

## ALITALIA: l'eredità.

*(Ing. Bruno Salvi – Presidente di Associazione Sicurezza dei Trasporti - Ex Capo Dipartimento dell'Aviazione Civile).*

Con il documento "ALITALIA: guardare al futuro" pubblicato sul proprio sito [associazioneastra.it](http://associazioneastra.it) il 29 settembre 2008, ASTRA ha fornito alcune proposte che potrebbero agevolare il nuovo vettore che intende assumere il ruolo un tempo posseduto da Alitalia.

Astra indica, ora, alcune condizioni che consentono a un vettore di operare con successo e, soprattutto, quali di queste condizioni possono essere trasferite da Alitalia.

Un vettore aereo, oltre alle risorse essenziali necessarie in ogni impresa – sufficiente capacità finanziaria e "cultura" del proprio management – affida il proprio destino essenzialmente a due condizioni: mercato e possesso di bande orarie (slots) utili.

Sono questi due valori, posseduti da Alitalia, che hanno indotto grandi vettori europei ad interessarsi, a turno, della situazione della nostra Compagnia, sempre in difficoltà, attratti, prima dalla sua dote e oggi, che è decaduta, dalla sua eredità.

L'interesse è giustificato sia per il mercato che per le bande orarie.

Il mercato italiano, non solo garantisce margini di crescita molto elevati, se si confronta l'attuale volume di traffico gestito in altri Paesi europei, come la Gran Bretagna e la Spagna, pari a circa il doppio rispetto a quello italiano, ma anche perché alcuni vettori europei come quello olandese, privi di un sufficiente mercato interno, per sopravvivere devono attingere in altri bacini, come l'Italia, nei quali esiste uno squilibrio nel rapporto domanda-offerta.

Anche il valore delle bande orarie possedute da Alitalia è appetibile se si considera:

- che sono state assegnate fino al 1997 da una gestione "garantita" da Alitalia,
- che, dopo il 1997, in esecuzione del Regolamento CEE n° 95/93 del Consiglio emanato il 18 gennaio 1993, sono assegnate da Assoclearance, organismo privato costituito tra vettori e gestori aeroportuali,
- che, pertanto, Alitalia non ha mai subito penalizzazioni con attribuzioni di slots in orari operativi non remunerativi.

Dopo aver indicato due risorse essenziali che agevolano la vita operativa ed economica di un operatore di trasporto aereo, vediamo se possono essere trasferite da Alitalia al nuovo vettore.

Occorre una premessa importante: appena è stato annunciato lo scorporo delle passività non assunte dal nuovo vettore, la Commissione U.E. ha stabilito un vincolo: tra le due Compagnie dovrà essere garantita la discontinuità, condizione necessaria per evitare che i costi assunti dal precedente gestore pubblico, costituissero aiuti di Stato a favore del futuro gestore privato.

La condizione di discontinuità tra i due vettori, non necessaria se il nuovo operatore privato avesse rilevato l'Alitalia nello stato di fatto e di diritto in cui si trovava, se evita la procedura di infrazione per aiuti di Stato, apre però interrogativi sui "beni aeronautici" che il nuovo vettore potrà acquisire da Alitalia perché il vincolo di discontinuità fa cadere la posizione di suo legittimo erede.

La discontinuità, infatti, non consente di considerare il nuovo vettore naturale prosecuzione della vita del vecchio, per il cui rispetto i beni aeronautici posseduti sono strumentali e rischia di porre tra i due soggetti una barriera che potrebbe impedire il trasferimento di beni utili e risorse necessarie per la continuità dell'esercizio, la vita iniziale e l'affermazione futura del nuovo vettore.

Mi riferisco, in particolare, al nome, al logo, alla sigla, ai colori dell'Alitalia, noti in tutto il Mondo, ancora apprezzati, alla licenza di esercizio (certificato di operatore aeronautico), alle bande orarie; valori tutti che, se assunti dal nuovo vettore in veste di legittimo erede di Alitalia, potrebbero provocare violazione della discontinuità stabilita dall'U.E..

Analizzando i singoli "beni" si può affermare con ragionevole certezza che la conservazione di nome, colori, sigla, logo di una Compagnia aerea non riguarda aspetti romantici, attiene alla fiducia dell'utente, restio ad utilizzare un vettore appena nato, sorto dopo la scomparsa del precedente, un tempo vettore della propria Bandiera.

Il certificato di operatore aeronautico (C.O.A.), che sicuramente non è trasferibile, può, comunque, essere richiesto e rilasciato dall'ENAC evitando ogni ritardo, trattandosi di condizione essenziale per l'esercizio del nuovo vettore.

La proroga, o più propriamente l'emissione di un certificato provvisorio fino a marzo 2009, disposta dall'ENAC consente la presentazione di tutti gli atti necessari per dotare il nuovo vettore di un essenziale attestato per l'esercizio.

Le bande orarie (slots) meritano un'analisi precisa perché corrispondono agli orari di apertura e chiusura di un esercizio commerciale entro i quali il gestore offre ai clienti il proprio prodotto: in termini aeronautici sono gli orari di partenza e di arrivo dei voli che determinano il coefficiente di occupazione dei velivoli, quindi l'economia di gestione.

L'assegnazione degli slots, gestita attualmente da Assoclearance, è disciplinata dal Regolamento CEE n° 95/93 emanato il 18 gennaio 2003 che ha indotto l'Italia a costituire, nel 1997, l'organo richiesto dalle norme comunitarie.

La mobilità delle bande orarie, cioè le condizioni che consentono di trasferire la destinazione iniziale, indicata al momento della attribuzione, ad altra collocazione (nello stesso vettore o tra vettori) sono stabilite nel Regolamento CEE n° 793/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 che ha modificato il citato Regolamento CEE 95/93.

In particolare l'art. 8bis (mobilità delle bande orarie) stabilisce testualmente:

*"1. Le bande orarie possono:*

- a) essere spostate da un vettore aereo da una rotta o tipo di servizio ad un'altra rotta o tipo di servizio, operati dal medesimo vettore aereo;*
- b) essere trasferite:*
  - b1 – tra Società madre e affiliata e tra Società affiliate della stessa Società controllante;*
  - b2 – in quanto parte dell'acquisizione del controllo sul capitale di un vettore aereo,*
  - b3 – nel caso di acquisizione totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con il vettore aereo acquisito,*
- c) essere scambiate, una contro una, tra vettori aerei.*

Da una veloce lettura dell'art. 8*bis* il trasferimento delle bande orarie da Alitalia al nuovo vettore non sembra consentito non ricorrendo alcuna delle condizioni stabilite ai commi a), b1), b2) e c) e l'unico spiraglio aperto dal comma b3) è stato chiuso dal vincolo della discontinuità stabilito dalla Commissione europea.

Senza, comunque, voler assumere posizioni definitive, mi limito a richiamare l'attenzione sulle norme che disciplinano la materia, precisando che le bande orarie per il periodo invernale hanno effetto da ottobre 2008 fino all'ultima domenica di marzo 2009 (inizio dell'ora legale) quando entrerà in vigore la nuova attribuzione valida per il periodo estivo 2009.

Poiché l'ENAC ha rilasciato a favore di Alitalia una licenza provvisoria di esercizio fino a marzo 2009, la coincidenza temporale dei due termini fa ritenere che l'ENAC abbia inteso garantire l'utilizzazione delle bande orarie a suo tempo attribuite ad Alitalia, per tutto il periodo della loro validità.

Entro tale termine questo aspetto dovrà essere definito perché costituisce condizione determinante dell'esercizio del nuovo vettore.

Per fornire la visione completa del problema segnalo che la Commissione U.E., normalmente sollecita ad aprire procedure di infrazione nei confronti dell'Italia per presunte violazioni dei Regolamenti comunitari, questa volta, anziché attendere l'esito della questione Alitalia, ha preferito stabilire un vincolo – discontinuità tra i due vettori – che evita la procedura di infrazione per aiuti di Stato, ma potrebbe riaccendere l'interesse dei vettori europei, sempre attratti dal valore degli slots attribuiti ad Alitalia.