



Audizione del 20 Aprile 2021
Seduta congiunta Commissioni IX e X della Camera

Crisi Industriale di Alitalia

INDICE

- 1- Mancata aggressione dei costi in Alitalia SAI in a.s. (inadeguato programma di ristrutturazione economico e finanziario dell'impresa)
- 2- Alitalia sai in a.s. si può autofinanziare
- 3- Come ripagare il debito nei confronti dello Stato
- 4- Come far partire la nuova compagnia all'interno del perimetro di alitalia sai in a.s.
- 5- Previsioni di traffico ed investimenti di altri operatori e competitors
- 6- Composizione flotta e gestione dei piloti nella prima fase
- 7- Piloti messi a terra a zero ore di volo ed attività lavorativa senza alcun criterio



1- MANCATA AGGRESSIONE DEI COSTI IN ALITALIA SAI in A.S. (inadeguato programma di ristrutturazione economico e finanziario dell'impresa)

E' ormai di dominio pubblico come il costo del lavoro in Alitalia non sia mai stato il reale problema dell'azienda, dato che **il costo del lavoro complessivo (volo e terra), risulta non solo essere in linea, ma addirittura inferiore a quello dei competitors globali (17% del fatturato)**. Nel caso poi del **Personale Navigante Tecnico (PILOTI)**, il costo del lavoro è addirittura in linea od inferiore a quello delle Low Cost.

I veri costi fuori controllo dell'azienda sono emersi in tutta la loro drammaticità negli ultimi due anni grazie anche ad indagini e azioni della Magistratura (rinvio a giudizio per Bancarotta Fraudolenta), ed all'analisi di esperti di Trasporto Aereo che hanno evidenziato come i veri costi ingiustificabili e fuori controllo siano quelli dei LEASING degli aerei, del CARBURANTE (Alitalia per anni non ha fatto hedging, esponendosi alle variazioni del prezzo del carburante. Quando lo ha fatto si è assicurata per un costo di 68 dollari al barile quando invece il costo medio non ha mai superato i 48 euro), della MANUTENZIONE AFFIDATA ALL'ESTERNO diversamente dal passato, del sistema di PRENOTAZIONE E VENDITA BIGLIETTI ecc..ecc..

In questi anni di Amministrazione Straordinaria **questi costi NON sono stati aggrediti o rinegoziati.**

2- ALITALIA SAI IN A.S. SI PUÒ AUTOFINANZIARE

L'amministrazione straordinaria **DEVE garantire la continuità. La stessa ha la possibilità di autofinanziarsi** e lo deve fare con assoluta immediatezza. La fonte di finanziamento è insita nell'attuazione di corrette procedure di **REDUMPING DEI LEASING** degli aeromobili tramite una operazione di **SALE e LEASE-BACK.**

Risulta alla scrivente Associazione Professionale come nel mercato ci siano Lessors disponibili a tali operazioni, **consentendo ad Alitalia Sai in A.S. di autofinanziarsi per qualche centinaio di milioni di euro.**

L'autofinanziamento dell'Amministrazione Straordinaria garantirebbe quindi la continuità, oggi a forte rischio, consentendo l'immissione di immediate risorse utilizzabili per dare seguito ad un restructuring reale con allineamento dei costi e dei contratti, oggi fuori controllo, ai veri livelli di mercato.

Quanto riguarda l'eventuale condanna per aiuti di Stato prevista per la fine di Aprile, l'Amministrazione Straordinaria dovrebbe affidarsi a riconosciuti manager esperti di trasporto aereo, ripagando allo Stato il debito, in forma rateizzata, garantendo quindi la continuità delle operazioni (esempio: 20 milioni di euro al mese).

A tal proposito, come già suggerito nella nostra relazione del 28 gennaio 2021 dinanzi le Commissioni parlamentari, esistono alcune diverse possibilità per far nascere la nuova Alitalia, e tutte partono dalla **necessità di "neutralizzare" prima le procedure di infrazione avviate dalla Commissione Europea** in merito alle erogazioni considerate oramai "aiuti di Stato".



3- COME RIPAGARE IL DEBITO NEI CONFRONTI DELLO STATO

Al punto 2 della presente relazione è stata suggerita una immediata azione di autofinanziamento. Il finanziamento o autofinanziamento di Alitalia Sai in A.S. è chiaramente necessario per garantire la continuità delle operazioni di volo.

Il pagamento del debito può avvenire in due modalità: **dopo l'autofinanziamento descritto al punto 2 della presente relazione, il debito può essere restituito mediante rateizzazione di lungo periodo (es: 20 milioni al mese).**

Un'altra proposta suggerita e sviluppata dal Consiglio Comunale di Fiumicino con la collaborazione di due esperti di Trasporto Aereo prevede che il pagamento del debito avvenga in natura mediante acquisizione da parte dello Stato degli asset di Alitalia ([Allegato A](#))

4- COME FAR PARTIRE LA NUOVA COMPAGNIA ALL'INTERNO DEL PERIMETRO DI ALITALIA SAI IN A.S.

Nella relazione inviata alle Commissioni dalla nostra associazione il 28/01/2021 indicammo come la NewCo potesse partire all'interno dell'Amministrazione Straordinaria visti i notevoli ostacoli che si palesavano per l'avvio di ITA al di fuori del perimetro. Premesso che ITA non ha né COA né Licenza di Esercizio, anche l'ipotesi di procedere con **l'affitto dei rami d'azienda alla NewCo Ita, da parte di Alitalia sai in a.s., risulterebbe in conflitto con il Codice della Navigazione che indica come il Certificato di Operatore Aereo non sia cedibile (Titolo VI art.777 comma 3), con il Regolamento CEE 1008/2008 e con l'obbligo di procedere comunque ad un bando internazionale.**

Per tale motivo riproponiamo che la NewCo debba essere creata all'interno del perimetro dell'Amministrazione Straordinaria dopo aver autofinanziato l'azienda secondo quanto suggerito al punto 3 della presente relazione.

Per dare avvio ad una nuova Alitalia risanata, rilanciata e privata di onerosi contratti e costi fuori controllo sono necessari:

- a) 6 mesi per la ristrutturazione di tutti i processi interni ad Alitalia Sai in A.S. sui quali non si è mai realmente intervenuti
- b) dopo 6 mesi costituzione NewCo all'interno del perimetro dell'Amministrazione Straordinaria e spin-off degli asset da Bad Company a NewCo con ottenimento di COA e licenza
- c) inizio operazioni NewCo per ulteriori sei mesi all'interno del perimetro dell'Amministrazione Straordinaria sia pure con gestione separata ed autonoma
- d) bando internazionale di gara per vendita dell'intera NewCo a cui potrebbe partecipare anche ITA e con il ricavato restituzione del prestito residuo allo Stato.



5- PREVISIONI DI TRAFFICO ED INVESTIMENTI DI ALTRI OPERATORI E COMPETITORS

Le due compagnie Low Cost Wizzair e Ryanair hanno effettuato investimenti, proprio in queste settimane, tesi all'aumento della flotta, con Wizzair che ha ordinato 185 nuovi aeromobili e Ryanair altri 235 (di cui 80 circa destinati a sostituire vecchi aeromobili). A tal proposito analizzando i dati di altri attori del settore, addetti all'addestramento di equipaggi (CAE) e vendita aeromobili (BOEING), le previsioni della ripresa del traffico aereo appaiono molto più rosee: si presume che la ripresa dei livelli di traffico ai livelli del 2019, possa già avvenire nel corso del 2022. Si tenga presente che l'acquisto dei 235 nuovi aeromobili da parte di Ryanair ha visto il favore dei mercati finanziari che hanno dimostrato di credere in questa previsione di ripresa del traffico, dato che la proposta di acquisto dei Bond che Ryanair ha immesso nel mercato finanziario per supportare tale enorme investimento è andata esaurita in tempi record. Già nel corso dell'estate 2021 sono previsti forti investimenti in nuove rotte in Italia da parte di Ryanair e Wizzair.

6- COMPOSIZIONE FLOTTA E GESTIONE DEI PILOTI NELLA PRIMA FASE

È oramai assodato come **le dimensioni minime di una Compagnia Aerea non possano prevedere una flotta di almeno 110/120 aeromobili per poter stare sul mercato.**

È altresì appurato da anni come il segmento di maggiore profitto per una compagnia globale sia il settore dei voli di lungo raggio (nel 1999 Alitalia aveva 37 aerei di lungo raggio oggi se ne prevedono 25 tra 5 anni) e che il problema di Alitalia sia sempre stato quello di aver sbagliato i piani industriali che non hanno recepito queste universali raccomandazioni degli esperti.

È anche ineludibile che il **nuovo management della NewCo debba procedere in un forte ed immediato rinnovamento della flotta.**

Fatti salvi questi presupposti essenziali, senza i quali, il fallimento della NewCo si aggiungerebbe a quelli finora registrati, appare necessario concentrarsi da subito sulle risorse umane necessarie a garantire il piano industriale.

Fatto salvo quanto sopra premesso è del tutto evidente come già nel corso del 2021 la NewCo, sia essa ITA o quella che verrà fatta nascere dentro Alitalia Sai in A.S., debba procedere all'immediata assunzione di tutti i piloti necessari a far volare i 110/120 aeromobili nel corso del 2022.

Tale necessità, assolutamente non dettata da pur legittime ed auspicabili tutele occupazionali, deriva dalla tempistica addestrativa necessaria per abilitare un pilota di linea su nuovi aeromobili.

Abilitare un pilota ad un nuovo aeromobile di lungo raggio richiede 6 mesi di attività addestrativa, tempistica necessaria affinché lo stesso possa essere messo ai comandi come pilota titolare di un volo di linea. L'avvio all'addestramento di centinaia di piloti richiede inoltre la disponibilità di centri di addestramento e quindi di simulatori, che rischiano di essere trovati già saturi perché prenotati dalle compagnie concorrenti.



Nelle more dell'avvio all'addestramento su nuovi aeromobili è però necessario mantenere intatto il livello addestrativo dei piloti, in parte già compromesso dalle azioni incomprensibili dell'attuale Amministrazione Straordinaria (come descritto al punto 7) che bisogna immediatamente risolvere, garantendo la ripresa della familiarità con il volo di linea e con il consueto livello addestrativo dei piloti che ha sempre caratterizzato un'eccellenza nei 74 anni di storia di Alitalia.

Nella prima fase iniziale, al fine di non impattare sul bilancio della NewCo con un provvisorio sovra organico di piloti, per garantire il mantenimento delle licenze, delle recency e dei livelli di confidenza con il volo, esistono soluzioni che si possono attuare e che vedono favorevoli alla discussione la nostra associazione professionale:

- Assunzione dei piloti con contratti PART-TIME diffuso di tipo verticale
- Assunzione dei piloti con contratti di solidarietà espansiva
- Impiego a rotazione
- Accordi contrattuali a tempo "specifici" da concertare

Infine, è auspicabile che si preveda, ove necessario, solo un volontario esodo incentivato per favorire l'accesso alla pensione prevedendo tutte le possibili garanzie (scivoli ed incentivi).

Di certo il passaggio del personale da Alitalia Sai in A.S. alla NewCo dovrà avvenire secondo l'attuale lista di anzianità prevedendo, nell'ambito di accordi con le OO.SS., delle clausole di salvaguardia sociale rivolte a tutelare le fasce di lavoratori più deboli.

La disciplina del trasferimento d'azienda e di ramo che Alitalia dovrà garantire è quella contenuta nell'art. 2112 c.c. e nell'art. 47 della L. 428/1990, come integrati da ultimo dalla nuova disciplina del d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, il cui scopo è di tutelare il diritto dei lavoratori ceduti a mantenere il proprio rapporto di lavoro presso il cessionario, demandando ad accordi sindacali la grave responsabilità di governare un trasferimento che comporti eventuali peggioramenti del trattamento economico e normativo. A ciò si aggiunga anche l'esigenza di evitare il rischio che le parti imprenditoriali creino *ad hoc* false strutture produttive soltanto per disfarsi di un determinato gruppo di lavoratori. Tale esigenza è palesata proprio dalla nozione di trasferimento d'azienda e di ramo prevista dal comma 5 dell'art. 2112 c.c. e che è stata oggetto di molteplici pronunce di legittimità volte proprio a chiarire che cosa debba intendersi per azienda o ramo ceduti anche alla luce dell'ordinamento comunitario. A tal proposito la Comunità Europea ha già aperto varie procedure di infrazione verso l'Italia per non aver applicato nel passato correttamente quanto disposto dall'art.2112 c.c.



7- PILOTI MESSI A TERRA A ZERO “ORE DI VOLO ED ATTIVITÀ LAVORATIVA” SENZA ALCUN CRITERIO

I lavoratori appartenenti alla categoria dei PILOTI del Gruppo Alitalia non sono coinvolti dalla CIGS a zero ore bensì da quella **a rotazione**. La CIGS a rotazione, è stata applicata correttamente fino a Gennaio 2021. La stessa è necessaria per il personale navigante tecnico al fine di mantenere valide la “licenza” (scadenza annuale), la “recency” (garantire almeno tre decolli e tre atterraggi negli ultimi 90 giorni) che il “livello addestrativo” (attività di volo di linea e simulatori).

Pertanto, Alitalia in A.S. dovrebbe garantire la rotazione tra lavoratori che svolgono mansioni aventi il medesimo contenuto professionale.

Anche la giurisprudenza, con orientamento ormai prevalente, si è pronunciata a favore del necessario rispetto da parte del datore di lavoro del principio di garanzia della rotazione dei lavoratori in ipotesi di ammissione della cigs sia secondo i criteri fissati nell'accordo raggiunto con le OO.SS. che in assenza di criteri nel rispetto del principio di non discriminazione.

Pertanto, il datore di lavoro, nel caso di riduzione d'orario, dovrebbe garantire la rotazione tra lavoratori che svolgono mansioni aventi il medesimo contenuto professionale, a prescindere dal livello di inquadramento.

L'assoluta mancanza nei confronti dei Piloti di una equa rotazione e perequazione degli incarichi professionali, oltre a concretizzare un danno economico e patrimoniale, comporta altresì un danno alla professionalità e alla sua dignità personale

Dal mese di Febbraio 2021 l'Amministrazione Straordinaria ha posto a zero attività di volo ed attività lavorativa 100 piloti di corto-medio raggio su 650 piloti, senza alcun criterio né alcuna spiegazione alle OO.SS. nonostante anche solo nel mese di aprile vi sia una forte ripresa e vengano volate circa 6.000 ore di volo.

Le centinaia di giornate d'impiego mensili, **come facilmente dimostrabile**, dovrebbero e potrebbero essere distribuite tra tutti i Piloti o quanto meno far riprendere l'attività lavorativa a coloro che sono stati inopinatamente tenuti senza volare per tre mesi, alternandoli semmai ai piloti che hanno sempre volato.

L'Amministrazione Straordinaria sta quindi volontariamente discriminando alcuni piloti, tra cui molti sono giovani, mentre altri sono comunque lontani da ogni qualsivoglia forma pensionistica, **avendogli fatto perdere volontariamente la “recency”**. **Questo centinaio di piloti non possono ora essere impiegati nelle normali operazioni di linea se non vengono avviati all'addestramento al simulatore o affiancati in volo da altri Comandanti Istruttori aumentando sempre e comunque in ogni caso i costi per l'Amministrazione Straordinaria.**

Quest'ultima ha inoltre deliberatamente scelto, senza alcun senso e criterio, di far volare sempre gli stessi piloti da quattro mesi, con l'effetto che questi, anche nel mese di Aprile 2021 costeranno all'amministrazione straordinaria molto di più rispetto all'aver distribuito l'attività a tutti i piloti. Diversamente, l'Amministrazione Straordinaria avrebbe comunque potuto applicare la rotazione, tenendo fermi coloro che fino ad oggi hanno sempre volato e facendo



volare quelli che invece erano fermi da tre mesi, evitando le spese ora necessarie per recuperare la recency persa per i piloti che “scientemente”, ma senza alcun criterio comunicato, sono stati selezionati per escluderli dal processo produttivo.

Va inoltre evidenziato come, proprio per effetto dell’aumentata attività lavorativa, **i piloti di corto-medio raggio stiano volando nella “seconda fascia di pagamento straordinario” (IVO)** ossia nella fascia che va dalle 25 ore di volo alle 50 ore di volo con costi per l’azienda DOPPI per ogni ora di volo (si allegano le tabelle retributive di cui al Contratto di Lavoro).

Segnaliamo inoltre come ad almeno una decina di **piloti rientrati da lunga malattia sia scaduta addirittura la licenza**, con Alitalia in A.S. che ha deciso di non inviarli alle sessioni addestrative previste per la loro immissione nel mondo del lavoro, contrariamente da quanto previsto dal contratto, dal General Basic di compagnia approvato dall’Enac e dalle normative in materia.

È assolutamente necessario quindi che il Ministro dello Sviluppo Economico ed il Governo intervengano con decisione presso l’Amministrazione Straordinaria per ripristinare con urgenza l’operatività dei piloti a cui è stata fatta già perdere la “recency”, o che la stanno perdendo in queste ore, chiedendo il rispetto delle disposizioni di legge in materia CIGS, l’applicazione degli accordi sulla CIGS sottoscritti (rotazione), la salvaguardia delle già esaurite risorse economiche dell’Amministrazione Straordinaria nonché creando i presupposti affinché tutti i piloti non perdano le certificazioni, abilitazioni ed i concreti requisiti addestrativi che l’Amministrazione colpevolmente sta garantendo solo ad una parte dei lavoratori, senza alcun criterio.

Proposte di interventi per la continuità di Alitalia



COMUNE DI FIUMICINO
Aprile 2021

Proposte di interventi per la continuità di Alitalia

Premessa e condizioni per la continuità operativa

L'Amministrazione Straordinaria (As) di Alitalia non è in grado di garantire, neppure nel breve termine, la continuità operativa della compagnia per insufficienti disponibilità di cassa.

Per garantire la continuità operativa è necessario che si verifichino due condizioni, nello stesso momento: un soggetto responsabile dell'operatività e una dotazione di cassa adeguata. Il soggetto non può che essere l'Amministrazione Straordinaria attuale oppure ITA.

La prima è avvantaggiata dal fatto di svolgere attualmente tale ruolo, ma allo stesso tempo è svantaggiata dal fatto di non avere fondi in cassa. ITA, dal canto suo, potrebbe utilizzare una parte dello stanziamento dei tre miliardi, debitamente autorizzata dal MEF, ma manca al momento del Certificato di operatore aereo (COA) e della licenza di operatore aereo, indispensabili per potersi assumere la titolarità dell'esercizio del trasporto.

La soluzione che sembra attualmente perseguita dall'AS è quella dell'affitto d'azienda (almeno) della parte *aviation* a ITA. Una scelta che rientra nella seconda tipologia prima indicata e che appare di difficile realizzabilità per i motivi precedentemente illustrati, oltre che per i tempi estremamente ridotti.

ITA: una soluzione inadeguata

Oltre alla difficile realizzabilità dell'affitto d'azienda, è evidente che ITA rappresenti una soluzione inadeguata alle esigenze di trasporto aereo del Paese e ai requisiti dimensionali necessari per competere in maniera efficace in un mercato estremamente concorrenziale e in cui i vettori degli altri paesi, a partire da quelli europei, sono di tutt'altro calibro.

Per come ITA è nata essa implicherebbe infatti: 1) spezzatino aziendale, 2) miniaturizzazione aziendale; 3) insostenibilità economica; 4) breve durata prima di un nuovo fallimento; 5) perdita dei 3 miliardi.

L'inutilità della trattativa con l'Ue

Insistere nella trattativa con l'Ue non porterà ad alcun risultato in quanto la Direzione Concorrenza della Commissione persegue palesemente, pressata dai grandi vettori concorrenti di Alitalia, obiettivi di darwinismo economico. L'assunto è che Alitalia si è dimostrata inadeguata a stare sul mercato da più di 20 anni a questa parte e, dunque, deve togliersi di mezzo al più presto.

T trattare con l'Ue è pertanto completamente inutile. Tuttavia mettersi contro Bruxelles, facendo scelte in palese contrasto col diritto comunitario, è dannoso data la posizione di debolezza generale dell'Italia e la precedente doppia violazione rappresentata dai due prestiti da 900 e 400 milioni.

La necessità di scelte unilaterali

Occorre dunque assumersi la responsabilità di scelte unilaterali senza ricercare un'approvazione preventiva da parte della Commissione europea. Tali scelte debbono, tuttavia, essere formalmente ineccepibili dal punto di vista del diritto comunitario e risultare impermeabili a contestazioni da questo punto di vista.

Proposte di interventi per la continuità di Alitalia

L'idea di acquisire allo Stato i compendi aziendali di Alitalia in As a rimborso, ancorché parziale, del prestito non conforme alle regole comunitarie rientra in questa fattispecie. Essa è peraltro agevolata dal fatto che: 1) il prestito più recente di 400 milioni gode per legge della prededuzione rispetto a ogni altro credito verso l'As; 2) si applicherebbe la fattispecie civilistica della *datio in solutum* prevista dall'art. 1197 c.c. e già esistente dal diritto romano.

Questa strategia, già provata con l'emendamento Fassina, è applicabile al prestito di 400 milioni, ma non al prestito di 900 milioni. Una norma del 2019, infatti, lo aveva sottratto all'iniziale prededucibilità. Se lo si vuole estendere anche ai 900 milioni occorre cancellare questa norma e ripristinare il carattere della prededuzione inizialmente previsto.

Occorre peraltro osservare che qualora la Commissione Ue indicasse il primo prestito di 900 milioni come violazione del diritto comunitario e chiedesse, di conseguenza, allo Stato italiano di recuperarlo entro 90 giorni, come da prassi, esso scavalcherebbe in priorità automaticamente tutti gli altri crediti e si avrebbe facile gioco ad assommarlo con norma ai 400 milioni ai fini della restituzione in natura.

Come lo Stato può diventare operativo

Nel momento in cui lo Stato acquisisse la proprietà dei compendi non sarebbe, tuttavia, in grado di esercitare in via autonoma il trasporto aereo, non disponendo di uno strumento giuridico dotato di COA e licenza. Per superare tale problema si potrebbe adottare la stessa soluzione impiegata dal 1 al 12 gennaio 2009, periodo in cui l'Alitalia CAI, che aveva acquisito i compendi dall'As di allora, non era ancora in grado di volare in quanto non aveva ancora conseguito il COA. In quel periodo pertanto l'attività di volo fu garantita in continuità dall'As, ma su incarico e per conto della nuova società e con costi e ricavi ad essa imputati.

In questo modo, a far tempo da una certa data, l'attività di volo ancora realizzata organizzativamente dall'As verrebbe da essa esercitata per conto dello Stato nelle more della costituzione all'interno dell'As di una società veicolo, dotata di COA e licenza, alla quale trasferire i compendi. Nella fase transitoria e in quella iniziale della newco interna all'AS occorrerà con urgenza: 1) rimodulare tutti i leasing attraverso un processo di *restructuring* e di *refinancing*; 2) ristrutturare tutte le procedure interne e i manuali operativi dell'aerolinea; 3) ristrutturare gli accordi di *code sharing* e quelli relativi all'alleanza Sky team.

In ultimo la nuova società, pienamente operativa e dotata delle licenze, verrebbe trasferita nella piena proprietà del MEF il quale valuterà se fonderla con ITA oppure liquidare quest'ultima.

La dotazione economica iniziale

La gestione temporanea per conto dello Stato potrebbe essere dotata di un finanziamento, indicativamente di 200 milioni, necessari a coprire le esigenze di cassa della fase transitoria, accentuate dal persistere della pandemia.

Per i 200 milioni si dovrebbe aprire procedura autorizzativa con l'Ue, resa tuttavia più agevole dell'aver fatto tabula rasa della precedente procedura d'infrazione. In ogni caso, anche se l'UE dovesse avere riserve sul nuovo conferimento, dovrebbe aprire una procedura nuova con tempi che ripartirebbero da zero. Un importo di 200 milioni, se non dato ad azienda che ne ha già beneficiato, è comunque coerente, date le dimensioni

Proposte di interventi per la continuità di Alitalia

finanziarie di Alitalia, con l'importo ammesso per un prestito di emergenza, previsto per sei mesi nei limiti del fabbisogno di cassa del medesimo periodo.

Lo Stato proprietario: tre possibilità di azione

Nel momento in cui lo Stato ottenesse la piena proprietà della newco operativa si ritroverebbe di fronte diverse possibilità di azione, in ogni caso subordinate al via libera dell'UE: 1) mantenere una gestione pubblica (ipotesi stand alone); 2) mettere in vendita in maniera unitaria l'azienda tramite un bando; 3) ricercare un'integrazione europea in un grande gruppo dando disponibilità a entrarne nell'azionariato (ipotesi 3 mld. più conferimento newco). Tutte le tre ipotesi sono astrattamente possibili, tuttavia: 1) per ottenere il via libera dell'UE sulla prima occorre dimostrarne la sostenibilità economica; 2) sulla seconda ipotesi non vi sarebbe rilievo alcuno da parte dell'UE, ma essa non serve a realizzare politica industriale del trasporto aereo; 3) solo la terza è compatibile con politiche industriali finalizzate a riottenere per l'Italia un vettore network di dimensioni congrue, ormai mancante al nostro Paese dalla prima metà degli anni '90.

Documento elaborato con il contributo fondamentale del prof. Ugo Arrigo e del prof. Gaetano Intrieri.