



Aiuti di Stato: La Commissione conclude che il nuovo vettore aereo ITA non è il successore economico di Alitalia e che i conferimenti di capitale dell'Italia a ITA sono conformi al mercato

Bruxelles, 10 settembre 2021

La Commissione europea ha concluso che Italia Trasporto Aereo S.p.A. ("ITA") non è il successore economico di Alitalia e quindi non è responsabile del rimborso degli aiuti di Stato illegali ricevuti da Alitalia. Essa ha inoltre concluso che i conferimenti di capitale pari a 1,35 miliardi di € a favore della nuova compagnia sono conformi alle condizioni di mercato e non si configurano quindi come aiuti di Stato ai sensi delle norme UE.

Margrethe **Vestager**, Vicepresidente esecutiva responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: *"L'Italia ha dimostrato che esiste una chiara discontinuità tra Alitalia e la nuova compagnia aerea ITA e che il suo investimento in ITA è conforme alle condizioni che un investitore privato avrebbe accettato. Una volta che ITA sarà decollata, spetta all'Italia e ai dirigenti di ITA sfruttare questa opportunità una volta per tutte. E noi continueremo a fare la nostra parte e a garantire una concorrenza leale nel settore europeo dell'aviazione."*

Discontinuità economica

Nel 2020, l'Italia ha istituito un nuovo vettore aereo, ITA, che intende rilevare parte delle attività di Alitalia e dei relativi diritti. Oggi, con una [decisione distinta](#), la Commissione europea ha concluso che i due prestiti statali per un importo di 900 milioni di € concessi dall'Italia ad Alitalia nel 2017 sono illegali ai sensi delle norme UE in materia di aiuti di Stato.

Le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato prevedono che una nuova impresa che acquisti le attività di un'altra impresa non sia responsabile degli aiuti ricevuti in passato dall'impresa venditrice se le due imprese sono sufficientemente diverse l'una dall'altra, vale a dire se tra di loro vi è una "discontinuità economica". Ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, la "discontinuità economica" viene verificata sulla base di una serie di criteri stabiliti dagli organi giurisdizionali dell'Unione, tra cui l'entità delle attività trasferite e la logica economica dell'operazione.

La Commissione ha concluso che, sulla base del piano dell'Italia relativo alla nuova compagnia e delle condizioni alle quali determinate attività saranno trasferite da Alitalia a ITA, vi è una discontinuità economica tra Alitalia e ITA. Di conseguenza, ITA non sarà responsabile dei 900 milioni di €, maggiorati degli interessi, che Alitalia dovrà rimborsare all'Italia ai sensi dell'odierna decisione distinta della Commissione.

Il piano elaborato dall'Italia comprende una serie di elementi volti a garantire la discontinuità economica tra le due imprese:

- i. per quanto riguarda il settore volo (**aviation**), ITA avrà un perimetro di attività notevolmente ridotto e gestirà meno della metà della flotta di aeromobili di Alitalia, concentrandosi sulle rotte redditizie e abbandonando quelle in perdita. L'Italia si è inoltre impegnata a utilizzare solo un numero di slot di decollo e atterraggio di Alitalia commisurato alla capacità di volo di ITA.
- ii. ITA sarà in grado di rilevare soltanto porzioni limitate delle attività di **assistenza a terra e manutenzione** di Alitalia. Tali attività saranno vendute mediante gare d'appalto aperte, trasparenti, non discriminatorie e incondizionate. In particolare, ITA potrà presentare offerte per le attività di assistenza a terra presso l'aeroporto di Roma Fiumicino soltanto in quanto azionista di maggioranza e per quanto riguarda l'attività di manutenzione di Alitalia, soltanto come socio di minoranza.
- iii. Il **brand** Alitalia sarà ceduto al miglior offerente mediante gara aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata, cui ITA potrà partecipare in concorrenza con altri offerenti.
- iv. Il **programma di fidelizzazione** di Alitalia (*MilleMiglia*) sarà venduto nell'ambito di una gara aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata, alla quale ITA non potrà partecipare, in modo da impedire il trasferimento diretto di clienti tra le due società.

Analogamente, ITA non si farà inoltre carico dei **biglietti prepagati** che i passeggeri hanno già

acquistato da Alitalia. A tale riguardo, per evitare un impatto negativo sui passeggeri e garantirne la protezione, l'Italia ha accettato di rimborsare i biglietti prepagati che Alitalia non avrà onorato al momento della cessazione delle sue attività.

v. Rispetto ad Alitalia, ITA sarà caratterizzata da una struttura dei costi più sostenibile, in termini di **flotta e di contratto di lavoro**. Essa assumerà un numero notevolmente ridotto di personale proveniente dal mercato, Alitalia compresa, ma con un nuovo contratto di lavoro conforme alle condizioni del mercato. ITA modernizzerà inoltre la propria flotta attraverso la digitalizzazione e l'acquisto di aeromobili di nuova generazione efficienti sotto il profilo del consumo di carburante.

vi. Gli obblighi di servizio pubblico (OSP) di Alitalia non saranno trasferiti a ITA. I contratti relativi agli OSP saranno aggiudicati sulla base di gare d'appalto aperte, trasparenti, non discriminatorie e incondizionate.

vii. L'ITA pagherà un prezzo di mercato per le attività che acquirerà da Alitalia (direttamente o tramite gare d'appalto).

Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che ITA sarà una compagnia diversa da Alitalia e che vi è una discontinuità economica tra Alitalia e ITA. ITA non sarà quindi responsabile del rimborso degli aiuti di Stato ricevuti da Alitalia.

Conferimenti di capitale

Nel quadro della presente decisione, la Commissione ha inoltre valutato se i conferimenti di capitale per un importo di 1,35 miliardi di € che lo Stato italiano destinerà a ITA nei prossimi tre anni (di cui 700 milioni di € quest'anno) saranno effettuati a condizioni di mercato, senza configurarsi pertanto come aiuti di Stato.

Ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, gli interventi pubblici a favore delle imprese possono essere considerati esenti da aiuti di Stato se quest'ultimo non agisce in quanto pubblica autorità ma sulla base di termini che un investitore privato accetterebbe in normali condizioni di mercato (principio dell'operatore in un'economia di mercato o "MEOP").

La Commissione ha constatato che l'investimento in ITA garantirà allo Stato italiano un rendimento che anche un investitore privato avrebbe accettato.

A tale riguardo, il piano industriale di ITA dimostra che ITA sarà una compagnia aerea redditizia, che attuerà una strategia commerciale basata su una rete di rotte ridotta e redditizia, su una maggiore efficienza in termini di costi, sulla digitalizzazione e sulla sostenibilità ambientale grazie a una flotta di nuova generazione efficiente sotto il profilo del consumo di carburante, con conseguente riduzione dei costi di manutenzione e dei costi del carburante.

Su tale base, la Commissione ha constatato che il tasso interno di rendimento (IRR) atteso dell'investimento in ITA risulta superiore al costo del capitale proprio. Tale valutazione è stata inoltre confermata da tre relazioni di esperti indipendenti, che hanno analizzato in dettaglio vari aspetti dell'operazione proposta.

Di conseguenza, la Commissione ha concluso che i conferimenti di capitale dell'Italia in ITA saranno effettuati a condizioni di mercato in linea con il MEOP e che, pertanto, essi non costituiscono aiuti di Stato ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

Una volta definite le eventuali questioni di riservatezza, la versione non riservata della decisione sarà disponibile, con il numero SA.58173 sul sito web della DG Concorrenza, nel Registro degli aiuti di Stato. Le nuove decisioni relative agli aiuti di Stato pubblicate su Internet e nella Gazzetta ufficiale figurano nel bollettino elettronico di informazione settimanale in materia di concorrenza ([Competition Weekly e-News](#)).

IP/21/4665

Contatti per la stampa:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Giulia ASTUTI](#) (+32 2 295 53 44)

Informazioni al pubblico: contattare [Europe Direct](#) telefonicamente allo [00 800 67 89 10 11](#) o per [e-mail](#)