



Il sistema aeroportuale e il trasporto aereo

2 settembre 2020

Nel settore aereo e aeroportuale sono proseguiti i numerosi interventi normativi legati alla crisi ed al commissariamento della Società Alitalia S.p.A., che prevedono infine la costituzione di una nuova società interamente pubblica di trasporto aereo.

Interventi di sostegno del settore aereo sono stati previsti per l'epidemia di Covid-19, anche nella forma di misure compensative dei danni subiti dalle compagnie aeree che svolgono i servizi di continuità territoriale.

Quadro di sintesi e interventi recenti

Con il **decreto-legge n. 34 del 2020**, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è stata prevista (previa autorizzazione della Commissione europea) la **costituzione di una nuova società** "per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del **trasporto aereo di persone e merci**", **interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, ovvero** controllata da una società a prevalente **partecipazione pubblica anche indiretta**, disciplinando le modalità di costituzione e prevedendo che tale società rediga senza indugio un **piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta**.

Il decreto-legge consente inoltre alla società di costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e la autorizza ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. Ai fini della capitalizzazione della nuova società sono previste **risorse pari a 3 miliardi di euro per l'anno 2020**.

Il **30 giugno 2020** è stata annunciata la designazione del nuovo Presidente (Francesco Caio) e del nuovo Amministratore delegato (Fabio Lazzerini) della nuova compagnia.

Il decreto-legge n. 34 del 2020, dà un taglio diverso agli interventi precedentemente realizzati (da ultimo con il decreto-legge n. 18 del 2020 che viene novellato dal decreto-legge n. 34 del 2020) volti alla costituzione di una **nuova compagnia aerea nazionale** che non risulta collegata alla vecchia Alitalia, che non viene mai menzionata direttamente nella nuova disciplina normativa.

La **crisi finanziaria** della compagnia **Alitalia S.p.A** ha reso necessari, nel corso della scorsa e di questa legislatura, una serie di **interventi normativi** conseguenti all'ammissione della società alla **procedura di Amministrazione straordinaria**, avvenuta il 2 maggio 2017 (per i relativi documenti si può consultare il [sito dell'amministrazione straordinaria](#)). Con decreto MISE 12 dicembre 2019 è stato nominato, in sostituzione della precedente terna di commissari straordinari, un nuovo **commissario unico straordinario**. In precedenza, la fase della procedura di cessione, iniziata il 19 ottobre 2018 con i soggetti che avevano manifestato interesse, il cui termine era stato successivamente prorogato fino al 21 novembre 2019, non aveva portato alla formalizzazione di alcuna offerta. Il **decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137**, convertito dalla legge 30 gennaio 2020, n. 2, aveva poi disposto la concessione di un **finanziamento semestrale di 400 mln €** e delineato una nuova procedura per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali di Alitalia e delle altre società del gruppo, attraverso una integrazione al programma della procedura di amministrazione straordinaria, con un piano contenente le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali, nonché previsto che l'organo commissariale espletasse le procedure di cessione entro il 31 maggio 2020, eventualmente anche individuando l'affittuario o l'acquirente, a trattativa privata tra i soggetti che garantissero la continuità nel medio periodo del relativo servizio pubblico essenziale, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione. Il **decreto-legge n. 76 del 2020** ha **prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di restituzione di questo ultimo prestito**. Precedentemente, l'articolo 37 del decreto-legge n. 34 del 2019, convertito dalla legge n. 58/2019, aveva autorizzato

l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea, "Nuova Alitalia", nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito, stimato in 145 milioni € ed il trasferimento a tale società dei compensi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria, nonché la restituzione della quota capitale del finanziamento di 900 milioni di euro nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria, a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria. Successivamente, in considerazione della situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 aveva autorizzato, in relazione ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A., la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente. Il **4 marzo 2020** è stata trasmessa al Parlamento la **Relazione dell'organo commissariale** (DOC [XXVII](#), n°11) recante i dati, aggiornati al 31 dicembre 2019, relativi alla situazione economico-finanziaria delle società in amministrazione straordinaria.

Il **6 agosto 2020**, l'organo commissariale delle società Alitalia - Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa in amministrazione straordinaria, ha trasmesso al Parlamento la **relazione** recante i **dati aggiornati al 30 giugno 2020 relativi alla situazione economico-finanziaria** delle medesime società (Doc. XXVII, n. 15).

L'epidemia da **COVID-19** è stata formalmente riconosciuta dal **DL n. 18 del 2020** come **calamità naturale ed evento eccezionale per il trasporto aereo**, ai fini della norma del Trattato sul Funzionamento dell'UE (articolo 107, comma 2, lettera b), che considera **compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali**.

Sono state previste (articolo 79, comma 2 del decreto-legge n. 18 del 2020) **misure compensative dei danni subiti**, come conseguenza diretta dell'epidemia, **per le imprese di trasporto aereo passeggeri** che esercitano **oneri di servizio pubblico pari a 500 milioni di euro**, poi ridotti a **350 milioni dal decreto-legge n. 34 del 2020**.

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha altresì istituito **un altro Fondo, con dotazione di 130 milioni di euro**, per la **compensazione dei danni** subiti dagli **operatori aerei nazionali**, diversi da quelli previsti dall'articolo 79, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Ulteriori interventi contenuti nel decreto-legge n. 34 concernono l'applicazione dei livelli salariali previsti dal contratto collettivo nazionale di riferimento per gli operatori del trasporto aereo in Italia e l'incremento delle risorse destinate al Fondo di solidarietà per il settore aereo.

Per le **restrizioni** concernenti il **trasporto aereo** determinate dall'emergenza Covid-19 si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

Con la **legge di bilancio 2020** sono state introdotte misure per assicurare la **continuità territoriale con gli aeroporti siciliani** e tariffe sociali per alcune categorie di viaggiatori da e per la Sicilia.

La legge di bilancio 2020 ha anche rimesso ad un decreto ministeriale la nuova regolazione del sistema di finanziamento per lo svolgimento della **funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti nazionali** designati come coordinati o ad orari facilitati. Tale nuova disciplina, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività di coordinamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, stabilirà altresì la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.

E' stato infine istituito un **Fondo** per lo studio preliminare necessario all'introduzione del «**Volo Turistico**» con una dotazione di 0,1 mln di euro per ciascuno degli anni del triennio 2020-2022 (articolo 1, commi 387 e 388).

La nuova società pubblica di trasporto aereo

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha disciplinato in dettaglio la **costituzione di una nuova società di trasporto aereo**, controllata direttamente dallo Stato o da società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta.

Il riferimento alla costituzione di una società di trasporto aereo essenzialmente pubblica, inizialmente prospettata dal decreto-legge n. 34 del 2019 e poi articolata con un maggior livello di dettaglio dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 (su cui il decreto-legge n. 34 interviene con una novella) era in precedenza collegato - anche nella formulazione normativa- alla crisi della società Alitalia SAI SpA e della società Alitalia Cityliner, entrambe assoggettate ad amministrazione straordinaria.

Il [decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34](#), all'articolo 37, aveva infatti disciplinato le modalità per il superamento della crisi di Alitalia, autorizzando l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea (definita nel primo comma dell'articolo 37 " *NewCo Nuova Alitalia*"), nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito dato ad Alitalia Società aerea italiana Spa. Alla Nuova Alitalia si era previsto il trasferimento dei compendi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria (di cui all'articolo 50 del decreto-legge n. 50 del 2017), rinviandone criteri e modalità ad un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze. Il Ministero dell'economia e delle finanze era stato autorizzato ad avvalersi di primarie istituzioni finanziarie e legali nel limite di euro 200.000. Per la società di nuova costituzione *Nuova Alitalia* era stata disposta la non applicazione delle disposizioni del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica. Successivamente, in considerazione della situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 aveva autorizzato, in relazione ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente.

Il decreto-legge n. 34 del 2020 invece non correla la costituzione della nuova società con le vicende dell'amministrazione straordinaria di Alitalia prevedendo esclusivamente la **possibilità della nuova società di acquisire** (anche tramite società controllate o collegate) **rami d'azienda di società in amministrazione straordinaria** e di subentrare a tali società nell'attuazione di contratti di servizio pubblico in materia di continuità territoriale, senza alcun esplicito riferimento alla società Alitalia.

La nuova società sarà costituita per "l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone" precisando che, per tale operazione, è necessaria l'autorizzazione della Commissione europea.

Nel corso [dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico](#) svoltasi presso la IX Commissione della Camera dei deputati il **23 giugno 2020**, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha segnalato che la discontinuità tra la NewCo e Alitalia sarà elemento chiave della nuova compagnia, in ossequio a quanto previsto dalla disciplina europea. Inoltre è stato precisato che il *management* dovrà essere ricercato nell'ambito del settore delle compagnie aeree e dovrà essere in grado di attuare il piano industriale del quale dovrà anche contribuire alla redazione. Il Ministro ha altresì delineato alcune linee guida che sono già state condivise con gli altri Ministri coinvolti (MEF e MSE): con riguardo alla flotta sarà necessario un nuovo investimento in aeromobili soprattutto sul lungo raggio, una progressiva omogeneizzazione delle tipologie di aeromobili, e uno svecchiamento della flotta stessa (che potrà comportare una riduzione dei costi di carburante e manutenzione); sempre con riguardo alla flotta si procederà ad un riequilibrio degli aeromobili tra quelli in proprietà ed in leasing (al momento gran parte degli aeromobili di Alitalia sono in leasing). E' stato anche prospettato un ridisegno del *network* anche attraverso l'acquisizione di nuove rotte internazionali di lungo raggio. Anche con riferimento alle alleanze si prevede che la nuova compagnia potrà assumere le valutazioni più opportune, anche con riferimento a possibili future sinergie industriali, operando in autonomia sul mercato. Sono confermate la centralità dell' *hub* di Fiumicino (cui si accompagnerà comunque uno sviluppo di Malpensa specialmente sul lungo raggio).

Quanto alle **modalità di istituzione e funzionamento della costituenda società** si prevede che l'**atto costitutivo della società** sia un **decreto** del Ministro dell'economia e delle finanze, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e sottoposto alla registrazione della Corte dei Conti. Con tale decreto sarà definito l'**oggetto sociale, il capitale sociale iniziale e ogni altro elemento necessario** per la costituzione e il funzionamento della società. Lo stesso decreto approverà lo statuto della società e conterrà la nomina degli organi sociali per il primo periodo di durata in carica.

Le remunerazioni dei componenti degli organi sociali saranno stabilite ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile, e saranno definiti i criteri per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione sempre ai sensi del codice civile. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali saranno deliberate a norma del codice civile. Si esclude quindi che alla nuova società si applichino i limiti ai compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni previsti dall'articolo 23-bis del decreto-legge n.201 del 2011 e si esclude l'applicazione delle disposizioni previste dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico delle società a partecipazione pubblica).

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** quantifica in **3 miliardi di euro il limite di partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale della società**. Tale capitale dovrà essere sottoscritto nell'anno 2020 e potrà essere versato anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica.

La nuova società **dovrà predisporre un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta**, potrà

costituire, a sua volta, **società controllate** e potrà **acquistare o prendere in affitto rami d'azienda di imprese** titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, **anche in amministrazione straordinaria**.

Si prevede poi la stipula di un **apposito contratto di servizio tra lo Stato e la nuova società** per la prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della **continuità territoriale**, con la possibilità di subentrare in quelli già in essere con società in amministrazione straordinaria.

La società possa avvalersi dell'Avvocatura dello Stato e tutti gli atti connessi all'applicazione di quanto previsto dal decreto-legge n. 34 del 2020 siano esenti da imposizione fiscale.

Vengono inoltre soppresse le disposizioni del comma 6 dell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 in materia di trasferimento del personale di Alitalia.

La procedura di cessione dei complessi aziendali nell'ambito dell'Amministrazione straordinaria di Alitalia

Lo stato della procedura di cessione dei complessi aziendali di Alitalia

Il **decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137**, entrato in vigore il 3 dicembre 2019 e convertito dalla **legge 30 gennaio 2020, n. 2**, ha delineato una nuova **procedura per la cessione dei complessi aziendali di Alitalia e delle altre società del gruppo** in amministrazione straordinaria, tuttora in corso. In particolare il **decreto legge n. 137/2019** ha disposto di pervenire al **trasferimento dei complessi aziendali**, con le seguenti modalità definite nei commi 3 e 4 dell'articolo 1 del decreto:

- l'intergazione del **programma della procedura di amministrazione straordinaria** con un **piano** contenente le **iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura** e delle attività aziendali, funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di trasferimento dei complessi aziendali da effettuarsi tenendo conto del **mantenimento dell'unitarietà e dell'integrità aziendali** (comma 3);
- l'espletamento entro il 31 maggio 2020, **delle procedure** necessarie per il **trasferimento dei complessi aziendali, come risultanti dal nuovo piano delle iniziative e interventi**, assicurando la discontinuità anche economica della gestione da parte del soggetto cessionario, eventualmente anche utilizzando le modalità (previste dall'art. 4, co. 4-quater del DL n. 347/2003), che consentono ai commissari straordinari di individuare l'affittuario o l'acquirente, a trattativa privata, fermo restando il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, tra i soggetti che garantiscano, a seconda dei casi, la continuità nel medio periodo del relativo servizio pubblico essenziale, anche con riferimento alla garanzia di adeguati livelli occupazionali, nonché la rapidità ed efficienza dell'intervento, anche con riferimento ai profili di tutela ambientale e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale e dai Trattati sottoscritti dall'Italia (comma 4).

Con [decreto MISE 12 dicembre 2019](#) l'avvocato Giuseppe Leogrande è stato nominato **commissario straordinario unico**, in sostituzione della precedente terna di commissari straordinari, che hanno rassegnato le proprie dimissioni e con i quali il nuovo commissario è stato autorizzato a cooperare fino al 31 gennaio 2020.

Il **4 marzo 2020** è stata trasmessa al Parlamento la **Relazione dell'organo commissariale recante i dati, aggiornati al 31 dicembre 2019, relativi alla situazione economico-finanziaria delle società in amministrazione straordinaria**.

Nel corso dell'audizione congiunta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico del 23 giugno 2020 presso la Commissione IX della Camera dei deputati il Ministro dello sviluppo economico ha dato conto del fatto che la cassa è al 31 maggio 2020 pari a 232 milioni di euro (oltre a depositi di 161 milioni di euro per la garanzia prestata alla IATA e altre garanzie per le flotte). I ricavi tra gennaio e maggio 2020 sono stati pari a 505 milioni di euro (di cui 386 milioni di euro da ricavi di traffico passeggeri). Nello stesso periodo del 2019 i ricavi erano stati pari a 1 miliardo e 125 milioni di euro (di cui 945 milioni di euro da traffico passeggeri).

In relazione alla situazione di **Alitalia** sono state svolte inoltre, nel 2020, le seguenti **audizioni**:

- il **1° luglio 2020**, l'[audizione informale del presidente di Synergy Group Corp.](#), German Efromovich, sulla manifestazione di interesse presentata per Alitalia;
- il **24 giugno 2020** l'[audizione informale della presidente di USAerospace Partners](#), Michele Roosevelt Edwards,

sulla manifestazione di interesse presentata per Alitalia;

- il **29 aprile 2020**, l'[audizione informale del Commissario straordinario di Alitalia, avv. Giuseppe Leogrando](#), in videoconferenza, sulla situazione economico-finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus;

- il **23 aprile 2020**, l'[audizione informale del Ministro dello sviluppo economico](#), Stefano Patuanelli, , in videoconferenza, sulla situazione economico-finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus;

- l'**8 gennaio 2020**, l'[audizione del ministro dello Sviluppo economico](#), Stefano Patuanelli, e l'[audizione informale dell'amministratore delegato e direttore generale di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.](#) Gianfranco Battisti, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»;

- il **7 gennaio 2020**, l'[audizione informale di Giuseppe Leogrando](#), Commissario straordinario di Alitalia, l'[audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti](#), Paola De Micheli e l'[audizione informale di rappresentanti di Lufthansa](#), nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria».

In attuazione della citata procedura l'amministrazione commissariale ha pubblicato, il 6 marzo 2020, l'[invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia Sai S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A.](#) entrambe in amministrazione straordinaria che prevede la possibilità di manifestare interesse per le attività aziendali unitariamente considerate (lotto unico) o per ciascuno dei rami d'azienda (*aviation*, *handling* e manutenzione) il commissario ha comunicato che, alla scadenza del termine, erano pervenute 3 manifestazioni di interesse per il "lotto unico", nessuna offerta per il lotto *aviation*, 3 manifestazioni di interesse per il lotto *handling* e 2 manifestazioni di interesse per il lotto manutenzione indicando i soggetti che hanno effettuato le citate manifestazioni di interesse.

Per approfondimenti sui documenti relativi alla procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia si può consultare il relativo [sito](#).

Con riferimento alle **manifestazioni d'interesse per il lotto unico** è stata [audita, nella seduta della IX Commissione del 24 giugno 2020](#), la società USAerospace Partners.

Su tale procedura è intervenuto il decreto-legge n.18 del 2020 che, con una disposizione **poi abrogata dal decreto-legge n. 34 del 2020**, aveva previsto un'attività di carattere agevolativo da parte del commissario con riguardo all'attuazione delle disposizioni contenute nel citato decreto-legge e relative alla costituzione di una nuova società pubblica di trasporto aereo.

Nel periodo di vigenza del decreto-legge n. 18 del 2020 precedente all'entrata in vigore del decreto-legge n. 34 del 2020, si erano svolte, in relazione alla situazione economico-finanziaria e alle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus, il 23 aprile 2020, l'[audizione del Ministro dello sviluppo economico](#) e, il 29 aprile 2020, l'[audizione del commissario straordinario di Alitalia](#), Giuseppe Leogrando.

Nell'ambito di tali audizioni erano state fornite **alcune informazioni in merito allo stato della procedura e alle prospettive di cessione dei complessi aziendali**: in particolare era stato segnalato che la prima fase della cessione sarebbe stata realizzata con un affitto di alcuni rami azienda (*aviation* e settore manutentivo) indicando espressamente come soggetto acquirente le NewCo di nuova costituzione, mantenendo momentaneamente l' *handling* nell'ambito dell'amministrazione straordinaria con un contratto di *service* tra l'amministrazione medesima e le NewCo.

Si era altresì precisato che sarebbero state costituite due nuove compagnie che riceverebbero rispettivamente i rami di azienda di Alitalia S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A.

Con riferimento alla flotta che potrà essere messa a disposizione delle NewCo era stato comunicato dal commissario un numero pari a 92 aerei (20 aerei di lungo raggio, 60 di medio raggio e 12 regionali) su 113 aerei attualmente disponibili. La restante parte della flotta (21 aerei) risulta, secondo quanto comunicato dal commissario, composta di aerei giunti alla fine del loro ciclo vitale con significativi oneri manutentivi, che saranno o restituiti alle società di leasing ovvero alienati, se in proprietà.

I finanziamenti concessi ad Alitalia-Società Aerea Italiana Spa e la loro restituzione

Contestualmente all'avvio della procedura di amministrazione straordinaria con il decreto-legge n. 55 del 2017 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 2 maggio 2017), il cui contenuto è stato poi rifiuto nell'articolo **50 del decreto legge n. 50/2017**, si è disposto un primo **finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro**, di durata originariamente fissata in sei mesi, per far fronte alle indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte ad amministrazione straordinaria, al fine di evitare l'interruzione del servizio, in considerazione della **situazione di grave crisi finanziaria evidenziatasi nel 2016**.

Il finanziamento è stato concesso con l'applicazione di **interessi** al tasso Euribor a sei mesi, pubblicato il giorno precedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base (il tasso è di circa il 10%) e se ne è prevista la restituzione entro sei mesi dalla erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura.

Successivamente l'**articolo 12 del decreto-legge n. 148 del 2017** ha **incrementato di 300 milioni di euro, da erogare nel 2018, il finanziamento** oneroso già concesso nelle more dell'esecuzione della procedura di amministrazione straordinaria. La finalità dell'incremento era quella di **garantire l'adempimento delle obbligazioni di volo** assunte dall'amministrazione straordinaria **fino alla data di cessione del complesso aziendale, senza soluzione di continuità del servizio di trasporto aereo**, nonché quella di assicurare la **regolare prosecuzione dei servizi di collegamento aereo nel territorio nazionale** e per il territorio nazionale, nelle more dell'esecuzione della procedura di cessione dei complessi aziendali, nonché allo scopo di consentire la **definizione ed il perseguimento** del programma della relativa **procedura di amministrazione straordinaria**. La medesima disposizione ha altresì stabilito che la durata del finanziamento, per la quota erogata nel 2017, fosse prorogata fino al 30 settembre 2018 e che la quota di finanziamento erogata nel 2018 dovesse essere restituita entro il termine dell'esercizio.

Il decreto-legge n. 38 del 2018 aveva poi stabilito che il termine per la restituzione delle somme erogate fosse fissato in via unitaria, per le due *tranche* di finanziamento erogate, al 15 dicembre 2018.

Successivamente l'articolo 2 del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, ha abrogato tale ultima disposizione prevedendo che il prestito dovesse essere restituito entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali e comunque entro il 30 giugno 2019. Anche questa disposizione è stata infine abrogata dal decreto-legge n. 34 del 2019.

Il **finanziamento** concesso ad Alitalia sulla base delle citate disposizioni normative è stato **notificato**, secondo quanto riportato nella relazione tecnica al decreto-legge n.38 del 2018, a **gennaio 2018** alla **Commissione europea**, in adempimento dell'obbligo di notifica previsto dalle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato. Il **23 aprile 2018** la Commissione ha comunicato di avere aperto "un'indagine approfondita per valutare l'eventuale violazione della normativa sugli aiuti di Stato". Nell'aggiornamento della relazione tecnica sul provvedimento presentato il 14 giugno 2018 si dà conto del fatto che il Governo italiano, il 25 maggio 2018, ha presentato le proprie osservazioni alla decisione della Commissione di aprire un'indagine formale. L'Italia ha argomentato che l'intervento non costituisce un aiuto di Stato e che, in ogni caso, sarebbe da considerare un aiuto al salvataggio dell'impresa compatibile con il regime previsto ai sensi dell'articolo 107, comma 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (per un approfondimento sul regime degli aiuti di Stato sulla materia si veda il [dossier sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 38 del 2018](#)).

Il **decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137**, entrato in vigore il 3 dicembre 2019, infine, per assicurare la **continuità del servizio** svolto da Alitalia, ha confermato **la concessione di un ulteriore finanziamento di 400 milioni € a titolo oneroso** della durata di sei mesi (che sostituiva il prestito di 400 mln € previsto dall'articolo 54, poi soppresso, del D.L. n. 124/2019) per le indifferibili esigenze gestionali e per l'esecuzione del piano di iniziative ed interventi.

Con riferimento alle modalità di restituzione di tale ultimo prestito, il [decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137](#) ha previsto che la restituzione **dei 400 milioni €**, per capitale e interessi, avvenga in prededuzione, **con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura ed entro sei mesi dall'erogazione** (quest'ultimo termine è stato introdotto in sede di conversione del decreto-legge).

L'abrogato articolo 54 del D.L. n.124, aveva previsto la restituzione del prestito entro sei mesi dalla erogazione e, in ogni caso, entro 30 giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali.

Il **decreto-legge n. 76 del 2020** ha da ultimo **prorogato al 31 dicembre 2020** il termine della **restituzione del prestito di 400 milioni di euro**, di durata semestrale, che era stato concesso in favore delle società Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A in amministrazione straordinaria, per le loro indifferibili esigenze gestionali e per l'attuazione del piano di riorganizzazione del commissario con il decreto-legge n.137 del 2019 (art. 45).

Il [decreto-legge n. 34 del 2019](#) ha disciplinato invece **la restituzione del precedente finanziamento di 900 milioni di euro** concesso ad Alitalia in Amministrazione straordinaria.

Con riferimento agli **interessi** sulla somma prestata si è previsto che **Alitalia** – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria, corrisponda gli interessi sul finanziamento a titolo oneroso, **stimati in 145 milioni di euro** nella Relazione illustrativa al decreto, **dalla data di effettiva erogazione alla data**

del decreto del Ministro dello sviluppo economico **di autorizzazione alla cessione dei complessi aziendali** oggetto delle procedure e, comunque, **fino a data non successiva al 31 maggio 2019**. Secondo quanto previsto da una modifica introdotta a tale norma dal decreto-legge n. 137 del 2019 gli interessi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato con le modalità di cui all'articolo 2, comma 1, del [decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135](#).

Il testo del decreto-legge n. 34 del 2019 precedente alla modifica introdotta dal decreto-legge n. 137 del 2019 prevedeva che gli interessi fossero versati all'entrata del bilancio dello Stato entro sessanta giorni dalla data del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico per essere riassegnati ad uno o più capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per essere destinati alla sottoscrizione, nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi ai sensi del comma 3, le quote di partecipazione al capitale della società di nuova costituzione.

Per quanto riguarda la **restituzione del capitale** prestato, il comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge n. 34 del 2019 ha ridefinito le **modalità ed i tempi** di restituzione, novellando l'articolo 2, comma 1 del decreto-legge n.145 del 2018: del finanziamento è prevista la restituzione **nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria**.

Le modalità che erano state precedentemente definite nell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 prevedevano la restituzione entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali oggetto delle procedure e non oltre il termine del 30 giugno 2019.

Il decreto-legge n. 38 del 2018 aveva stabilito che il termine per la restituzione delle somme erogate fosse fissato in via unitaria, per le due tranches di finanziamento erogate, al 15 dicembre 2018. Successivamente l'articolo 2 del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, ha abrogato tale ultima disposizione e aveva previsto che il prestito dovesse essere restituito entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali e comunque entro il 30 giugno 2019.

Il comma 5 dell'articolo 37 del **decreto-legge n. 34/2019** ha inoltre **soppresso la disposizione**, contenuta nel comma 1 dell'articolo 50, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, che prevedeva la **restituzione del prestito entro sei mesi** dall'erogazione in prededuzione, con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura.

Dossier

[Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10261/misure-urgenti-assicurare-completamento-della-procedura-cessione-complessi-aziendali-facenti-capo-ad-alitalia-s-p-2.html>

[Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. - Elementi per l'esame in Assemblea](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10407/misure-urgenti-assicurare-completamento-della-procedura-cessione-complessi-aziendali-facenti-capo-ad-alitalia-s-p-3.html>

[Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12064/misure-urgenti-crescita-economica-e-risoluzione-specifiche-situazioni-criisi-7.html>

[Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13063/misure-urgenti-assicurare-continuita-del-servizio-svolto-alitalia-societa-aerea-italiana-s-p-e-alitalia-cityliner-s-p-4.html>

[Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13177/misure-urgenti-assicurare-continuita-del-servizio-svolto-alitalia-societa-aerea-italiana-s-p-e-alitalia-cityliner-s-p.html>

La prima fase della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia: dalla dichiarazione di insolvenza al novembre 2019

La crisi di Alitalia e l'avvio della procedura di amministrazione straordinaria

Il **15 marzo 2017**, il Consiglio di amministrazione di Alitalia aveva approvato un nuovo piano industriale per il periodo 2017-2021, che prevedeva esuberi ed una forte riduzione delle spese per il personale, con l'obiettivo di generare risparmi per un miliardo di euro in tre anni. A tale proposta era seguita un'intensa trattativa ed era stato raggiunto un preaccordo con i sindacati, per evitare il fallimento della società. I soci Alitalia, tra cui i soci maggioritari di CAI/Compagnia aerea italiana, che detiene il 51 per cento di Alitalia (il 49 per cento è di Etihad), avevano condizionato la disponibilità alla ripatrimonializzazione e al rifinanziamento ad un accordo con le organizzazioni sindacali. Tale accordo è stato quindi sottoposto ai lavoratori dell'azienda con un referendum e da questi respinto con il 67% di no.

Il CdA di Alitalia ha considerato che l'esito negativo del referendum, svolto tra i propri dipendenti, **precludesse l'attuazione del rilancio e della ristrutturazione della Società** in stato di grave situazione economica, patrimoniale e finanziaria, di fronte anche al venir meno del supporto dei soci e dell'impraticabilità, in tempi brevi, di soluzioni alternative. Il **2 maggio 2017 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha deciso all'unanimità di presentare l'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria**, come consentito dalla legge, dopo aver preso atto dell'esito del referendum tra i dipendenti.

La società Alitalia – Società Aerea Italiana Spa è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, ai sensi della c.d. legge Marzano (artt. 1 e 2 del D.L. n. 347 del 2003), con il [decreto del MISE 2 maggio 2017](#).

Il **decreto MISE 2 maggio 2018** ha fornito la seguente **situazione patrimoniale** aggiornata al **28 febbraio 2017**: oltre 11.000 dipendenti, esposizione debitoria complessiva pari a circa 3 miliardi di euro, superiori alle soglie minime di legge, stato di insolvenza della società con passività correnti per circa euro 2,3 miliardi a fronte di attività correnti per euro 921 milioni di euro. Il 12 maggio 2017 è stata ammessa all'amministrazione straordinaria anche un'altra società del gruppo: Alitalia Cityliner, controllata interamente da Alitalia.

Il Tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 17 **dell'11 maggio 2017** ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia ai sensi dell'art. 4 della legge Marzano. L'insolvenza della società Cityliner è stata dichiarata dal Tribunale di Civitavecchia con sentenza n. 18 del **26 maggio 2017**.

Con lo stesso decreto del MISE è stato nominato il collegio dei **Commissari Straordinari** (Dott. Luigi Gubitosi, Prof. Enrico Laghi, Prof. Stefano Paleari) della società.

Il **6 dicembre 2018** il MISE ha comunicato la nomina come **nuovo Commissario straordinario** dell'avv. Daniele Discepolo, in sostituzione del Commissario dimissionario dott. Luigi Gubitosi.

In base alla **legge Marzano** (D.L. n. 347 del 2003, art. 4), i Commissari Straordinari sono tenuti a presentare entro 180 giorni dal decreto di nomina, un **programma per perseguire il recupero economico delle attività imprenditoriali**; con decreto MISE 27 ottobre 2017 è stata disposta fino al 27 gennaio 2018 la proroga del termine per la Presentazione del Programma relativo alle società del Gruppo Alitalia in Amministrazione Straordinaria.

Il **Programma dei Commissari è stato presentato il 26 gennaio 2018**, poi **approvato dal MISE il 23 marzo 2018**, data dalla quale decorrono i termini di legge per l'**attuazione del Programma** stesso.

L'articolo 12 del decreto-legge n. 148 del 2017 ha poi differito al 30 aprile 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di cessione di Alitalia, previste dal decreto legge n. 50 del 2017.

Con il [decreto-legge n. 38 del 2018](#) (convertito dalla legge 21 giugno 2018, n. 77) sono stati successivamente **ridefiniti i termini per il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia** (di cui all'articolo 50 del decreto legge n. 50 del 2017) e alle società del gruppo. Si è disposto che il termine per la **conclusione delle procedure** per procedere alla cessione fosse differito **dal 30 aprile al 31 ottobre 2018**.

I **Commissari** hanno quindi, coerentemente con la citata disposizione, trasmesso al Parlamento, il 31 ottobre 2018, la [Relazione conclusiva](#) (DOC XXVII, n. 4) **sulla situazione economica e finanziaria di Alitalia nell'ambito della procedura di cessione**, prevista dal D.L. n. 38/2018.

Il medesimo decreto-legge ha altresì previsto la **trasmissione di una Relazione concernente la situazione economica e finanziaria dell'impresa nell'ambito della procedura di cessione**, evidenziando, in particolare, i dati riferiti: a) ai contratti aziendali in corso di fornitura carburante, di leasing e di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di contratti di servizi esternalizzati maggiormente rilevanti; b) all'andamento dei crediti commerciali e delle altre attività finanziarie, sia antecedenti che successivi all'amministrazione straordinaria, dando altresì conto degli eventuali contenziosi in essere e delle operazioni di recupero dei crediti e delle altre attività patrimoniali, finalizzate alla salvaguardia del capitale d'impresa; c) alla consistenza della forza lavoro impiegata, suddivisa in base alla tipologia contrattuale, e al numero di unità di personale dipendente in cassa integrazione

guadagni; d) al raggiungimento degli obiettivi previsti nell'ambito del programma di cessione di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, con particolare riferimento alle modalità di rimborso del finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, successivamente incrementato di ulteriori 300 milioni di euro. Tale [Relazione concernente la situazione economica e finanziaria dell'Alitalia – Società aerea italiana Spa](#) nell'ambito della procedura di cessione, aggiornata al secondo trimestre 2018, è stata trasmessa dai Commissari straordinari alle Camere il **1° agosto 2018**. Nella relazione i Commissari daranno conto anche delle attività compiute nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore del decreto-legge e quella di entrata in vigore della legge di conversione del medesimo e forniscono elementi informativi riguardo all'andamento della gestione.

L'attività della gestione commissariale per la cessione dei complessi aziendali di Alitalia: dalla nomina dei commissari al fallimento della trattativa sulla cessione dei complessi aziendali del novembre 2019.

Nell'[audizione](#) dei **Commissari straordinari** presso la Commissione Speciale del Senato, svoltasi il **17 maggio 2018**, nel corso dell'esame parlamentare di conversione del decreto legge n. 38/2018, sono state riassunte le seguenti informazioni circa le varie **fasi della procedura commissariale**:

- il **17 maggio 2017** i Commissari hanno pubblicato sul sito web della Società in Amministrazione Straordinaria (AS), nei termini previsti dal D.L. n. 55/2017, il bando con l'"Invito alle Manifestazioni di interesse", finalizzato ad una prima selezione dei soggetti interessati alla procedura che consentisse la definizione del programma di AS;
- il **5 giugno 2017**, data di scadenza del termine, erano state **ricevute 33 manifestazioni di interesse**;
- dopo l'espletamento della fase di analisi delle proposte e della due diligence con la quale ne sono stati comunicati gli esiti e richieste ad alcuni dei soggetti le necessarie integrazioni, sono stati selezionati **15 soggetti ai quali è stata aperta la c.d. "Dataroom di Fase 1" il 19 giugno 2017** ed è stato richiesto di formulare proposte, non vincolanti, nel termine del 21 luglio 2017;
- il **21 luglio 2017** sono quindi **pervenute 13 proposte non vincolanti**, che sono state quindi oggetto di analisi da parte dei Commissari, i quali hanno così individuato l'indirizzo del Programma, tra quelli indicati nell'art. 27, co. 2 del D.Lgs. n. 270/1999, nel senso **di una cessione delle attività imprenditoriali delle società in AS**, in quanto maggiormente coerente con le proposte ricevute;
- con **provvedimento MISE del 28 luglio 2017 è stata pertanto autorizzato l'espletamento di una procedura di cessione** delle attività aziendali delle società in A.S.;
- il **1 agosto 2017 è stato pubblicato il bando di invito alle manifestazioni di interesse** per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.a. e a Cityliner S.p.a., in amministrazione straordinaria, sia unitariamente considerate (Lotto Unico), ovvero, alternativamente, per le attività aviation, cioè le attività di trasporto comprese le manutenzioni (c.d. Lotto Aviation) o per le attività Handling, cioè per i servizi in aeroporto per l'assistenza a terra (c.d. Lotto Handling);
- i soggetti in possesso dei requisiti del Bando sono stati ammessi al prosieguo della Procedura ed alla c.d. *data room* virtuale per avere la documentazione dettagliata necessaria alla valutazione dei Lotti posti in vendita: dopo l'ammissione alla "**Dataroom di fase 2" il 7 agosto 2017 dei 13 potenziali interessati**, la Procedura è proseguita nell'autunno 2017 con la fissazione al 16 ottobre 2017 del termine per la presentazione di offerte vincolanti;
- successivamente al 16 ottobre 2017, **a seguito del ricevimento di 7 offerte** (i c.d. "Plichi"), ha quindi avuto avvio, il 22 dicembre 2017, **una fase di Procedura negoziata** (come consentito dall'art. 4 della Legge Marzano), **il cui termine è stato fissato al 30 aprile 2018** dal D.L. n. 148/2017 e successivamente differito **al 31 ottobre 2018** dal D.L. n. 38/2018;
- la fase di approfondimento della Procedura negoziata, ha portato alla presentazione, il **10 gennaio 2018**, delle Manifestazioni di Interesse per la partecipazione alla Procedura Negoziata, finalizzata alla presentazione di Offerte Vincolanti successivamente alla quale, come detto, **il 26 gennaio 2018 è stato presentato, il Programma dei Commissari Straordinari**;
- il **10 aprile 2018**, data di scadenza del termine per le offerte vincolanti relative al Lotto Aviation, **sono stati ricevute dai Commissari 3 offerte vincolanti** ("Plichi") ed il **19 ottobre 2018** ai soggetti che avevano manifestato interesse è stata inviata una nuova prima lettera di procedura (le controparti

destinatario sono: FS, Air France-KLM, Cerberus Capital; Delta Air Lines, Easy Jet Greybull, Lufthansa e Wizzair) per la conclusione della procedura entro il 31 ottobre. Nella Relazione presentata dai Commissari il 31 ottobre 2018 risulta che i soggetti che hanno presentato una proposta in data 10 aprile 2018 hanno ribadito il loro interesse a valutare l'acquisizione, in tutto o in parte, delle attività aziendali delle Società in AS relative al lotto Aviation, condizionando però la presentazione di una offerta vincolante ad ulteriori approfondimenti istruttori.

- In data **31 ottobre 2018** i Commissari Straordinari hanno ricevuto due offerte, **una da parte di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.** ed una da **parte di Easy Jet, una manifestazione di interesse** (Delta Air Lines) ed **una comunicazione** (Lufthansa).
- **L'offerta di FS è stata valutata positivamente, sentito il Ministero vigilante, il 19 novembre 2018**, chiedendo un'integrazione dell'offerta il cui termine, **fissato inizialmente al 31 gennaio 2019 è stato successivamente prorogato fino al 15 giugno 2019.**
- Il **27 marzo 2019** si è un'ulteriore audizione informale dei Commissari Alitalia, nella quale sono stati forniti aggiornamenti sui dati economici e finanziari della gestione commissariale e sulla situazione della procedura.
- Il Ministro dello sviluppo economico, il **14 giugno 2019**, ha quindi autorizzato i Commissari a comunicare a **Ferrovie dello Stato** l'ulteriore **proroga** fino al 15 luglio 2019 del termine per la presentazione dell'offerta vincolante e definitiva per Alitalia, al fine di permettere il consolidamento del consorzio acquirente con i soggetti che avevano manifestato il proprio interesse. I Commissari straordinari di Alitalia hanno quindi chiesto al MISE, che l'ha valutata positivamente, di autorizzare la **proroga fino al 15 ottobre** dei termini di presentazione dell'offerta vincolante da parte di Ferrovie dello Stato.
- Il Ministro dello sviluppo economico ha quindi autorizzato un'ulteriore **proroga per la presentazione dell'offerta vincolante** per la nuova Alitalia al **21 novembre 2019**, alla cui scadenza **l'offerta non è stata tuttavia formalizzata**. La proroga era stata subordinata alle seguenti condizioni: intervento diretto dei Commissari e immediato confronto con gli offerenti; una richiesta di aggiornamento quotidiano sullo stato di avanzamento dei lavori. La mancata presentazione dell'offerta ha segnato la sostanziale conclusione di questa fase della gestione commissariale.

I dati economico finanziari della gestione commissariale fino al dicembre 2019

Nella **Relazione** conclusiva presentata dai Commissari il 31 ottobre 2018 e nelle successive **audizioni informali dei Commissari straordinari** presso la **Camera dei deputati**, svoltesi il **26 settembre 2018** ed il **27 marzo 2019**, sono stati forniti i dati sui **risultati economico finanziari della gestione commissariale e sulla situazione di Alitalia**, tra cui i seguenti:

- il **2 maggio 2017**, data di ammissione all'Amministrazione straordinaria, la società disponeva di 83 milioni € di cassa residua a fronte di oltre 4,5 milioni di biglietti venduti, per un controvalore di circa 531 mln € e di una richiesta di deposito da parte di IATA per continuare ad operare di 118 milioni €;
- Flotta di **118 aerei**, di cui 41 di proprietà e **77 in leasing**, che sono impiegati per il 22% nel lungo raggio, per il 61% nel medio raggio e per il 17% nel breve raggio; le ore volate (Block hours), a parità di flotta sono aumentate del 5,3% dal 2017 al 2018;
- sono state svolte, nel periodo della gestione commissariale, **attività di contenimento dei costi** per la **flotta aerea in leasing**, attraverso rinegoziazioni dei contratti, che hanno portato ad una riduzione dei costi del 12% tra maggio e dicembre 2017 e del 21% nel 2018 rispetto all'anno precedente, con una riduzione totale di circa 85 milioni di € dal 2016 al 2018: da 321 mln € nel 2016 a 237 mln € nel 2018;
- **altri costi** sono stati **ridotti** complessivamente per **95 milioni di euro**, tra cui i **costi commerciali** sono scesi del 13% tra maggio e dicembre 2017 e dell'1% nel 2018; i **costi dei fornitori dell'area manutenzione** sono scesi del 2% tra maggio e dicembre 2017 e dell'8% nel 2018; le riduzioni non hanno riguardato il costo del lavoro;
- a causa dell'**aumento del prezzo del petrolio**, i **costi di carburante** sono **aumentati di circa 100 milioni di €** (da 708 nel 2017 a 808 mln € nel 2018);
- i **costi dei fornitori di prodotti e servizi** sono scesi del 13% tra maggio e dicembre 2017 e del 5% nel

2018;

- complessivamente i **ricavi delle attività Flight** (passeggeri, cargo, Charter, etc) sono **aumentati del 6,9%** dai 2.458 mln € del 2017 ai 2.628 € del 2018 (**+ 171 mln €**);
- si è registrata nel 2018 una **crescita dei passeggeri di lungo raggio del 7%**, rispetto al 2017, **con un aumento dei ricavi nel lungo raggio del 9%** ed una crescita dei ricavi digitali del 18,2%;
- Alitalia risulta tra i primissimi posti a livello mondiale per **puntualità**, sia nel 2018, che nei primi mesi del 2019.

Ulteriori **dati economico finanziari**, aggiornati al **primo semestre 2019**, sono stati forniti dai Commissari nell'**audizione del 6 novembre 2019** presso le competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati, svoltasi in occasione dell'esame del D.L. n. 124/2019. Tra i dati illustrati vi sono i seguenti:

- i **ricavi** sono stati nel primo semestre 2019, **1,443 miliardi €** in crescita del 3% rispetto al 1° semestre 2018 e del 7,7% rispetto al 1° semestre 2017. La crescita dei soli ricavi per i voli di lungo maggio è risultata superiore (+ 14,2% rispetto al 2017);

- il **Margine Operativo Lordo** (escluso il carburante) è stato di + 243 milioni € nel primo semestre, rispetto ai 229 mln € del corrispondente periodo del 2018 ed ai 22 milioni € del 2017;

- l'**EBIDTA** è di -164 milioni € nel primo semestre 2019 (per aumento del prezzo del petrolio), contro -124 mln € del 1° semestre 2018 e ai -326 mln € del 2017.

- la **flotta** al 30 settembre è di **117 aeromobili**, che si ridurranno a 113 a fine anno per scadenza dei contratti di leasing;

- la **cassa** al 31 ottobre 2019 era **315 mln €** contro i 310 mln € del 30 settembre 2019 (data alla quale sono presenti 430 mln € di biglietti venduti, di cui solo la metà già computati effettivamente nella cassa), contro gli 83 mln € in cassa presenti all'inizio dell'amministrazione straordinaria (allora a fronte di 531 mln € di biglietti già venduti);

- la **forza lavoro** al 31 ottobre 2019 è pari a 10.847 *Full Time Equivalent* , di cui 43 dirigenti (rispetto ai 64 all'inizio dell'Amministrazione straordinaria).

Il **4 marzo 2020** è stata consegnata al Parlamento la **Relazione dell'organo commissariale** recante i dati, aggiornati al 31 dicembre 2019, relativi alla situazione economico-finanziaria delle società in amministrazione straordinaria.

Il **6 agosto 2020**, l'organo commissariale delle società Alitalia - Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa in amministrazione straordinaria, ha trasmesso al Parlamento la **relazione** recante i **dati aggiornati al 30 giugno 2020 relativi alla situazione economico-finanziaria** delle medesime società (Doc. XXVII, n. 15).

Il Piano nazionale degli aeroporti e l'attribuzione di finanziamenti per le infrastrutture aeroportuali

Con il **decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 15 settembre 2015**, entrato in vigore dall'1 gennaio 2016, è stato adottato il **Piano degli aeroporti di interesse nazionale**, come disposto dall'articolo 698 del codice della navigazione, che prevede la distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e aeroporti regionali. I parametri per l'individuazione degli aeroporti nazionali sono: le dimensioni e la tipologia di traffico; l'ubicazione territoriale; il loro ruolo strategico; l'inclusione nelle reti di trasporto transeuropeo TEN-T.

Per gli aeroporti non di interesse nazionale l'articolo 5 del decreto legislativo n.85 del 2010 ne aveva già disposto il trasferimento al demanio regionale.

Il **Piano** classifica come "**aeroporti di interesse nazionale**" **38 aeroporti**, suddivisi in **10 bacini territoriali** di traffico. Tra questi, **12 aeroporti** sono qualificati **aeroporti di particolare rilevanza strategica**.

Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono i seguenti:

- Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;
- Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste;
- Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (con gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;
- Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;
- Area Campania: Napoli, Salerno;

- Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto;
- Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone;
- Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;
- Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica" sono: **Milano Malpensa, Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari.**

Il piano individua poi anche gli aeroporti che rivestono il ruolo di "**gate intercontinentali**": **Roma Fiumicino**, quale "primario hub internazionale", **Milano Malpensa e Venezia.**

L'iter di adozione del Piano era stato avviato con la presentazione il 29 gennaio 2013 da parte del Ministro delle Infrastrutture e trasporti, [dell'atto di indirizzo](#) per la definizione del Piano Nazionale per lo sviluppo aeroportuale, che proponeva un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni ed una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale. Successivamente, il 30 settembre 2014, il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di dPR trasmettendolo al Parlamento per il parere.

E' in corso di esame al Senato ([A.S. 727](#)), un disegno di legge, di iniziativa parlamentare, che **delega** il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative **in materia di trasporto aereo**, anche mediante la redazione di testi unici e prevede tra i principi di delega anche quello della ridefinizione della classificazione degli aeroporti nazionali, regionali e locali.

Dati di traffico dei principali aeroporti nazionali

I **dati di traffico passeggeri negli aeroporti nazionali**, pubblicati dall'[ENAC](#) a giugno 2019 e relativi al 2018, mostrano che complessivamente sono transitati nei 42 aeroporti nazionali analizzati **184,81 milioni di passeggeri**, con un **aumento dei passeggeri trasportati del 5,8%** rispetto al 2017.

L'aeroporto di Roma Fiumicino con oltre 42,9 milioni di passeggeri, pari al 23,2% del totale del traffico aereo italiano, si conferma come il principale aeroporto del Paese.

Nella tabella seguente sono riportati i dati dei **primi 12 aeroporti nazionali** (con un traffico di oltre 5 milioni annui di passeggeri):

Aeroporto	Passeggeri	var. % sul 2017	incidenza % sul totale
Roma Fiumicino	42.896.831	+5,0%	23,2%
Milano Malpensa	24.561.735	+ 11,5%	13,3%
Bergamo	12.827.267	+ 4,9%	6,9%
Venezia	11.092.525	+ 7,9 %	6,0%
Napoli	9.903.551	+ 15,8 %	5,4%
Catania	9.815.313	+ 8,7 %	5,3%
Milano Linate	9.187.120	- 3,3%	5,0%
Bologna	8.489.382	+ 3,8 %	4,6 %
Palermo	6.601.472	+ 14,7 %	3,6%
Roma Ciampino	5.812.451	- 0,7 %	3,1%
Pisa	5.449.334	+ 4,3 %	2,9 %
Bari	5.014.896	+ 7,4%	2,7 %

Finanziamenti diretti per le gestioni aeroportuali

La legge di bilancio 2019 ha autorizzato la spesa di 15 milioni di euro per l'anno 2019 e di 10 milioni di euro per l'anno 2020 per consentire i necessari lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza dell'**aeroporto di Reggio Calabria.**

Dossier

[Disposizioni per favorire la conversione ecologica degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici negli aeroporti intercontinentali](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12919/disposizioni-favorire-conversione-ecologica-degli-automezzi-e-attrezzature-azionati-motori-endotermici-negli-aeroporti.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12919/disposizioni-favorire-conversione-ecologica-degli-automezzi-e-attrezzature-azionati-motori-endotermici-negli-aeroporti.html>

[Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13230/delega-al-governo-riordino-disposizioni-legislative-materia-trasporto-aereo.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13230/delega-al-governo-riordino-disposizioni-legislative-materia-trasporto-aereo.html>

Lo sviluppo delle rotte aeree

Il **Ministero delle infrastrutture e trasporti** ha **approvato** l'11 agosto **2016**, le nuove **Linee guida contenenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree** da parte di vettori, come previsto dall'art. 13 commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, che hanno previsto l'obbligo di espletamento di **procedure trasparenti** per la scelta, da parte dei gestori aeroportuali, dei **vettori aerei ai quali erogare contributi, sussidi o altre forme di emolumento** per lo sviluppo delle rotte e la successiva verifica da parte dell'ENAC e dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del rispetto di tali procedure.

In relazione a tali linee guida l'Autorità dei Trasporti aveva pubblicato il 18 aprile 2014 il proprio **parere** sulle **linee guida concernenti l'erogazione di contributi, sussidi, o ogni altra forma di emolumenti ai vettori aerei da parte dei gestori aeroportuali** (Delibera del 20 marzo 2014), elaborate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dall'art. 13, comma 14, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145 (c.d. «Destinazione Italia»).

Si ricorda anche che con il **Regolamento 651/2014**, entrato in vigore il 1° luglio 2014 e che si applica fino al 31 dicembre 2020, l'Unione europea ha ampliato le **categorie di aiuti di Stato che sono esentate dall'obbligo di notifica preventiva**. Tra le nuove categorie di aiuti "orizzontali" che beneficiano del regime di esenzione sono stati inseriti gli **aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote**. Il Regolamento definisce le precise condizioni (soglie di importo, caratteristiche dei soggetti, trasparenza degli aiuti, etc.) che devono essere soddisfatte per poter usufruire del regime di esenzione.

Le nuove linee guida sostituiscono le precedenti emanate con il DM n. 397 del 2 ottobre 2014. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che è tenuta a svolgere un controllo sull'operato dei gestori aeroportuali in tema di incentivazione e sviluppo di rotte aeree, ha espresso l'8 settembre 2016 la propria posizione sulle "Linee guida".

Le linee guida si basano sulla nuova **disciplina europea sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree**, contenute nella Comunicazione della Commissione (2014) C 99/03.

La tematica delle **incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree** da parte dei vettori si inserisce nel più generale ambito di verifica delle **condizioni eque e non discriminatorie di accesso alle infrastrutture**, tra le altre, **aeroportuali**, di cui all'art. 37, comma 2, lettera a) del decreto legge n. 201/2011.

L'articolo 3 della direttiva Direttiva 2009/12/CE, recepito con l'art. 75 del decreto legge n. 1/2012, dispone che "Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali **non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto**, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali. I criteri utilizzati per siffatta modulazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti". La Direttiva 2009/12/CE chiarisce inoltre che "gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario".

Le autorizzazioni di "quinta libertà"

Le autorizzazioni di "quinta libertà" alle compagnie aeree attribuiscono il diritto, sancito dalla Convenzione di Chicago del 1944, che si sostanzia nella possibilità per le compagnie aeree straniere di **fare**

scalo negli aeroporti italiani, far scendere ed imbarcare passeggeri, posta o merci **e ripartire con destinazione** qualsiasi **altro Stato** (si tratta quindi di uno scalo di transito a fini commerciali e non di una destinazione definitiva). Tale diritto è **riconosciuto** solo per le **compagnie dell'UE**, mentre per le compagnie **extra-UE è necessaria la stipula di specifici accordi bilaterali** che stabiliscono la reciproca concessione delle libertà commerciali.

Le altre "quattro libertà" riconosciute dalla Convenzione di Chicago sono i diritti di: (1) sorvolo di altri Stati; 2) sosta tecnica in altri Stati; 3) imbarco di passeggeri, posta e merci; 4) sbarco di passeggeri, posta e merci).

A livello di normativa italiana, in base a quanto stabilito dal **D.L. n. 133/2014** (art. 28, co. 8-bis), le **autorizzazioni di "quinta libertà" possono essere rilasciate nelle more del perfezionamento di nuovi accordi bilaterali** in materia di trasporto aereo o della modifica di quelli vigenti e la validità delle autorizzazioni non può essere inferiore a diciotto mesi, eventualmente rinnovabili nelle more del perfezionamento degli accordi bilaterali.

Sulla materia è poi intervenuta la **legge di Stabilità 2015** (legge n. 190/2014, comma 221) chiarendo che l'ENAC ha la facoltà (non l'obbligo) di rilasciare le autorizzazioni per la quinta libertà su richiesta dei vettori aerei e che il previsto nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba valutare specificamente la compatibilità con le norme e i principi del diritto europeo.

Sulla materia era intervenuta in precedenza la Corte di giustizia UE con le c.d. "[sentenze Open Skies](#)" del [5 novembre 2002](#), affermando l'illegittimità degli accordi "open sky" in quanto incidenti sull'esercizio di una competenza comunitaria. Le sentenze *Open Skies* hanno infatti individuato come rientranti nella competenza UE, e quindi non autonomamente negoziabili dai singoli Stati membri con Stati extra-UE, i seguenti aspetti del trasporto aeroportuale:

- le bande orarie (*slot*) degli aeroporti, ovvero gli intervalli di tempo assegnati a una compagnia aerea per il decollo o l'atterraggio degli aeromobili;
- i sistemi telematici di prenotazione e le tariffe sulle tratte intracomunitarie.

Sono inoltre considerate ricomprese nell'*acquis* comunitario del trasporto aereo:

- la materia della sicurezza;
- le opportunità commerciali, compresa l'assistenza a terra;
- le tariffe doganali;
- le imposte e gli oneri, le restrizioni imposte agli aeromobili per motivi ambientali;
- il rimborso per negato imbarco;
- la responsabilità del vettore aereo;
- la protezione dei consumatori;
- la protezione dei dati personali.

La materia è stata riordinata con il [Regolamento CE n. 847/2004](#), in base al quale gli **Stati membri possono essere autorizzati** a condurre **negoziati con paesi terzi, previa notifica alla Commissione** dei negoziati bilaterali avviati, al fine di concludere un nuovo accordo o per modificare un accordo vigente, purché nel rispetto degli obblighi disposti dal regolamento, che tra l'altro individua delle clausole tipo che devono essere inserite nell'accordo: ciò garantisce la compatibilità con il diritto europeo.

A seguito dell'uscita dall'Unione europea del Regno Unito il decreto-legge n. 22 del 2019 ha disposto che, al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti disservizi per il traffico di passeggeri e merci, i vettori comunitari e del Regno Unito possono, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, continuare ad operare collegamenti di linea "*point to point*", mediante aeromobili del tipo "*narrow body*" (corridoio unico), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità.

In materia di prima libertà (sorvolo degli Stati) è stata attivata dall'ENAV **sullo spazio aereo italiano la possibilità di utilizzare, dall'8 dicembre 2016, uno spazio "Free Route"** che consente a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore agli 11.000 metri di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto, senza

far più riferimento al network di rotte, che verranno completamente eliminate. Ciò consente alle compagnie aeree di pianificare, senza vincoli, la traiettoria più breve risparmiando carburante, emissioni nocive e costi, mantenendo inalterati i livelli di sicurezza. Il Free Route è previsto dalla regolamentazione europea del Cielo Unico Europea (Single European Sky) che prevede che sia **obbligatorio** a partire **dal 1 gennaio 2022**, per tutti gli Stati dell'Unione europea.

La continuità territoriale aerea e gli aiuti sociali nel trasporto aereo

In considerazione dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID 19, il **decreto legge 17 marzo 2020, n. 18** ha previsto (art. 79 comma 2) il riconoscimento di **misure compensative dei danni subiti**, come conseguenza diretta dell'epidemia, **alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri** rilasciata dall'ENAC **che esercitano oneri di servizio pubblico, al fine di consentire la prosecuzione dell'attività.**

L'**epidemia da COVID-19** è stata formalmente riconosciuta dal **DL n. 18/2020** come **calamità naturale ed evento eccezionale per il trasporto aereo**, ai fini della norma del Trattato sul Funzionamento dell'UE (articolo 107, comma 2, lettera b), che considera **compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali.**

La **legge di bilancio 2020** (articolo 1, commi 705-709) è intervenuta in materia di **continuità territoriale aerea con la Sicilia**, nonché sulla **procedura per l'imposizione di oneri di servizio pubblico** per tale regione.

Si è infatti previsto che la regione siciliana sia sottoposta alle procedure di cui all'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, come modificato dalla disposizione medesima, assegnando anche risorse pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Tale disposizione si riferisce ai **collegamenti aerei con tutti gli aeroporti della regione siciliana** e non soltanto a quelli previsti tra la Sicilia e le isole minori della stessa regione come invece previsto dalla legge n.144 del 1999 (nel cui testo i riferimenti alla regione siciliana sono soppressi).

Accanto a questa disposizione, sempre la legge di bilancio 2020, ha previsto **l'introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Sicilia**, con lo stanziamento di 25 milioni di euro. Potranno usufruire di tali tariffe studenti universitari fuori sede; disabili gravi; lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione siciliana e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro e migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro.

La legge di bilancio per il 2019, ha attribuito 3 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2019-2021 all'**aeroporto di Crotone** al fine di garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei e di assicurare la continuità territoriale (articolo 1, comma 133).

La continuità territoriale nel trasporto aereo

La disciplina normativa in materia di **continuità territoriale garantita tramite trasporto aereo** è contenuta in una serie di disposizioni sia europee che nazionali, di seguito sinteticamente riportate.

Disciplina dell'unione europea

Il **Regolamento (CE) n. 1008/2008** del Parlamento e del Consiglio europeo del 24 settembre 2008 reca **norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità**, in particolare l'articolo 16 contiene i principi generali per gli oneri di servizio pubblico intracomunitario e l'articolo 17 disciplina le procedure di gara per gli oneri di servizio pubblico.

L'articolo 16 del regolamento consente agli Stati membri - **previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione europea nonché gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta** – **di imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso.** L'onere deve essere imposto esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. Inoltre, i criteri specifici imposti sulla rotta oggetto dell'onere di servizio pubblico devono essere stabiliti in modo trasparente e non discriminatorio.

Nel valutare la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico lo Stato membro deve tenere conto dei seguenti principi:

a) dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata;

b) della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati;

c) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;

d) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

Qualora sia stato imposto un **onere di servizio pubblico**, qualsiasi altro vettore aereo dell'Unione è autorizzato in qualsiasi momento ad istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare tale prestazione. Tale accesso può però essere limitato dallo Stato membro interessato, su una rotta sulla quale nessun vettore aereo dell'Unione abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta ad un unico vettore aereo dell'Unione, per un periodo non superiore a quattro anni (o fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica), al termine del quale si deve procedere ad un riesame della situazione.

L'articolo 17 del Regolamento n. 1008/2008 definisce in dettaglio la **procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico**.

Si prevede inoltre che lo Stato membro possa compensare il vettore aereo così selezionato e che soddisfi i requisiti di onere di servizio pubblico in misura da non superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.

Con la [Comunicazione C/2017/3712](#) la Commissione UE ha chiarito **l'interpretazione del regolamento n. 1008/2008** (norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità) relativamente al **ruolo ed alle caratteristiche degli oneri di servizio pubblico nel settore aereo**. Inoltre gli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree di cui alla [Comunicazione 2014/C 99/03](#) stabiliscono ai punti 5.2 (aiuti all'avviamento di rotte) e 6 (aiuti a carattere sociale) i principi in materia di aiuti di Stato per le compagnie aeree ai fini dell'avviamento di una nuova rotta e degli aiuti a carattere sociale.

In particolare si prevede che l'intervento statale sia indirizzato, **per gli aiuti all'avviamento di rotte**:

- al raggiungimento di un **obiettivo ben definito di interesse comune** (ossia l'apertura di una nuova rotta o l'agevolazione dello sviluppo regionale di regioni remote);
- che tale intervento sia necessario (l'aiuto all'avviamento sarà considerato compatibile soltanto per rotte che **collegano un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri** l'anno, salvo che non si tratti del **collegamento con una regione remota**, rispetto al quale l'aiuto è sempre consentito. In casi eccezionali può essere consentito un aiuto di Stato per un collegamento con aeroporti fino a 5 milioni di passeggeri);
- che l'aiuto di Stato sia adeguato allo scopo che persegue (in ragione di ciò la compagnia aerea deve impegnarsi ad assicurare il collegamento almeno per il periodo di avviamento o presentare un piano industriale che dimostri che la rotta potrà risultare profittevole dopo 3 anni di esercizio al cessare dell'aiuto);
- che l'aiuto abbia un effetto incentivante (se la rotta era già avviata prima della domanda di concessione dell'aiuto essa non può formare oggetto dello stesso);
- che l'aiuto sia limitato minimo (**l'aiuto all'avviamento può coprire fino al 50% dei diritti aeroportuali** in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni. I costi ammissibili sono i diritti aeroportuali in relazione alla rotta);
- che l'aiuto non produca effetti negativi indebiti sulla concorrenza (non sarà ammissibile agli aiuti all'avviamento una nuova rotta qualora sia già effettuato un collegamento tra i due luoghi da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, con particolare riferimento alla durata del viaggio);
- il progetto di aiuto deve essere reso pubblico per tempo e in modo sufficiente in modo da permettere a

tutte le compagnie aeree interessate di proporre i propri servizi.

Gli aiuti a carattere sociale considerati compatibili se rispettano i seguenti requisiti:

- l'aiuto deve essere effettivamente a favore di consumatori finali;
- l'aiuto deve, in linea di principio, riguardare solo alcune categorie di passeggeri che viaggiano su una tratta (ad esempio bambini, persone con disabilità, persone con basso reddito, studenti, persone anziane) salvo il caso di collegamenti con regioni remote, ultraperiferiche, isole e aree scarsamente popolate, in cui l'aiuto può riguardare l'intera popolazione;
- l'aiuto deve essere concesso indipendentemente dalle compagnie aeree che effettuano i servizi in questione.

La disciplina nazionale e la procedura per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

Una specifica disciplina, a seguito degli interventi contenuti **nella legge di bilancio 2020**, è stata introdotta con riferimento alla continuità territoriale aerea con gli aeroporti della Sicilia. La legge di bilancio ha infatti modificato e rifinanziato le procedure relative **al riconoscimento della continuità territoriale con la regione siciliana ai sensi dell'articolo 135 della legge n. 388 del 2000** eliminando contestualmente ogni riferimento alla regione siciliana dall'articolo 36 della legge n. 144 del 1999 che resta quindi applicabile al riconoscimento degli oneri di continuità territoriale aerea in tutti gli altri casi.

L'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, come modificato dalla legge di bilancio 2020 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, disponga con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai **servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sicilia e i principali aeroporti nazionali e tra gli scali aeroportuali della Sicilia e quelli delle isole minori siciliane** indica, d'intesa con il Presidente della regione siciliana, una conferenza di servizi e che, qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con assunzione di oneri di servizio pubblico, una gara di appalto europea per l'assegnazione delle rotte tra gli scali aeroportuali della Sicilia e gli aeroporti nazionali.

La conferenza di servizi definisce i contenuti dell'onere di servizio in relazione a vari parametri (tipologie e livelli tariffari; soggetti che usufruiscono di agevolazioni; numero dei voli; orari dei voli; tipologie degli aeromobili; capacità dell'offerta).

La decisione di imporre gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei sulle rotte tra gli scali siciliani e nazionali è comunicata all'Unione europea.

Dopo le modifiche intervenute con la legge di bilancio 2020 **l'art. 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che rappresenta la disciplina generale concernente la continuità territoriale aerea, non è più applicabile alla regione siciliana.**

La norma assegna al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la competenza di disporre **con proprio decreto**, l'imposizione degli **oneri di servizio pubblico sugli scali** per la **Sardegna dotata di scali aeroportuali**, in conformità con le disposizioni del Regolamento (CE) n. 1008/2008.

La legge n. 289 del 2002, all'articolo 82 ha esteso le disposizioni di cui all'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, anche agli aeroporti di **Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano, Aosta**.

Successivamente l'art. 4, comma 206, della **legge 24 dicembre 2003, n. 350**, modificando l'art. 82, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, ha esteso le disposizioni di cui al predetto art. 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144 anche ai servizi aerei di linea effettuati **tra gli scali aeroportuali di Reggio Calabria e Messina** e di **Foggia** ed i principali aeroporti nazionali nei limiti delle risorse già preordinate.

Il **procedimento per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico** prevede che il **Presidente della regione** interessata chieda **al Ministro delle infrastrutture e trasporti il conferimento di una delega** per indire una Conferenza di Servizi avente ad oggetto la definizione dei contenuti degli oneri di servizio pubblico per il collegamento aereo con uno degli aeroporti previsti dalle disposizioni sopra individuate (art. 36, comma 2, della legge 17 maggio 1999, n. 144). A seguito della definizione degli oneri di servizio pubblico, in sede di conferenza dei servizi, e individuata la copertura necessaria per il finanziamento dell'intervento, il Ministero, ricevuta la comunicazione da parte della regione interessata, comunica a sua volta alla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea l'intendimento del Governo italiano di imporre gli oneri di servizio pubblico, che viene disposto, come detto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La gestione degli aeroporti e i diritti aeroportuali

Le **procedure di affidamento della gestione degli aeroporti** vedono il coinvolgimento dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Spetta all'**ENAC** (istituito con [Decreto Legislativo n. 250/97](#), che rappresenta l'Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia) il compito di **effettuare l'istruttoria e predisporre le convenzioni** per dare in gestione gli aeroporti, mentre spetta al **Ministero** il **rilascio della concessione per gestione totale aeroportuale** a società di capitali, dopo una selezione effettuata **tramite procedura di gara ad evidenza pubblica**, secondo la normativa europea.

Le società di gestione degli aeroporti

I rapporti con le **società di gestione aeroportuale** sono regolati dai **contratti di programma**, nell'ambito di **concessioni** la cui **durata** massima è stabilita dall'articolo 704 del codice della navigazione in **quaranta anni**. Sulla materia dei **contratti di programma sottoscritti tra ENAC e gestori** aeroportuali è intervenuto l'articolo 1, comma 11, del decreto-legge n. 133/2014 (in vigore dal 13 settembre 2014) che ha previsto **l'approvazione con decreto ministeriale di tali contratti** (entro 180 giorni come previsto dal decreto-legge n. 192/2014). Tuttavia gran parte delle concessioni aeroportuali in essere non trovano il loro fondamento giuridico nelle nuove norme del codice della navigazione sopra indicate ma in atti normativi precedenti.

Accanto al regime generale relativo ai contratti di programma, un regime derogatorio si applica alla gestione dei sistemi aeroportuali di Roma, Milano e all'aeroporto di Venezia. Infatti al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato a **stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia**, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi **il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione** (art. 17, comma 34-bis del decreto-legge n. 78 del 2009).

Sono stati affidati in **gestione totale** (in base a singole leggi speciali anteriori alla legge n. 537/1997 di riforma del settore) i seguenti aeroporti: Roma Fiumicino e Ciampino (società AdR spa); Milano Linate e Malpensa (SEA spa); Venezia Tessera (SAVE spa); Torino Caselle (SAGAT spa); Genova (Aeroporto di Genova spa); Bergamo (SACBO spa).

Sono stati successivamente affidati in gestione totale (in base ai criteri del DM 521/1997, attuativo della legge n. 537/1997), con concessioni variabili tra i venti ed i quarant'anni, i seguenti aeroporti: Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, Napoli, Firenze, Olbia, Bologna, Pisa, Cagliari, Catania, Palermo, Trieste Ronchi dei Legionari, Alghero, Pescara, Verona Villafranca, Lamezia Terme, Brescia Montichiari, Ancona, Trapani, Treviso, Parma, Cuneo, Perugia, Albenga, Salerno.

Infine, in base all'art. 704 del cod. navigazione, le società di gestione degli aeroporti di Lampedusa, Rimini, Crotone e Reggio Calabria, sono state autorizzate all'anticipata occupazione del sedime aeroportuale in attesa dell'adozione del decreto interministeriale di affidamento della concessione di gestione totale.

Le società di gestione aeroportuale sono tenute a corrispondere annualmente all'ENAC, dei **canoni di concessione**, determinati in base ai dati di traffico, passeggeri e merci, che vengono pubblicati annualmente dall'ENAC.

Sulla materia del **subentro nelle concessioni aeroportuali** sono intervenuti sia il decreto legge n. 148 del 2017 che la legge di Bilancio 2018.

Con il **D.L. n. 148/2017** (art. 15-*quinquies*) si è modificato l'art 703 del codice della navigazione, relativamente agli **obblighi del concessionario subentrante** nella concessione aeroportuale a **scadenza naturale della concessione**. Si è stabilito, tra l'altro, con riguardo alla realizzazione di **opere inamovibili costruite sull'area demaniale**, l'obbligo del subentrante di corrispondere al gestore uscente il valore di subentro, che per le opere inamovibili inserite nel contratto di programma, approvate dall'Enac e costruite dal

concessionario uscente, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici. Successivamente, con la **legge di Bilancio 2018** (comma 575) si è specificato che la corresponsione al concessionario uscente del valore di subentro degli impianti e degli immobili, è dovuta **anche** nell'ipotesi nella quale gli **immobili** siano stati **acquistati**, mentre si è stabilita la **non spettanza al concessionario uscente del rimborso** per gli **immobili** acquisiti e **destinati ad attività commerciale**, salvo che, in presenza di talune condizioni, l'acquisto sia stato autorizzato dall'ENAC.

Con il D.L. n. 148/2017 si è invece intervenuti (art. 12-co. 2-bis) sugli obblighi dei **cessionari che subentrano nelle rotte gravate da oneri di servizio pubblico**, disponendo che siano tenuti ad assicurare il servizio, alle medesime condizioni, nelle more della conclusione delle gare.

I diritti aeroportuali

Nel quadro del rapporto concessorio, la **società di gestione aeroportuale riscuote i diritti aeroportuali** che **vengono versati dalle compagnie aeree** (vettori), per consentire alle società di gestione il recupero del costo delle infrastrutture e dei servizi connessi all'esercizio degli aerei e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci. I diritti aeroportuali sono costituiti dal **diritto di approdo** e di **partenza** degli aeromobili, dal **diritto per il ricovero o la sosta** allo scoperto di aeromobili e dal **diritto per l'imbarco passeggeri**.

In materia di diritti aeroportuali il decreto-legge n. 22 del 2019 ha previsto che ai fini dell'applicazione **dei diritti per l'imbarco dei passeggeri**, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020.

La materia della **determinazione dei diritti aeroportuali** è stata modificata dagli articoli 71-82 del decreto-legge n. 1/2012 che ha recepito la **direttiva 2009/12/CE**, la quale ha istituito un **quadro comune per la disciplina dei diritti aeroportuali**. Le norme di recepimento hanno disposto l'applicazione della nuova normativa a tutti gli aeroporti nazionali, senza distinzioni in relazione al volume di traffico. La nuova normativa ha previsto che **l'importo dei diritti** in tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale sia determinato, in un quadro di libera concorrenza, **attraverso il confronto fra gestori e le compagnie** operanti nello scalo, sulla base dei **modelli tariffari adottati dall'Autorità di regolazione dei Trasporti** e calibrati sul traffico annuo (in luogo del sistema precedente che vedeva i diritti determinati nell'ambito dei contratti di programma sottoscritti tra ENAC e gestori aeroportuali), con **approvazione** finale da parte dell'**Autorità di regolazione dei Trasporti**, che verifica anche la conformità ai modelli tariffari dei diritti adottati da parte dei vari gestori aeroportuali. Con l'articolo 10 della **legge 3 maggio 2019, n. 37** è stata completata **l'attribuzione all'ART delle funzioni di Autorità nazionale di vigilanza sulla determinazione dei diritti aeroportuali** essendo ad essa assegnata anche la regolazione degli aeroporti oggetto di contratti di programma, c.d. "in deroga" (precedentemente riservata all'ENAC).

In tale quadro, il comma 220 dell'articolo unico della legge di stabilità 2015 (L. n. 190/2014) ha poi previsto che i modelli tariffari per la definizione dei diritti aeroportuali adottati dall'Autorità dei trasporti non debbano più tenere conto dei criteri del tasso di inflazione programmata, dell'obiettivo di recupero della produttività, della remunerazione del capitale investito e degli ammortamenti dei nuovi investimenti, ma solo degli ulteriori parametri individuati dall'art. 76: correlazione ai costi, trasparenza e consultazione con gli utenti.

Il meccanismo sopra descritto è divenuto operativo solo dopo l'**approvazione** (con Delibera n. 64 del 17 settembre 2014), da parte dell'**Autorità di regolazione dei trasporti, dei Modelli tariffari** (è attualmente vigente la [delibera 92 del 2017](#)). Si tratta di tre diversi Modelli, elaborati secondo i criteri indicati dalla Direttiva 2009/12/CE, che riguardano, rispettivamente, gli aeroporti con volumi di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno, quelli con volumi di traffico compresi tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri per anno e quelli con traffico inferiore ai tre milioni di passeggeri. Tali modelli prevedevano la loro revisione nel 2020.

Nel corso dell'[audizione svolta in IX Commissione il 4 febbraio 2020](#) l'**Autorità di regolazione dei trasporti**, dopo aver annunciato di aver trasmesso ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle Infrastrutture e dei trasporti i nuovi modelli tariffari, ha fornito un'ampia descrizione delle caratteristiche dei nuovi modelli. Essi saranno solamente due e saranno relativi agli aeroporti con più di un milione di passeggeri e agli aeroporti con meno di un milione di passeggeri. Per questi ultimi si prevede una significativa riduzione degli oneri rispetto a quanto previsto dai modelli vigenti.

In tale **nuovo assetto** pertanto, il **livello** dei **diritti aeroportuali** viene **fissato dai gestori** previa **consultazione** degli **utenti aeroportuali** sulla base dei **modelli tariffari** elaborati dall'**Autorità dei trasporti**, mentre al **contratto di programma tra ENAC e gestori aeroportuali** è affidata l'individuazione del **livello degli investimenti**.

L'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri

Diversi interventi legislativi hanno avuto ad oggetto l'**addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri**, introdotta nel 2003 (articolo 2, comma 11 della legge n. 350 del 2003) con un importo di **1 euro a passeggero imbarcato**.

La somma così riscossa, viene riassegnata quanto a 30 milioni di euro, in un apposito fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a compensare l'ENAV S.p.a., secondo modalità regolate dal contratto di servizio per i costi sostenuti da ENAV S.p.a. per garantire la sicurezza ai propri impianti e per garantire la sicurezza operativa e, quanto alla residua quota, in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'interno e ripartito sulla base del rispettivo traffico aeroportuale secondo i seguenti criteri:

- a) il 40 per cento del totale a favore dei comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti secondo la media delle seguenti percentuali: percentuale di superficie del territorio comunale inglobata nel recinto aeroportuale sul totale del sedime; percentuale della superficie totale del comune nel limite massimo di 100 chilometri quadrati;
- b) al fine di pervenire ad efficaci misure di tutela dell'incolumità delle persone e delle strutture, il 60 per cento del totale per il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie.

L'addizionale è **stata aumentata di 1 euro a passeggero dal D.L. n. 7/2005 (articolo 6-quater)** e, a seguito del decreto-legge 134 del 2008, che ha novellato la citata disposizione, **incrementata di 3 € a passeggero** (l'incremento quindi è stato di due euro rispetto al precedente regime).

L'incremento dell'addizionale è stato tuttavia destinato, a seguito di diverse proroghe, **fino al 31 dicembre 2018** ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale (costituito ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249) e, per l'anno 2019, all'alimentazione del predetto Fondo nella misura del cinquanta per cento. A decorrere dal 1° gennaio 2020 le maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale di cui all'articolo 6-quater, comma 2, del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7 sono riversate alla gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS (di cui all'articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88) e per l'anno 2019 le stesse somme sono riversate alla medesima gestione nella misura del 50 per cento (articolo 26 del decreto-legge n. 4 del 2019). **Con il decreto-legge n. 34 del 2020 a decorrere dal 1° luglio 2021, le maggiori somme** derivanti dall'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco previsto **dall'articolo 6-quater, comma 2, del decreto-legge n. 7/2005 sono riversate, nella misura del 50 per cento, alla gestione degli interventi assistenziali** e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS (prevista dal citato articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88), **e nella restante misura del 50 per cento** sono destinate ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

A decorrere dall'anno 2007 l'addizionale sui diritti d'imbarco sugli aeromobili è **stata incrementata di ulteriori 50 centesimi di euro** a passeggero imbarcato, al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti.

A partire dal 2013 l'addizionale è stata **ulteriormente incrementata, a decorrere dal 1° luglio 2013, di due euro** a passeggero imbarcato dall'articolo 4, comma 75, della legge n. 92 del 2012. Tale incremento è versato all'INPS.

Tale imposta non è dovuta dai passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali, se provenienti da scali domestici (articolo 13, comma 16, del decreto-legge n. 145 del 2013). Inoltre le disposizioni concernenti tale addizionale comunale si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria (articolo 39-bis del decreto-legge n.159 del 2007).

Nel 2010 è stata poi istituita un'**addizionale Commissariale** sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili in partenza dagli **aeroporti della città di Roma** di **1 euro** per passeggero (articolo 14, comma 14, del DL 31 maggio 2010, n. 78 e destinata alle straordinarie esigenze di ripianamento finanziario della città), che continua ad applicarsi (in base all'art. 13, co. 17 del D.L: n. 145/2013), a tutti i passeggeri con voli originanti e in transito negli scali di Roma Fiumicino e Ciampino, ad eccezione di quelli in transito aventi

origine e destinazione domestica.

Con l'articolo 13, comma 23 del decreto-legge n. 145 del 2013 era stato previsto un aumento della citata addizionale comunale sui diritti di imbarco per finanziare il "Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione del settore del trasporto aereo" quantificato in euro 2,50 per l'anno 2016, euro 2,42 per l'anno 2017 e euro 2,34 per l'anno 2018 dal decreto del MIT 29 ottobre 2015. Tale incremento dell'addizionale è stato poi sospeso dal 1° settembre al 31 dicembre 2016 (art. 13-ter del decreto legge n. 113 del 2016) e quindi definitivamente soppresso dalla legge di Bilancio 2017 (legge n. 232 del 2016, comma 378) a decorrere dal 1° gennaio 2017.

L'art. 13-ter del D.L. n. 113 aveva incrementato per l'anno 2019 di 0,32 euro l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di cui all'articolo 6-quater, comma 2, del DL n. 7/2005. Tale incremento è stato tuttavia abrogato dall'articolo 26, comma 3. del decreto-legge n. 4 del 2019.