'impegno temporale per la realizzazione della privatizzazione, del previsto prossimo aumento di capitale della Società, nonché della necessità di consentire all'Azienda ed allo Stato italiano di pervenire al perfezionamento di eventuali operazioni di integrazione con altri vettori europei nelle forme che si individueranno quali le più opportune ed adeguate.

A tale riguardo, fermo restando che i criteri e le relative modalità di alienazione saranno in via definitiva deliberati dal Governo una volta acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari, il suddetto schema di decreto prevede che l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze – che potrà eventualmente includere la cessione diretta e/o indiretta delle obbligazioni convertibili detenute dal Ministero stesso, anche attraverso forme tecniche normalmente in uso nella prassi finanziaria - potrà essere effettuata, anche in più fasi, mediante il ricorso – singolo o congiunto - a offerta pubblica di vendita, trattativa diretta, adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio, operazioni di scambio di titoli, ovvero cessione di diritti di opzione.

Con riferimento, infine alla previsione della legge 662/96, il Governo, una volta preso atto del contenuto del Piano Industriale 2005-2008 predisposto dalla società trasmetterà lo stesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del relativo parere.

11 novembre 2004