

Alma Mater Studiorum – Università di Bologna

---

Dipartimento di Scienze Giuridiche

Dottorato di ricerca in Diritto dei Trasporti Europeo (IUS/06)

XIX Ciclo

Coordinatore: Prof. Stefano Zunarelli

**DISMISSIONI DELLE PARTECIPAZIONI PUBBLICHE  
NELLE SOCIETA' OPERANTI NEI TRASPORTI**

Relatore:

Chiar.mo Prof.

STEFANO ZUNARELLI

Dottorando:

Dott.

NICOLA CHRISTIAN DA RIN

---

Esame finale anno 2007

# **DISMISSIONE DELLE PARTECIPAZIONI PUBBLICHE NELLE SOCIETÀ OPERANTI NEI TRASPORTI**

## **Capitolo I**

<b>Privatizzazione formale e privatizzazione sostanziale – Cenni introduttivi.....</b>	<b>1</b>
--	----------

## **Capitolo II**

### **Privatizzazione formale e sostanziale degli enti pubblici a livello nazionale**

1. Le modalità di attuazione della privatizzazione formale.....	6
2. Gli obiettivi della privatizzazione sostanziale.....	11
3. Vendita delle partecipazioni dirette dello Stato – l’originario impianto della Legge 474/1994.....	13
4. Vendita delle partecipazioni dirette dello Stato – le novità introdotte dalla legge 350/2003 (Finanziaria 2004).....	19
5. Vendita delle partecipazioni indirette dello Stato.....	23
6. Vendita delle partecipazioni dirette o indirette dello Stato in Società esercenti pubblici servizi.....	27
7. La previa introduzione nello statuto dei "poteri speciali" (c.d. golden share).....	29

## **Capitolo III**

### **Privatizzazione formale e sostanziale delle aziende degli enti locali**

1. La scelta dello strumento della società per azioni a partecipazione pubblica quale forma di gestione dei servizi pubblici locali.....	37
2. L’avvio delle dismissioni.....	43
3. La vendita a privati di azioni di società esercenti servizi pubblici locali.....	44

## **Capitolo IV**

### **Privatizzazioni e liberalizzazione e concorrenza**

1. I servizi pubblici esercitati in regime di monopolio e in regime di concorrenza..... 50

## **Capitolo V**

### **I vincoli alle privatizzazioni posti dal diritto comunitario**

1. Le norme del Trattato e i principi comunitari..... 53
2. Obbligo di utilizzare procedure di vendita che assicurino trasparenza, competitività e par condicio dei concorrenti..... 58
3. Privatizzazione di imprese in difficoltà: vincoli comunitari in presenza di aiuti di stato..... 61
4. I vincoli alla privatizzazione delle società di trasporto Aereo. I requisiti di proprietà e controllo previsti dal Reg. CEE n. 2407/92..... 65

## **Capitolo VI**

### **Le privatizzazioni nel settore del trasporto ferroviario**

1. La trasformazione dell'azienda autonoma delle FS in Ente pubblico economico e le vicende successive fino alla costituzione della SpA..... 67
2. La trasformazione dell'Ente FS in Spa e il gruppo di imprese..... 68
3. L'Atto di Concessione del Ministero dei Trasporti alla FS Spa..... 70

## **Capitolo VII**

### **Le privatizzazioni nel settore del trasporto aereo**

#### **1. Gestioni aeroportuali**

- 1.1 La privatizzazione formale degli enti aeroportuali quale condicio per l'ottenimento della gestione totale aeroportuale..... 75
- 1.2 Il regime proprietario e organizzativo degli aeroporti dopo il Decreto (Trasporti e navigazione) 12 novembre 1997 n. 521..... 80

1.3 Focus sulle privatizzazioni d alcuni aeroporti italiani.....	82
A) GE.S.A.C. SpA – Gestione Servizi Aeroporti Campani	
B) AEROPORTI DI ROMA S.P.A. (ADR)	
C) SAGAT spa	
D) AEROPORTI DI FIRENZE SPA	
E) SAVE spa	
1.4 Riepilogo schematico delle operazioni di privatizzazioni del mercato aeroportuale internazionale.....	96
<b>2. Servizi di assistenza a terra agli aeromobili.</b>	
2.1 L’handling aeroportuale.....	101
2.2 Le dismissioni avviate nel mercato dell’handling a seguito dei provvedimenti di liberalizzazione (D.l. 13 novembre 1999, n. 18).....	107
2.3 Riepilogo schematico delle operazioni di privatizzazione del mercato nazionale dei servizi di handling.....	112
<b>3. Servizi di trasporto aereo</b>	
3.1 Il vettore di bandiera: il caso Alitalia.....	114
3.2 L’avvio del processo di dismissione – il piano di ristrutturazione del 1996.....	115
3.3 Il via libera della Commissione UE all’operazione.....	125
3.4 La parziale privatizzazione di Alitalia.....	128
3.5 I risultati del monitoraggio della Commissione del piano di ristrutturazione 1996-2000.....	129
3.6 La liquidazione dell’IRI ed il trasferimento della partecipazione al Ministero del Tesoro.....	130
3.7 Il piano industriale 2002-2006.....	131
3.8 L’ulteriore recente ricapitalizzazione.....	133
3.9 La dismissione della partecipazione di controllo.....	134
3.10 British Airways, Lufthansa e KLM: sintetica informativa sulla privatizzazione dei vettori visto anche il Regolamento CE 2407/1992.....	141

## **Capitolo VIII**

### **Privatizzazione nell'ambito del trasporto marittimo.**

1. Lloyd Triestino e Italia di Navigazione..... 146
2. Tirrenia di Navigazione spa..... 150

## **Capitolo I**

### **Privatizzazione formale e privatizzazione sostanziale.**

#### **Cenni introduttivi**

A partire dagli anni '80, il tema della privatizzazione delle attività economiche esercitate dallo Stato o da altri Enti Pubblici, ha assunto una crescente importanza in virtù dell'attuazione di una politica diretta all'ottimizzazione, nell'ambito della realtà socio-economica, dei valori resi dalle imprese in termini di prodotti e servizi, ma anche dello stesso valore delle imprese e, quindi, della ricchezza nazionale.

Quello della privatizzazione è un processo che ha interessato, ed interessa tuttora, gran parte dei paesi a livello mondiale.

Tale fenomeno ha rappresentato un'inversione di tendenza rispetto a quanto si è verificato negli anni '60-'70, in cui il massiccio intervento pubblico mirava a favorire un'espansione dell'attività economica, nonché quello di una maggiore stabilità politica e sociale. Ma gli errori di valutazione commessi dalla classe politica non tardarono a manifestarsi.

Ben presto, infatti, il settore pubblico mostrò le sue carenze. Si ricorda, ad esempio, come lo shock petrolifero degli anni '70 evidenziò le difficoltà di ripresa, proprio perché l'eccessivo allargamento dell'intervento pubblico finì col privare l'economia di quella flessibilità strutturale necessaria per operare gli opportuni interventi.

Pertanto, la necessità di ridurre il deficit dello Stato, l'indebitamento pubblico, l'esigenza di erogare servizi pubblici migliori, il crescente processo di internazionalizzazione dei mercati reali e monetari, hanno rappresentato le principali motivazioni ai fini dell'attuazione di una politica di "privatizzazione", avente, tra gli obiettivi principali, quello fondamentale della ricerca di una più elevata efficienza produttiva, del massimo valore dell'impresa, di una gestione dinamica ed innovativa destinata a conservare e migliorare, nel lungo termine, la capacità di reddito.

Il termine "privatizzazione", infatti, può essere oggetto di differenti

interpretazioni.

Si distinguono, al riguardo:

- la privatizzazione formale;
- la privatizzazione funzionale;
- la privatizzazione sostanziale.

#### ***a) La privatizzazione formale***

Il passaggio da una forma pubblicistica a quella privatistica, attraverso la privatizzazione formale, scaturisce dall'esigenza di adeguarsi al dinamico cambiamento del sistema economico. Ciò avviene ricorrendo ad una forma giuridica propria delle imprese societarie private, tale da permettere, nell'ambito delle aziende pubbliche, l'introduzione di obiettivi, procedure e criteri gestionali tipici delle imprese private, basati su principi di efficienza e di creazione di valore.

Nel 1992, tra i principali enti pubblici che si sono costituiti in Società per Azioni si ricordano:

- l'ENEL: con funzioni di produzione, importazione e distribuzione di energia elettrica;
- l'INA: che ha assunto la qualifica di imprenditore commerciale operante nel settore assicurativo;
- le Ferrovie dello Stato: svolgente l'attività di gestione del servizio ferroviario secondo moduli imprenditoriali, nel rispetto degli obiettivi generali della politica dei trasporti.

Mentre tra gli enti di gestione delle partecipazioni statali, si ricordano: l'IRI l'ENI, l'EFIM, l'EAGC, l'EAGAT, la GEPI.

#### ***b) La privatizzazione sostanziale***

La privatizzazione di tipo sostanziale rappresenta la vera e propria dismissione della pubblica partecipazione, in quanto comporta il trasferimento (parziale o totale) della proprietà di un'impresa

pubblica ad un soggetto privato, quindi, il mutamento del soggetto economico. Tale trasferimento può concretizzarsi mediante il pagamento di un corrispettivo rappresentato da denaro (cessione in senso stretto), ovvero, (ma questo avviene molto raramente) rappresentato da quote o azioni (cessione per apporto).

### *c) La privatizzazione funzionale*

Tale tipologia di privatizzazione, mira a trasferire ai privati servizi resi dall'Ente pubblico, attraverso l'istituto della concessione, quando sussistono ragioni tecniche, economiche e di opportunità sociale. In particolare, la P.A. impone al soggetto privato il rispetto di una serie di obblighi e di condizioni riguardanti, prevalentemente, il tipo e la qualità del servizio, il controllo dei prezzi, la durata del rapporto, ecc.

Attraverso tale strumento legislativo la P.A. ha il vantaggio di conservare il controllo sull'offerta, garantendo, nel contempo, una gestione aziendale basata su principi manageriali e la sostituzione di perdite di gestione con proventi derivanti proprio dal rapporto di concessione.

L'istituto della concessione amministrativa è lo strumento più diffuso ai fini dell'attuazione della cosiddetta politica di "privatizzazione funzionale", attraverso la quale un Ente pubblico (Stato, Regione, Comune, ecc.) attribuisce ai privati il diritto di esercitare una determinata attività di erogazione di servizi precedentemente resi dallo stesso Ente. E' da notare come lo strumento concessorio, che si pone in una situazione di confine tra il settore pubblico e quello privato, sia divenuto di grande interesse da parte degli Stati membri della Comunità Europea, in quanto, se correttamente impiegato, consente alla P.A. di ridurre gli oneri relativi sia alla realizzazione ed alla gestione di opere pubbliche, sia all'erogazione di servizi, mantenendo un elevato controllo sull'attività gestionale del soggetto

concessionario.

In altre parole, la P.A. affida a soggetti privati l'utilizzazione di beni pubblici, ovvero, la gestione di imprese e di servizi pubblici, al fine di soddisfare determinate esigenze di interesse pubblico.

Di recente, lo strumento della concessione ha trovato ampio impiego nell'ambito della realizzazione di opere e servizi pubblici anche nel settore trasporti; si pensi, ad esempio, alle concessioni autostradali e ferroviarie ed alla gestione delle infrastrutture aeroportuali.

In Italia il processo di privatizzazione è partito con forte ritardo rispetto ad altri Paesi; a differenza di questi, inoltre, lo stimolo principale ad avviare le dismissioni sembra essere venuto principalmente dall'incalzare di una grave crisi finanziaria e valutaria e sull'onda altresì di una altrettanto grave crisi istituzionale e politica, piuttosto che da un profondo ripensamento sul ruolo che lo Stato svolge in un'economia di mercato.

Un ripensamento del ruolo del settore pubblico nell'economia era invece particolarmente necessario in un Paese come l'Italia, dove l'esercizio diretto da parte dello Stato di attività economiche ha radici lontane, che possono essere fatte risalire almeno alla ristrutturazione industriale seguita alla crisi del 1929. Il ruolo dello Stato, come imprenditore è andato poi rafforzandosi nel secondo dopoguerra, con la rinuncia implicita da parte dei pubblici poteri ad esercitare pienamente un'efficace azione di regolazione e governo dei mercati (prassi prevalente invece nella maggior parte degli altri paesi europei), compensata dal controllo diretto di attività economiche, effettuato tramite gli enti di gestione (IRI ed ENI), gli enti pubblici autonomi (IMI, banche di interesse nazionale, INA, ENEL; Monopoli di Stato) e le aziende autonome o speciali (Poste e Telecomunicazioni, ANAS, Servizi pubblici locali). E' stato così che a partire dagli anni '50, e fino in pratica all'inizio degli anni '90, alle

holding pubbliche sono stati demandati in modo improprio, implicitamente o esplicitamente, compiti strategici di politica industriale.

## Capitolo II

### Privatizzazione formale e sostanziale degli enti pubblici a livello nazionale.

#### *1. Le modalità di attuazione della privatizzazione formale.*

L'avvio in Italia del processo di privatizzazione ha coinciso, come suaccennato, con il manifestarsi dell'emergenza finanziaria del bilancio pubblico e con l'esplosione della crisi delle grandi holding statali. Nel 1992 il debito pubblico italiano aveva raggiunto la cifra record di 1.634.000 miliardi di lire, con un rapporto debito/PIL pari al 108,8%; nello stesso anno IRI ed ENI, le due principali holding pubbliche, registravano una perdita di esercizio pari ad oltre 5.000 miliardi di lire. E' dunque soprattutto tale emergenza finanziaria ad aver determinato l'avvio del processo di privatizzazione alla fine del 1992 e ad aver influenzato sia l'iter normativo preordinato alle dismissioni, sia i risultati stessi del processo di privatizzazione.

Il compito di trasformare gli enti pubblici nazionali in società per azioni, avviando dunque la cd. privatizzazione formale, era stato inizialmente rimesso dal legislatore all'iniziativa dei singoli enti: la Legge 29 gennaio 1992, n.35, infatti, prevedeva la possibilità di auto-trasformazione in società per azioni degli enti di gestione delle partecipazioni statali (ENI, IRI) e degli altri enti pubblici economici (IMI, INA, ENEL, ecc.), nonché delle aziende autonome statali; il tutto attraverso un procedimento complesso, che prendeva le mosse da una delibera dei competenti organi di amministrazione dell'ente pubblico (art. 1, L.35/1992)<sup>1</sup>.

A fronte dell'inerzia applicativa della predetta legge<sup>2</sup>, invero, deve darsi

---

<sup>1</sup> S. Cassese *La nuova costituzione economica*, Bari 2000 p. 141 s.

<sup>2</sup> F.Bonelli, *La privatizzazione delle imprese pubbliche*, Milano 1996 pp. 12-14.

Le ragioni di fallimento della procedura di privatizzazione formale prevista dalla L. 35/1992 devono probabilmente essere ricercate sia in talune incertezze interpretative originate dal testo della legge, sia nella contrarietà degli enti pubblici ad assumere l'iniziativa di trasformarsi in società per azioni (M.Cossu, *Commento all'art. 15 della L.n. 359/1992*, in NLGC, 1994, p. 1221 ss., a p. 1227)

atto che – da un punto di vista strettamente normativo – l'avvio del processo di privatizzazione avviene con la Legge 359/1992 (di conversione del D.L. 333/1992), che trasformava IRI, ENI, ENEL, INA da Enti pubblici in s.p.a. e attribuiva la totalità delle azioni delle nuove società al Ministero del Tesoro.

Le aziende pubbliche diventavano così soggette alle disposizioni del codice civile, con gli stessi obblighi per gli amministratori pubblici dei loro omologhi delle imprese private

Nel seguito, per privatizzazione si intenderà l'assoggettamento delle imprese pubbliche agli istituti del diritto privato (*corporatization*, la cosiddetta privatizzazione formale), e, insieme, il trasferimento dell'impresa dall'operatore pubblico ai privati, attraverso la cessione sul mercato di quote di controllo (la cosiddetta privatizzazione sostanziale).

La privatizzazione formale implica la cessione del controllo sulle variabili decisionali d'impresa (fattori di produzione, prezzi e quantità prodotte) dall'operatore pubblico al management privato; il controllo del profitto d'impresa rimane invece in capo allo Stato, detentore della maggioranza del capitale sociale. Con la privatizzazione sostanziale, tramite la cessione da parte dello Stato della partecipazione di controllo nell'impresa privatizzata, anche il controllo del profitto è ceduto al management privato<sup>3</sup>.

La definizione degli obiettivi delle privatizzazioni avveniva qualche mese più tardi, con la presentazione da parte dell'allora Ministro del Tesoro Barucci del Libro verde sulle partecipazioni statali. Gli obiettivi strategici principali da conseguire tramite le privatizzazioni erano fissati nel miglioramento dell'efficienza nella gestione delle imprese da privatizzare, nell'accrescimento della concorrenza sui mercati, nell'ampliamento del mercato mobiliare e nella promozione dell'internazionalizzazione del sistema industriale italiano; parallelamente, assumeva rilevanza anche l'obiettivo di aumentare le entrate dello Stato al fine di conseguire il

---

<sup>3</sup> Cfr. Boycko, Schleifer e Vishny (1996) e Gaffeo (2000).

riequilibrio dei conti pubblici.

La definizione del quadro normativo di riferimento proseguiva quindi nel febbraio 1993, con la soppressione del gruppo EFIM, che comportava un esborso da parte del Tesoro di circa 14.000 miliardi di lire. Successivamente, nel giugno dello stesso anno ed in seguito al pronunciamento popolare di un referendum, era soppresso il Ministero delle Partecipazioni Statali.

L'atto legislativo più importante per l'effettivo proseguire del processo di privatizzazione si realizzava quindi un anno più tardi, con l'approvazione della Legge 474/1994, che convertiva in legge una serie di decreti emanati dal governo Ciampi nel corso dell'anno precedente.

La legge 474/94 non contemplava le privatizzazioni del settore dei servizi di pubblica utilità, per i quali era previsto che le dismissioni dovessero essere precedute dalla creazione di apposite Autorità di settore. L'iter normativo che ha consentito l'avvio del processo di privatizzazione era completato, al riguardo, quindi, dalla Legge 481 del 1995, che istituiva le Autorità per l'Energia elettrica ed il gas e per le Comunicazioni, rendendo possibile da un punto di vista normativo l'avvio delle privatizzazioni anche nei servizi di pubblica utilità.

La legge 474/94 è indubbiamente il riferimento chiave tra le disposizioni che hanno definito in Italia il quadro normativo delle privatizzazioni e tale è rimasta anche a seguito della sua parziale pur sostanziale modifica operata dalla Legge Finanziaria 2004 che – con il proposito dichiarato di ulteriormente accelerare le dismissioni delle società pubbliche – ha introdotto nell'ordinamento principi di massima discrezionalità dei soggetti pubblici dismettenti pur sempre da attuarsi con procedure e modalità trasparenti e non discriminatorie (vedi oltre per il dettaglio delle novità apportate alla normativa in materia di dismissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici dalla L. 350/2003).

La legge 474/94 può essere definita sicuramente come una vera e propria legge generale per le privatizzazioni, sul modello di quella esistente fin

dagli anni '80 in Francia (e dall'inizio degli anni '90 in Austria e Portogallo)<sup>4</sup>. Il Regno Unito, l'altro grande paese europeo ad aver intrapreso fin dall'inizio degli anni '80 un rilevante processo di privatizzazione, non ha definito invece un quadro legislativo comune per le dismissioni, le cui procedure sono decise caso per caso dal Ministero del Tesoro. Un pur breve confronto tra la principale legge italiana in tema di privatizzazioni ed i casi francese ed inglese può essere utile per definire le caratteristiche normative del processo di privatizzazione italiano<sup>5</sup>.

Le differenze più rilevanti tra il modello italiano (il confronto viene di seguito operato in termini di sintesi, avuto riguardo alla legge 474/94 nel testo vigente prima della sua recente revisione operata dalla Finanziaria 2004) e quello francese e anglosassone riguardano in particolare le tecniche di vendita utilizzate, la possibilità di istituire diritti speciali per l'azionista pubblico di minoranza e le regole previste per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità.

Con riguardo alle tecniche di vendita, in Italia con la legge 474/94 una preferenza esplicita è stata accordata – per tutto il decennio 1994-2004 – all'offerta pubblica, mentre in Francia si è data preferenza al metodo della trattativa diretta; nel Regno Unito si è scelto invece di decidere caso per caso, con l'obiettivo di favorire comunque la creazione di condizioni di maggiore efficienza e concorrenza sui mercati. Sia in Italia che in Francia, non si esclude comunque di fatto la possibilità di ricorrere a tecniche alternative, l'offerta pubblica nel caso francese e tecniche miste di offerta pubblica e trattativa privata in quello italiano. In entrambi i paesi, però, non si è posto esplicitamente l'obiettivo di garantire tramite opportune tecniche di vendita l'efficienza e la concorrenza sui mercati, come è avvenuto invece nel caso anglosassone.

Da un punto di vista istituzionale, il modello francese è caratterizzato poi dalla creazione di un'apposita commissione per le privatizzazioni, che ha la

---

<sup>4</sup> Per un'analisi dettagliata dei contenuti della legge 474/94, si vedano anche Goldstein-Nicoletti (1996) e Masera (1996).

<sup>5</sup> Per un quadro di sintesi delle procedure seguite nei principali paesi industriali, si veda OCSE (1998).

responsabilità di scegliere le società da cedere sul mercato, fissare i prezzi di vendita e scegliere gli acquirenti. In Italia, tali compiti sono demandati invece al Ministero del Tesoro e alle grandi holding pubbliche, non escludendo la possibilità di far ricorso ad advisor indipendenti. Nel Regno Unito le procedure sono caratterizzate da una maggiore flessibilità, dato che sono i vari dipartimenti del Ministero del Tesoro interessati alla vendita ad essere di volta in volta arbitri delle procedure di dismissione.

In merito all'assetto societario delle imprese privatizzate, poi, la legge italiana prevede la possibilità di introdurre tetti massimi alla partecipazione azionaria di singoli azionisti, allo scopo di favorire la creazione di società a capitale diffuso (cd. *public companies*); essa introduce inoltre la possibilità del voto di lista per l'elezione degli Organi ed autorizza in alcuni casi (sulla base della rilevanza strategica della società da privatizzare) l'istituzione di una golden share a favore dell'operatore pubblico nelle società privatizzate. I poteri della *golden share* articolati dal legislatore italiano sono particolarmente ampi, e comprendono il gradimento da parte del Tesoro all'assunzione di partecipazioni rilevanti e ad accordi che rappresentino almeno una ventesima parte del capitale, il diritto di veto su decisioni rilevanti per l'assetto societario, e la facoltà di nomina di un amministratore e di un sindaco negli organismi societari.

In Francia, attraverso la stipula di "accordi particolari" che prevedono analogamente al caso italiano tetti al possesso azionario per singoli investitori, si fa prevalere invece un modello di dismissioni che si basa sulla costituzione di nuclei stabili di azionisti, scelti dall'operatore pubblico, cui per vendita diretta sono cedute quote di controllo di imprese da privatizzare. Un potere residuale dell'operatore pubblico sulle società privatizzate è garantito anche in Francia dalla possibilità di nominare i propri rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione della società privatizzata e dalla facoltà per lo Stato di opporsi alla vendita di quote rilevanti delle società privatizzate.

Al polo opposto del modello francese si colloca quello anglosassone, in cui

è data invece preferenza alla vendita ad un azionariato diffuso e alla creazione di *public companies*, garantendo la contendibilità del controllo dell'impresa privatizzata sui mercati finanziari<sup>6</sup>. La possibilità di far uso di *golden share* da parte dell'operatore pubblico, prevista dalla legislazione britannica, non è stata finora mai attuata; analogamente all'Italia, anche nel Regno Unito, peraltro, le *golden share* sono inoltre nella maggior parte dei casi limitate nel tempo alla sola fase di transizione dalla proprietà pubblica a quella privata.

## 2. *Gli scopi della privatizzazione sostanziale*

Privatizzazione sostanziale, significa, come accennato, dismissione o vendita a privati di azioni di proprietà diretta o indiretta dello Stato e degli enti pubblici. Ampio dibattito si è avuto circa gli obiettivi delle privatizzazioni.

In primo luogo non può sottovalutarsi l'obiettivo della massimizzazione dei proventi in ottica di riduzione del debito pubblico (detto risultato è immediato nel caso di vendite di s.p.a. direttamente possedute dal Tesoro; quando invece vengono vendute società appartenenti all'IRI o all'ENI gli incassi delle privatizzazioni rifluiscono sulle società venditrici con vantaggi solo indiretti per il Tesoro). Per massimizzare i proventi, la grande maggioranza delle vendite è stata effettuata o con procedure competitive, oppure, quando la vendita è avvenuta tramite Offerte Pubbliche di Vendita (OPV) e contestuale quotazione dei titoli, adottando tecniche articolate e differenziate, che hanno consentito di collocare le azioni poste in vendita con *underpricing* in genere inferiori rispetto a quelli delle privatizzazioni degli altri paesi<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Il cosiddetto *market for corporate control*, che assieme all'uso dell'OPV come tecnica di vendita da luogo al formarsi di *public companies*; per un'analisi della prima ondata di privatizzazioni in Gran Bretagna, si veda ancora Vickers e Yarrow (1988).

<sup>7</sup> In questo senso si veda A. Macchiati, Breve storia delle privatizzazioni in Italia: 1992-1999, in mercato, concorrenza e regole, 1999 p 447 ss..

A. Tagarelli Le procedure di privatizzazione nel volume a cura di L Ammannati, Le Privatizzazioni delle imprese pubbliche in Italia, Milano 1995.

In secondo luogo non può sottovalutarsi nemmeno l'obiettivo della diffusione dell'azionariato ed il conseguente allargamento e rafforzamento del mercato borsistico. Questo obiettivo, ripetutamente sottolineato nelle leggi e nei documenti di privatizzazione è stato conseguito attraverso la quotazione ed il collocamento in borsa (OPV) delle società di maggiori dimensioni (nell'ambito dei trasporti si veda il caso Aeroporti di Roma s.p.a., ma anche Aeroporti di Firenze – AdF s.p.a. e, da ultimo, l'Aeroporto di Venezia – SAVE s.p.a.).

Largamente condiviso, oggi, che l'obiettivo primario delle privatizzazioni sia anche e soprattutto quello di restituire efficienza e competitività alle imprese ex pubbliche, reinserendole in un meccanismo di mercato pienamente concorrenziale.

Dunque,

- riduzione del debito pubblico;
- diffusione azionariato e allargamento mercato borsistico;
- aumento efficienza e competitività imprenditoriale;

sono gli scopi prioritari del processo di privatizzazione sostanziale.

Perché si abbia, invero, vera privatizzazione occorre che venga ceduto il controllo della società: la vendita di una minoranza di azioni, che lasci il controllo in mano pubblica, non può dirsi effettiva e (sostanziale) privatizzazione bensì solo parziale dismissione, spettando pur sempre al potere pubblico e politico sia la selezione dei *managers* che gli orientamenti da perseguire<sup>8</sup>.

Privatizzazione sostanziale, ancora, si ha solo se il controllo della società privatizzata sia trasferito (non già ad altro soggetto pubblico) a uno o più soggetti privati. In tal senso si è espressa la sentenza del Consiglio di Stato 17 marzo 2000, relativa al caso SEA/Aeroporti di Roma, la quale ha affermato che non costituisce privatizzazione la “*semplice sostituzione di un soggetto pubblico con altro soggetto pubblico*” (vedi più ampiamente

---

<sup>8</sup> In tal senso cfr. le Linee Guida per il rilancio ed il rafforzamento del sistema produttivo italiano, redatte dal Ministero dell'Industria (1993) nelle quali si sottolinea che “*La privatizzazione ... richiede l'effettivo passaggio del controllo dell'impresa dalla mano pubblica al mercato*”.

*infra*).

### ***3. Vendita delle partecipazioni dirette dello Stato – l’originario impianto della legge 474/1994.***

Ai sensi della Legge 474/1994 – così come approvata nel suo testo originario che ha costituito la guida la più parte delle privatizzazioni fino ad oggi operate in Italia – le vendite e i conferimenti di azioni di proprietà “diretta” dello Stato o degli Enti pubblici non sono soggetti “*alle vigenti norme di legge e di regolamento sulla contabilità generale dello Stato*” (art. 1.1), disposizione, questa, di grande rilievo, perché l’applicabilità delle rigide norme di contabilità generale avrebbe reso problematico, se non impossibile, il realizzarsi di operazioni di privatizzazione. La normativa sulla contabilità generale dello Stato risulta, infatti, essere palesemente inadatta, perché gli automatismi dell’asta pubblica e della licitazione privata non permettono alcuna possibilità di negoziare né il prezzo né gli altri aspetti contrattuali, che sono previamente e rigidamente predefiniti dalla P.A.<sup>9</sup>.

In base alla L. 474/1994, vecchio impianto, le vendite potevano essere effettuate – previa scelta da effettuarsi con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (D.P.C.M.), su proposta del Ministro del Tesoro, di concerto con i ministri dell’Industria e della Programmazione Economica ( art. 1.2.) – secondo le seguenti svariate e flessibili modalità:

- offerta pubblica di vendita OPV ai sensi della L. 18 febbraio 1992 n. 14, oggi abrogata e sostituita dal Dlgs. 24 febbraio 1998 n. 58 cd. Legge Draghi (così l’art. 1.2 L. n.474/1994, che indica questa modalità come quella da utilizzarsi di norma);
- trattative dirette con i potenziali acquirenti (art. 1.2 L. n.474/1994); queste vendite a “trattativa diretta “ sono state in concreto effettuate con modalità molto diverse:

---

<sup>9</sup> E. Miele, I contratti nelle pubbliche amministrazioni Milano, 1993 p. 123; v. anche M.S, Giannini, Diritto amministrativo, Milano 1988 p. 812.

- mix di OPV e di trattativa diretta (art. 1.2 L. n.474/1994);
- vendita mediante trattativa diretta al fine di costituire un nucleo stabile di azionisti di riferimento. Più precisamente, l'art. 1.3 L. n.474/1994 stabilisce che con apposito D.P.C.M. su proposta del Ministro del Tesoro, d'intesa con il Ministro dell'Industria, *“possono essere individuate le società per le quali, al fine di costituire un nucleo di azionisti di riferimento, la cessione della partecipazione deve essere effettuata invitando potenziali acquirenti, che presentino requisiti di idonea capacità imprenditoriale, ad avanzare, agendo di concerto, offerte comprensive dell'impegno, da inserire nel contratto di cessione, di garantire mediante accordo tra i partecipanti al nucleo stabile, determinate condizioni finanziarie, economiche e gestionali”*. Nell'ambito di questa modalità di vendita, il contratto di cessione può prevedere: il divieto di cessione della partecipazione (per un determinato periodo di tempo); il divieto di cessione dell'Azienda, il diritto di prelazione a favore del Ministero del Tesoro, ove questo partecipi al nucleo stabile (art. 1.4 L. 474/1994);
- altre modalità di vendita: l'art. 66 della L.n. 488/1999 prevede infatti che siano individuate con D.P.C.M. le partecipazioni direttamente detenute dallo Stato di cui è consentita la dismissione, oltre che con le modalità di cui alla L. 474/1994, *“anche mediante altre modalità, definite con lo stesso D.P.C.M., idonee a realizzare la massimizzazione del gettito per l'erario, il contenimento dei costi e la rapidità di esecuzione della cessione. L'individuazione può esclusivamente riguardare le partecipazioni di controllo di valore inferiore a 100 miliardi nonché le partecipazioni non di controllo che siano di limitato rilievo ai fini degli obiettivi di politica economica industriale dello Stato”*. In attuazione di questa norma è stato emanato il

D.P.C.M. del 29 settembre 2000, il quale ha consentito la vendita di varie partecipazioni di minoranza rimaste al Tesoro “anche mediante modalità in uso nella prassi dei mercati finanziari” (tra le quali anche l’adesione ad OPA: vedi D.M. del Tesoro del 23 novembre relativa al 16,16% di azioni del Banco di Napoli).

In estrema sintesi, dunque, la vendita delle partecipazioni “*dirette*” dello Stato non è soggetta alle norme sulla contabilità dello Stato e poteva avvenire, sino al 2004, sia con le modalità “*tipiche*” previste dalla L. 474/1994 sia anche, per le partecipazioni di minore importanza individuate con apposito D.P.C.M. con “*altre modalità*” ivi individuate e dettagliate.

In relazione alle procedure di vendita “*tipiche*” previste dalla L. 474/1994 si ponevano invero all’attenzione dell’interprete alcune principali problematiche:

- a) l’art. 1.2 e l’art. 1.3 della L. 474/1994 usavano lo stesso termine (“trattativa diretta”) per due diverse fattispecie non evidenziando adeguatamente le diversità tra di esse esistenti;
- b) sia nel caso dell’art. 1.2 che in quello dell’art. 1.3, non veniva dal legislatore precisato se il Tesoro può direttamente e discrezionalmente individuare gli acquirenti a “*trattativa diretta*”, oppure debba seguire una procedura competitiva di selezione;
- c) non era dal legislatore chiarito se la “*trattativa diretta*” di cui all’art. 1.3 della L. 474/1994 (per la costituzione di un nucleo stabile di azionisti di riferimento) potesse – come parrebbe – essere utilizzata assieme alla procedura OPV (come previsto per la “*trattativa diretta*” di cui all’art. 1.2).

Al riguardo la dottrina autorevolmente espressasi in merito ai temi *de quo* osservava:

- quanto al punto sub a), che la procedura di cui all’art. 1.3. – a differenza di quella prevista dall’art. 1.2. – poteva di certo essere utilizzata anche per la vendita di società controllate “*indirettamente*” dallo Stato; ciò

visto il disposto dell'art. 1.3. per cui che la scelta della procedura doveva esser fatta “*con deliberazione dell'organo competente*” della società venditrice.

Ciò detto si può osservare che:

- la “*trattativa diretta*” prevista dall'art. 1.3. è da sempre stata considerata sempre finalizzata alla costituzione di “*un nucleo stabile di azionisti di riferimento*” che intendessero esercitare il controllo sulla società. E' per questo motivo che la L. 474/1994 richiedeva, solo in tale procedura (prevista dall'art. 1.3.), che i potenziali acquirenti fossero dotati idonea capacità imprenditoriale; che essi facessero offerte di acquisto agendo di concerto; che tali offerte concertate comprendessero l'impegno ad inserire nel contratto di cessione, di garantire mediante accordo fra i partecipanti al nucleo stabile, determinate condizioni finanziarie, economiche e gestionali;

- la “*trattativa diretta*” prevista dall'art. 1.2. è stata altresì talvolta utilizzata per collocamenti privati presso “*numerosi*” investitori istituzionali italiani ed esteri (vedi ad es. i casi ENI ed ENEL). In queste ipotesi è mancato invero un nucleo di azionisti di riferimento coeso e costante nel tempo, poiché gli investitori istituzionali sono numerosi e con interessi variegati ed instabili. In altri casi, invece, la trattativa diretta prevista dall'art. 1.2. è stata utilizzata per la cessione di significative partecipazioni di minoranza a pochi *azionisti stabili* che hanno stipulato singoli e specifici contratti di compravendita e hanno pagato un sovrapprezzo rispetto alla contestuale OPV ed al contestuale collocamento privato a investitori istituzionali (vedansi i casi di Telecom, INA,IMI, BNL)<sup>10</sup>. In entrambi i casi (collocamento privati di numerosi investitori istituzionali ; vendite singole a pochi azionisti di riferimento stabili che hanno pagato un sovrapprezzo) i relativi D.P.C.M. parlano indistintamente di vendite a “*trattativa diretta*” anche al fine di costituire un azionariato

---

<sup>10</sup> In queste ipotesi il ruolo di tali “*azionisti stabili*” ha finito con essere analogo a quello del “*nucleo stabile di azionisti di riferimento*” di cui all'art. 1.3.

stabile<sup>11</sup>.

- Infine in una terza categoria dei casi , la “*trattativa diretta*“ ex art. 1.2. è stata utilizzata per la vendita, con procedura competitiva, ad un “*unico*” acquirente (v. i casi di SEAT, Lloyd Triestino e Medio Credito Centrale).

- Relativamente all’aspetto critico menzionato sub b), indi, appariva indubitabile agli interpreti che, anche se gli artt. 1.2 e 1.3 L. n. 474/1994 non richiedevano alcuna specifica procedura per la scelta degli acquirenti a “*trattativa diretta*”, l’esigenza di una procedura competitiva di selezione, in base a criteri oggettivi, predeterminati, trasparenti e non discriminatori, derivasse sia dai principi di correttezza e buon andamento della pubblica amministrazione, sia anche da esplicite richieste della Unione Europea.

Del resto, nelle privatizzazioni effettuate dal Tesoro, l’esigenza che la “*trattativa diretta*” si realizzasse secondo una procedura competitiva, spesso avviata tramite la pubblicazione sui giornali di un avviso di sollecitazione per manifestazioni di interesse, ha costituito prassi costante, talvolta anche espressamente indicata in taluni D.P.C.M. che hanno operato la scelta della procedura di privatizzazione.

- Infine, in relazione all’aspetto citato sub c) appare ormai acclarato che anche la “*trattativa diretta*” di cui all’art. 1.3 potesse essere utilizzata assieme alla procedura di OPV.

A seguito dell’utilizzo copioso delle procedure di vendita delle partecipazioni “*dirette*” dello Stato o degli Enti Pubblici, sopra citate, si possono identificare tre principali modelli di assetto proprietario delle società privatizzate:

#### *1) Modello del controllo solitario di diritto*

Molte vendite effettuate a trattativa diretta sono arrivate a trasferire oltre il 51% delle Azioni della società oggetto di dismissione ad un unico soggetto

---

<sup>11</sup> Si è trattato, però, di procedure anche tecnicamente diverse ed aventi diverse finalità (solo le vendite singole con sovrapprezzo tendevano a creare un nucleo stabile di azionisti di riferimento analogo a quello previsto alla procedura di cui all’art. 1.3. della L. 474/1994).

o ad un'unica “*cordata*” acquirente. In questi casi, in cui un privato si è sostituito allo Stato nel controllo di diritto della società privatizzata, ne è conseguito un assetto proprietario e di *corporate governance*, frequente in Italia, in cui la proprietà e il controllo dell'impresa non è contendibile<sup>12</sup>; il management risponde a uno o più azionisti di controllo ben identificati e in grado di svolgere un efficace controllo sulla nomina e sulle *performances* degli amministratori e dei *managers*; le sinergie con il gruppo acquirente sono più facilmente conseguibili.

In questi casi è stato spesso raggiunto l'obiettivo principale della privatizzazione, è cioè quello di stimolare l'efficienza e la competitività delle ex imprese pubbliche, reinserendole in un meccanismo di mercato pienamente concorrenziale capace di creare valore.

### 2) *Modello “public company”*

Situazione opposta si è verificata nelle vendite delle azioni che sono state effettuate mediante OPV (con separate offerte al pubblico indistinto, ai dipendenti etc) e con collocamenti privati ad un rilevante numero di investitori istituzionali e professionali.

In questi casi il controllo è rimasto saldamente in mano pubblica non potendosi parlare, pertanto, di vere e proprie privatizzazioni, poiché è pur sempre il potere pubblico/politico che seleziona la maggioranza degli amministratori, stabilisce gli orientamenti strategici da perseguire, dispone di “*poteri speciali*”.

### 3) *Modello Misto*

Complessa ed instabile, sotto il profilo degli assetti proprietari e del sistema di *corporate governance*, è la situazione delle società la cui privatizzazione è avvenuta con un mix di OPV e di vendite a trattativa diretta. Queste vendite hanno dato origine a società con un mix di:

- azionariato diffuso, che ha acquistato le azioni con le *tranches* di OPV destinate al pubblico indistinto ed ai dipendenti;
- azionisti istituzionali o professionali, relativamente stabili, che hanno

---

<sup>12</sup> Cfr. il volume edito nel 1994 dalla Banca d'Italia su Il mercato della proprietà e del controllo delle imprese: aspetti teorici e istituzionali.

acquistato le azioni nei collocamenti destinati agli investitori istituzionali;

- azionisti industriali, interessati alla gestione delle società privatizzata, che hanno acquistato le azioni tramite compravendite a trattativa diretta ed hanno pagato, per svolgere il ruolo di azionisti di riferimento, un prezzo maggiorato rispetto a quello delle azioni contestualmente vendute tramite OPV. Questa terza categoria di azionisti ha dimostrato in talune occasioni di non avere un peso e una coesione sufficiente ad assicurare un efficace controllo. Il peso azionario e la coesione degli azionisti di riferimento ha la funzione di consentire ad essi un efficace potere di controllo sulla nomina e sulle *performances* degli amministratori e sulle linee strategiche della gestione. Si tratta, però, di un controllo che non ha eliminato la contendibilità delle società privatizzate.

#### **4. *Vendita delle partecipazioni dirette dello Stato – le novità introdotte dalla legge 350/2003 (Finanziaria 2004)***

Nel 2003, dopo quasi dieci anni dalla loro entrata in vigore, le norme della legge 30 luglio 1994, n. 474 vengono modificate, con la Legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004).

Delle norme della L. 474 del 1994, vengono invero modificate solo quelle sulle modalità di alienazione delle partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni (art. 1, comma 1 e 5) e quelle sui poteri speciali <sup>13</sup>(art. 2) come sarà detto nel capitolo a tale tema dedicato.

Sebbene entrambe le norme non siano in precedenza mai state oggetto di

---

<sup>13</sup> Sulla golden share si veda in generale S. Cassese, *Le privatizzazioni: arretramento o riorganizzazione dello Stato?*, in Riv. it. dir. pubbl. comunit., 1996, 579 ss.; Id, *I controlli pubblici sulle privatizzazioni*, in questa Rivista, 2001, 8, 855 ss.; G. Minervini, *Contro il diritto speciale delle imprese pubbliche « privatizzate»* in Aa.Vv., *Le privatizzazioni in Italia*, a cura di P.G. Marchetti, Milano, 1995, 165 ss.; Guido Rossi, *Privatizzazioni e diritto societario*, ivi, 125 ss.; J. Sodi, *Poteri speciali, golden share e false privatizzazioni*, in Riv. soc., 1996, 368 ss.; R. Garofoli, *Golden share e Authorities nella transizione dalla gestione pubblica alla regolazione dei servizi pubblici*, in Riv. it. dir. pubbl. comunit., 1998, 159 ss.; G. Lombardo, voce *Golden share*, in Enc. giur., Roma, vol. XV.

vere e proprie modifiche, la loro disciplina era stata comunque integrata dall'art. 66 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Legge Finanziaria 2000). Particolarmente rilevanti erano state soprattutto le integrazioni delle norme sui poteri speciali, che si erano rese necessarie per far fronte alla procedura d'infrazione avviata dalla Commissione nei confronti della Repubblica italiana, per violazione degli artt. 52, 59 e 73 del Trattato CE (divenuti 43, 49 e 56). Procedura il cui esito ha, poi, condotto all'adozione da parte della Corte di Giustizia di una sentenza di condanna nei confronti dell'Italia<sup>14</sup>.

Il comma 218, dell'art. 4, della L. 350 del 2003 modifica l'art. 1, della legge n. 474 del 1994, sostituendone principalmente il comma 2 e aggiungendovi altri due commi (2-bis e 2-ter). Qualche modifica di minore rilievo riguarda anche il comma 5 dell'art. 1.

Quanto alle modalità di dismissione delle partecipazioni azionarie pubbliche, la novità più rilevante introdotta dalla Finanziaria 2004 riguarda il passaggio dal suddescritto sistema, incentrato prevalentemente sull'offerta pubblica di vendita, ad uno basato su procedure «*trasparenti e non discriminatorie, finalizzate “anche” alla diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali*».

Pur non avendo escluso la costituzione di società controllate da un nucleo stabile di azionisti di riferimento, la L. 474 del 1994 aveva, come detto, manifestato una certa preferenza per la *public company* e, dunque, per la tecnica dell'offerta pubblica di vendita ritenendosi all'epoca, come ampiamente sopra riferito, uno degli obiettivi principali delle privatizzazioni proprio quello di garantire la diffusione dell'azionariato e l'allargamento del mercato borsistico.

Con le modifiche introdotte dalla Finanziaria 2004, l'impostazione originaria della L. 474 del 1994 viene in gran parte abbandonata; tant'è che la *public company* e l'offerta pubblica di vendita passano in secondo piano, potendo le partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici nelle società per

---

<sup>14</sup> In tema si veda Corte di Giustizia Ce, sent. 23 maggio 2000, C-58/99, Commissione delle Comunità europee c. Italia. Cfr. anche F. Merusi, La Corte di Giustizia condanna la golden share all'italiana e il ritardo del legislatore, in *Diritto pubblico comparato europeo*, 2000, III, 1236 ss.

azioni essere alienate con modalità finalizzate “anche” alla diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali. Non è infatti più l'offerta pubblica di vendita a rappresentare la regola nella scelta delle modalità di alienazione, ma sono i principi di trasparenza e di non discriminazione che, d'ora in poi, delimitano la discrezionalità del Governo.

Viene così ampliata e resa ancor più flessibile la gamma delle tecniche a disposizione dell'esecutivo per impegnarsi nella dismissione del controllo delle molte società che restavano ancora sotto l'ala del Ministero dell'economia e delle finanze.

Le due nuove disposizioni, aggiunte dopo il comma 2, dell'art.1, hanno ad oggetto l'alienazione di partecipazioni non di controllo dello Stato, aventi valore inferiore a 50 milioni di euro, nonché l'applicazione alle alienazioni delle partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici, della L. 481 del 1995, sulla privatizzazione delle imprese che operano nel settore dei servizi di pubblica utilità.

Per le partecipazioni non di controllo, inferiori a 50 milioni di euro, è previsto dalla Finanziaria 2004 che il Ministro dell'economia e delle finanze individui le modalità di alienazione, secondo tecniche in uso nei mercati finanziari, fermo restando il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione; ciò al fine di garantire la massimizzazione del gettito erariale, il contenimento dei costi e l'accelerazione delle dismissioni stesse. La nuova norma risulta molto simile a quella contenuta nell'art. 66 della L. 488 del 1999, secondo cui entro il 30 settembre 2000 dovevano essere individuate, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, le partecipazioni di controllo dello Stato, aventi valore inferiore a 100 miliardi di lire, nonché quelle non di controllo di limitato rilievo ai fini degli obiettivi di politica economica e industriale dello Stato, di cui è consentita l'alienazione mediante modalità diverse rispetto a quelle previste nella l. n. 474 del 1994<sup>15</sup>. Da segnalarsi come in attuazione del citato art. 66 L. 48/99

---

<sup>15</sup> Su questa norma si veda F. Bonelli, *Il codice delle privatizzazioni nazionali e locali*, op. cit.,

è stato successivamente emanato il D.P.C.M. del 29 settembre 2000, che ha consentito la vendita, mediante tecniche in uso nella prassi dei mercati finanziari, di diverse partecipazioni di minoranza.

Quanto al nuovo comma 2-ter della Finanziaria 2004, si tratta senza dubbio di una norma oscura e mal scritta. Essa prevede che per le alienazioni di cui al comma 1 - che sono quelle riguardanti le partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni - si applica l'art.1, comma 2, della legge n. 481 del 1995, « (...) *per la dismissione delle partecipazioni di controllo ivi indicate, salvo il caso di alienazione di titoli azionari già quotati in mercati regolamentati nazionali e comunitari qualora il collocamento sia rivolto, direttamente o indirettamente, ad un pubblico indistinto di risparmiatori o di investitori istituzionali*».

L'art. 1, comma 2 della L. 481 del 1995, a sua volta, dispone: «*Per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisce i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmette al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari*».

Delle possibili interpretazioni della norma della Finanziaria 2004, quella più ragionevole sembrerebbe indurre a ritenere che venga ristretto l'ambito di applicazione dell'art. 1, comma 2, della L. 481 del 1995, il quale non pare potersi più applicare alle privatizzazioni riguardanti titoli azionari già quotati in mercati regolamentati.

Certo è che, se questa era l'intenzione del legislatore, meglio avrebbe fatto a modificare direttamente l'art. 1 comma 2 della L. 481 del 1995: il sistema ne avrebbe guadagnato in coerenza e chiarezza e non si sarebbe sottoposto l'interprete ad un esercizio di lettura eccessivamente complesso e macchinoso<sup>16</sup>.

---

54; E. Freni, Le privatizzazioni, in S. Cassese (a cura di). Trattato di diritto amministrativo, Diritto amministrativo speciale, Milano, Giuffrè. II ed., 2003, tomo IV, 3947 ss.

<sup>16</sup> Quella sopra proposta non è comunque l'unica soluzione individuabile. In via alternativa, si potrebbe infatti ritenere che per l'alienazione delle partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici, oltre alla procedura della L. 474 del 1994, sia necessaria anche quella prevista nell'art. 1, co. 2 della L. 481 del 1995. Questa soluzione presta però il fianco ad almeno due obiezioni molto forti.

L'effetto atteso della Finanziaria 2004 voleva essere quello di imprimere una maggiore accelerazione alle privatizzazioni sostanziali. A distanza di molti anni dalla privatizzazione formale, restano peraltro ancora sotto il controllo dello Stato diverse società, tra cui Ferrovie dello Stato Spa, Poste Italiane Spa, Eni Spa, Enel Spa, Anas Spa, Enav Spa, Istituto poligrafico e Zecca dello Stato Spa, Eur Spa e Fintecna Spa. Altre privatizzazioni sostanziali, come quelle di Alitalia Spa (la dismissione è attualmente in corso come si vedrà ampiamente *infr*) a e Rai Holding Spa, sono da più parti ritenute diventate oltremodo urgenti.

Per conseguire tale obiettivo, il Governo ha inteso dotarsi di una gamma di tecniche di vendita più ampia e flessibile di quella prevista, originariamente, dalla L. 474 del 1994 e di una maggiore discrezionalità da esercitarsi comunque con le dovute cautele al fine di evitare che i principi di trasparenza e di non discriminazione restino mere enunciazioni di principio. Quanto ai poteri speciali, la nuova disciplina dettata dalla Finanziaria 2004 presenta indubbi aspetti positivi, risultando per molti profili compatibile con l'ordinamento comunitario, come si vedrà più in dettaglio nella parte dedicate a tale tema.

## **5. Vendita delle partecipazioni indirette dello Stato**

Ancora vigente nella sua originaria impostazione il sistema della L. 474/94

---

La prima è che, se così fosse, si verrebbe ad applicare anche alle alienazioni delle partecipazioni non di controllo dello Stato e degli enti pubblici una procedura, che nella L. 481 del 1995 è prevista solo per le privatizzazioni, ossia per le dismissioni comportanti la cessione del controllo ai privati, e solo per le privatizzazioni riguardanti imprese che operano nel settore dei servizi di pubblica utilità.

La seconda è che si verrebbe a creare un'inutile, se non addirittura dannosa, duplicazione e sovrapposizione di procedure, in quanto per vendere le partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici sarebbero necessari una delibera del Governo, un parere delle competenti Commissioni parlamentari e un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Ora, in presenza di una deliberazione collegiale del Governo, che individua le modalità di alienazione, non appare ben evidente quale possa essere l'utilità di un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri avente esattamente lo stesso oggetto.

Un simile problema era, peraltro, già emerso con riferimento all'alienazione delle partecipazioni dirette dello Stato nel settore dei servizi pubblici, dove trovavano applicazione sia il vecchio art. 1, c. 2 della L. 474 del 1994 sia l'art. 1, c. 2 della L. 481/1995, e la dottrina (BONELLI) ne aveva auspicato il superamento.

per ciò che attiene alla vendita delle partecipazioni “*indirette*” dello Stato. Al riguardo la L. 474/1994 si limita a prevedere espressamente un’unica modalità di vendita, precisamente la vendita a “*trattativa diretta*” mediante invito ai “*potenziali acquirenti... di avanzare .... offerte*” “*al fine di costituire un nucleo stabile di azionisti di riferimento*” (art. 1.3 L. n. 474/1994). Questa modalità di vendita si applica alle cessioni di partecipazioni “*in società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato*”: in quest’ultima ipotesi –nel caso cioè di vendita di partecipazioni “*indirette*” – la scelta della modalità di vendita e dei potenziali acquirenti da invitare a fare le offerte d’acquisto è effettuata (non già con D.P.C.M., come previsto per vendita di partecipazioni dirette dello Stato) ma dalla società venditrice, con “*deliberazione dell’organo competente*” (art. 1.3. della L. 474/1994).

Nei casi di vendita di partecipazioni “*indirette*” dello Stato, la regola generale è data dal codice civile che, anche quando la vendita sia effettuata da una società in mano pubblica, prevede la libertà delle modalità di vendita. Questo principio vale sia nel caso di vendite effettuate da controllate dirette dello Stato, sia nel caso di vendite effettuate da controllate indirette di secondo o terzo livello. La regola generale della libertà nelle procedure di vendite trova conferma nell’art. 1.3. della L. 474/1994, il quale stabilisce che la scelta delle società da privatizzare con la procedura di vendita ad un “*nucleo stabile*” di azionisti di riferimento, è effettuata “*con deliberazione dell’organo competente della società*”: è quindi la stessa società venditrice che, conformemente alle regole generali del codice civile, sceglie la procedura di vendita. La descritta interpretazione appare quella più coerente con i principi generali dell’ordinamento italiano: costituisce infatti principio generalmente accolto dalla dottrina e dalla giurisprudenza che le società per azioni, anche se in mano pubblica, sono sottoposte alla medesima normativa applicabile alle società in mano privata, salvo che vi siano deroghe stabilite de norme

speciali<sup>17</sup>. Del resto il detto principio appare chiaramente evincibile dalla Relazione al Codice Civile secondo cui “la disciplina comune delle società per azioni deve ... applicarsi anche alle società con partecipazioni dello Stato o di enti pubblici senza eccezioni, in quanto norme speciali non dispongano diversamente”.

La vendita delle partecipazioni “indirette” dello Stato o degli Enti Pubblici ha portato ad “assetti proprietari” che si sono differenziati in base alle dimensioni delle società privatizzate:

- ❖ Nelle società di rilevanti dimensioni si è privilegiato un assetto proprietario costituito – come per molte vendite di partecipazioni “dirette” dello Stato – da un mix di azionariato diffuso (con vendite tramite OPV) e di azionariato stabile (con vendite tramite trattative dirette<sup>18</sup>). Si tratta come già si è osservato di un assetto proprietario che, pur conservando la contendibilità del controllo mira a conseguire un nucleo stabile di azionisti di riferimento, quale strumento per un’efficiente gestione ed un’efficace sorveglianza sulle *performances* dei *managers*. Non solo, ma si tratta di un assetto proprietario adatto per privatizzazioni di grandi dimensioni, per le quali occorrono ingenti capitali che un singolo investitore avrebbe difficoltà a reperire;
- ❖ Nelle società di modeste dimensioni si sono privilegiate le vendite ad

---

<sup>17</sup> In senso conforme – per la dottrina – vedasi intervento di G. Minervini al Convegno presso il Senato del 28 settembre 1994 (“... ritengo non ci si debba allontanare dal diritto comune con leggerezza, voglio dire con eccesso di disinvoltura; le deroghe devono essere motivate seriamente, da considerazioni di opportunità se non addirittura di necessità”); conformemente A. Pavone La Rosa, Partecipazioni statali e gruppi di imprese, in I gruppi di società, Bologna, 1982 e F. Galgano, Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell’economia. La società per azioni, vol. VII, 1984. Per la giurisprudenza v. giurisprudenza prevalente della Corte di Cassazione, tra cui, per tutte, Cass. Sezione Unite, 27 marzo 1997, n.2738, in Riv. Trim. App., (per la quale “la partecipazione maggioritaria di enti pubblici ad una società per azioni non incide né sulla natura giuridica della stessa né sugli atti gestionali posti in essere vista l’assoluta autonomia della società rispetto agli enti detentori della maggioranza. Non è quindi ravvisabile alcun connotato pubblicistico che valga a differenziare la società a prevalente capitale pubblico da qualsiasi imprenditore privato”). In senso fortemente contrario la giurisprudenza amministrativa la quale riconosce carattere sostanzialmente pubblico alle s.p.a. derivate dal processo di privatizzazione formale e natura oggettivamente amministrativa ai loro atti.

<sup>18</sup> Nel caso di vendita di partecipazioni “indirette” di controllo in società esercenti pubblici servizi (Aeroporti di Roma S.p.a.) si è disposto che la vendita doveva essere effettuata “sia mediante offerta pubblica di vendita, sia mediante trattativa diretta”.

un unico investitore strategico, per lo più selezionato con le procedure di “asta pubblica” di cui alla Direttiva CIPE 30 novembre 1992 e successive modificazioni, che hanno dato garanzia di parità di trattamento e di congruità dei prezzi.

- ❖ Nelle società di dimensioni intermedie per le quali era teoricamente possibile utilizzare uno qualsiasi dei due modelli ora indicati, è difficile dire a priori quale fosse il metodo di vendita preferibile sotto il profilo degli assetti proprietari e di efficacia della gestione.

Ed infatti entrambi i modelli societari *post* dismissione presentano aspetti positivi:

- la privatizzazione con vendita ad un investitore strategico (o ad una cordata di investitori strategici) può creare raggruppamenti con importanti sinergie e vantaggi; spesso consente di conseguire un maggior prezzo dalla vendita; dà luogo ad un identificato capo azienda responsabile della gestione ed in grado di prendere rapidamente, e senza mediazioni con altri azionisti, decisioni efficaci che mirano a valorizzare l’investimento effettuato;
- la privatizzazione con vendita ad un mix di azionariato diffuso (con vendite tramite OPV) e di azionariato stabile (con vendite tramite trattative dirette) tende a creare un modello “misto” di *governance*, dove il controllo è contendibile e dove il nucleo stabile di riferimento ha comunque la possibilità di promuovere il cambiamento del management che si sia dimostrato inefficiente.

In conclusione, tranne i casi in cui le dimensioni molto rilevanti o troppo modeste importino, quasi necessariamente, una determinata modalità di vendita, dalla quale consegue un determinato modello di assetto proprietario negli altri casi non esiste una formula sicuramente preferibile. Si dovrà, pertanto, nei singoli casi, soppesare i “costi e benefici” delle possibili alternative, scegliendo quella che in complesso risulti

maggiormente idonea ad assicurare alla società privatizzata una gestione più efficiente e competitiva, essendo questo il risultato principale che è perseguito sia dallo Stato con le privatizzazioni, sia dagli investitori che, evidentemente, mirano ad un aumentare il valore delle azioni acquistate.

#### ***6. Vendita delle partecipazioni dirette o indirette dello Stato in Società esercenti pubblici servizi***

La vendita di partecipazioni sia "dirette" che "indirette" dello Stato, quando abbia ad oggetto il trasferimento del controllo di società operanti nel settore dei servizi pubblici è disciplinata - oltre che dalle procedure di vendita già esaminate sopra - da speciali norme che per lo più mirano a tutelare gli interessi collettivi degli utenti, gli interessi generali dello Stato, la promozione della concorrenza e la trasparenza della procedura di vendita. Precisamente queste norme prevedono:

- la previa costituzione dell'Autorità di regolazione dei servizi pubblici;
- l'introduzione in Statuto dei cd. poteri speciali.

Quanto al primo tema (per il secondo aspetto, relativo alla cd. golden share, vedi successivo paragrafo), l'art. 1 bis della L. 474/1994 dispone:

*"Le dimissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici nelle società di cui all'art. 2 [società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato operanti nel settore dei servizi pubblici (difesa, trasporti, telecomunicazioni, fonti di energia, ecc.) che siano state individuate con apposito D.P.C.M., su proposta e di intesa con i Ministri economici] sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolazione delle tariffe e il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse pubblico".*

Tale previa costituzione dell'Autorità di regolazione è invero necessaria - secondo il parere del Consiglio di Stato 9.10.1996, n. 2228 relativo alla privatizzazione della società Autostrade - solo nell'ipotesi in cui, oltre ad

essere ceduto il "controllo", siano stati riservati al Tesoro uno o più "poteri speciali" ai sensi dell'art. 2 della L. 474/1994<sup>19</sup>.

Questa interpretazione data dal Consiglio di Stato nel parere del 9.10.1996, n. 2228 lascia al Governo una notevole discrezionalità nel privatizzare servizi pubblici anche senza la presenza di un'Autorità che garantisca "la promozione della concorrenza e dell'efficienza nel settore dei servizi di pubblica utilità" (art. 1.1. della L. 14.11.1995, n. 481): è sufficiente, infatti, che il Governo (*rectius*, il D.P.C.M. di cui all'art. 2.1. della L. 474/1994) non "individui" la società da privatizzare come società nel cui statuto devono essere riservati al Tesoro "poteri speciali", perché - secondo il citato parere del Consiglio di Stato - non sia più necessaria un'Autorità indipendente di tutela degli interessi collettivi degli utenti e del mercato. La ricordata interpretazione, peraltro, seppure consenta di effettuare privatizzazioni di servizi pubblici senza un'eccessiva proliferazione di Autorità di regolazione dei singoli settori, lascia qualche perplessità: non si comprende, infatti, perché se lo Stato decide di non avvalersi di "poteri speciali", la privatizzazione possa allora avvenire senza un'Autorità indipendente: in assenza dei "poteri speciali", l'Autorità (lungi dal non essere necessaria) costituirebbe infatti l'unico strumento di tutela degli interessi collettivi. Se mai una tutela di tali interessi collettivi è data (non già dall'assenza dei poteri speciali, ma) dalla presenza - in molti casi di privatizzazioni di servizi pubblici - di articolate concessioni con cui l'ente pubblico concedente tende ad assicurare la continuità, qualità e prezzo di servizi, la loro diffusione, la libertà di accesso ai concorrenti e la parità di trattamento tra gli utilizzatori.

---

<sup>19</sup> Il citato parere del Consiglio di Stato ha consentito di effettuare la vendita della società Autostrade spa senza la previa costituzione di un'apposita Autorità di regolazione dei rispettivi servizi: pur trattandosi, infatti, della cessione del controllo di società esercente pubblici servizi, non è stato riservato al Tesoro alcun "potere speciale" e, in ogni caso, il rapporto concessorio e la relativa regolamentazione tariffaria assicuravano la tutela degli interessi collettivi. Lo stesso principio è stato applicato anche alla vendita della società Aeroporti di Roma spa.

7. *La previa introduzione nello statuto dei "poteri speciali" (c.d. golden share).*

Nell'affrontare i temi delle dismissioni delle pubbliche partecipazioni azionarie non ci si può esimere da fare almeno un cenno all'istituto così come originariamente previsto dalla L. 474/94 e così come risultante oggi, a seguito delle reiterate censure e condanne dell'Italia in sede europea.

L'art. 2.1. della L. 474/1994 recita:

*"Tra le Società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato operanti nel settore della difesa, dei trasporti, delle telecomunicazioni, delle fonti di energia e degli altri pubblici servizi, sono **individuate**, con D.P.C.M., adottato su proposta del Ministro del Tesoro, d'intesa con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato nonché con i Ministri competenti per settore, previa comunicazione alle competenti commissioni parlamentari, **quelle nei cui statuti**, prima di ogni atto che determini la perdita del controllo **deve** essere introdotta con deliberazione dell'assemblea straordinaria una clausola che attribuisca al Ministro del Tesoro la titolarità di uno o più dei seguenti **poteri speciali** ..." (c.d. golden share).*

I "poteri speciali" previsti dall'art. 2.1. della L. 474/1994, testo originario, sono:

- 1) il gradimento all'assunzione di "partecipazioni rilevanti" (per partecipazioni rilevanti si intendono quelle superiori al 5% o alla minore percentuale fissata dal Ministro del Tesoro: art. 2.1., lett. "a");
- 2) il gradimento per la validità di patti parasociali che riuniscano almeno il 5% del capitale con diritto di voto o la minore percentuale fissata dal Ministro del Tesoro (art. 2.1., lett. "b");
- 3) il veto all'assunzione di delibere relative allo scioglimento della società, trasferimento dell'azienda, fusione, scissione, cambiamento dell'oggetto sociale, modifica o soppressione dei poteri speciali (art. 2.1., lett. "c");
- 4) la nomina di un amministratore (o un numero di amministratori non

superiore a un quarto dei membri del consiglio) e di un sindaco (art. 2.1., lett. "d").

L'introduzione dei "poteri speciali", seppure apparentemente prevista come obbligatoria dall'art. 2.1. della L. 474/1994 ("*deve essere introdotta ...*"), è, a ben vedere, solo "*facoltativa*", perché spetta allo Stato "individuare" con apposito D.P.C.M. le società nei cui statuti introdurre i "poteri speciali" (v. art. 2.1. della L. 474/1994).

L'ENI, Telecom, ENEL e Finmeccanica sono le società in cui i relativi D.P.C.M. hanno previsto l'introduzione negli statuti di "poteri speciali" ai sensi dell'art. 2.1., L. 474/1994; il contenuto di tali "poteri speciali" è stato quindi definito, con alcune differenze tra caso e caso, da successivi decreti del Ministro del Tesoro adottati ai sensi dell'art. 2.1 *bis*, L. 474/1994.

Per Autostrade, Aeroporti di Roma, per il Lloyd Triestino e per l'Italia di Navigazione è stata invece espressamente esclusa l'introduzione nei rispettivi statuti di poteri speciali<sup>20</sup>.

I "poteri speciali" possono avere durata "*temporanea*" oppure possono essere previsti senza limitazioni temporali. La L. 474/1994 consente entrambe queste possibilità, in quanto si limita a prevedere una durata minima dei "poteri speciali", pari ad "*un periodo di tre anni dall'iscrizione delle relative delibere assembleari*" (art. 3.3.).

La normativa sui "poteri speciali", che costituisce la via italiana alla "*golden share*" o "*action spécifique*" degli ordinamenti inglese e francese, è stata oggetto di molte critiche, *sia* sotto il profilo formale della redazione tecnica della legge e della sua compatibilità con i principi in tema di società per azioni, *sia* sotto il profilo dell'eccessiva invadenza dello Stato nelle nuove spa privatizzate, *sia*, soprattutto, sotto il profilo della compatibilità con la normativa UE.

Va però osservato che, a parte la correttezza delle critiche sotto il profilo

---

<sup>20</sup> In questi casi i motivi che hanno indotto a non inserire nello statuto "poteri speciali" ex L. n. 474/1994 sono stati diversi: nel caso Aeroporti di Roma è stato deciso di non prevedere poteri speciali "in considerazione della limitata dimensione della società"; nei casi di Lloyd Triestino e Italia di Navigazione, l'inserimento di "poteri speciali" nello statuto è stato semplicemente ritenuto "non opportuno".

tecnico, e l'opportunità pertanto di apportare modifiche alla formulazione dell'art. 2 della L. n. 474 del 1994, v'era e vi è sicuramente l'esigenza che, nella dismissione di imprese che incidono su interessi collettivi e nazionali così rilevanti (si pensi ad es. ai settori della difesa e delle fonti di energia: v. art. 2.1. della L. 474 del 1994), lo Stato si riservasse e debba riservarsi - così come è accaduto in Inghilterra ed in Francia - diritti speciali aventi, in buona sostanza, il contenuto di cui all'art. 2 della L. 474 del 1994.

Piuttosto, come si è già accennato, la previsione di "poteri speciali", o il loro esercizio discrezionale da parte dello Stato, può creare discriminazioni a danno di cittadini comunitari (ad es. negando il gradimento all'assunzione di partecipazioni "rilevanti") e può pertanto violare fondamentali principi garantiti dal Trattato CE (libertà di movimento dei capitali, e diritto di stabilimento). In questa situazione, i "poteri speciali", per essere compatibili con il diritto comunitario, devono essere "giustificati" da "*motivi imperiosi di interesse generale*", devono essere "esercitati" senza discriminazioni ed in base "*a criteri obiettivi, stabili e resi pubblici*", e devono rispettare il principio di "proporzionalità" (devono, quindi, attribuire allo Stato solo quei poteri strettamente necessari per la protezione degli obiettivi di interesse generale).

Al fine di evitare possibili contrasti dei poteri speciali con la normativa UE<sup>21</sup>, in data 4.5.1999, il Presidente del Consiglio ha emanato una Direttiva (c.d. Direttiva D'Alema), la quale indica gli *obiettivi* che possono giustificare l'inserimento di poteri speciali negli statuti delle società privatizzate ("*salvaguardare vitali interessi dello Stato..., in particolare con riguardo all'ordine pubblico, alla sicurezza pubblica, alla sanità pubblica ed alla difesa*": art. 1), e stabilisce *criteri oggettivi e predeterminati* in base ai quali il Tesoro può nei singoli casi esercitare il potere di gradimento, il veto a determinate delibere assembleari o il potere di nomina (art. 2).

---

<sup>21</sup> Nel febbraio 1998 la Commissione aveva avviato, ai sensi dell'art. 169 del trattato (diventato ora l'art. 226), una procedura d'infrazione nei confronti della Repubblica italiana per l'incompatibilità delle norme sulla golden share con le libertà di stabilimento, di circolazione dei servizi e dei capitali.

Il contenuto della Direttiva D'Alema è stato in parte ribadito e in parte rettificato dalla L. 23.12.1999, n. 488 (Legge Finanziaria per il 2000). In particolare, l'art. 66 della L. 488/1999 ha previsto:

- che i "poteri speciali" possono essere introdotti *"esclusivamente per rilevanti e imprescindibili motivi di interesse generale, in particolare con riferimento all'ordine pubblico, alla sicurezza pubblica e alla difesa, in forma e misura idonee alla tutela di detti interessi, anche per quanto riguarda i limiti temporali; detti poteri sono posti nel rispetto dei principi dell'ordinamento interno e comunitario, e tra questi in primo luogo del principio di non discriminazione, e in coerenza con gli obiettivi in materia di privatizzazioni e tutela del mercato"* (art. 66.3);
- che i "criteri" di esercizio dei poteri speciali devono essere stabiliti con D.P.C.M., fermo restando che *"i poteri autorizzatori devono fondarsi su criteri obiettivi, stabili nel tempo e resi previamente pubblici"* (art. 66.4);
- che *"sono abrogate le disposizioni incompatibili con quanto previsto nei commi 3 e 4 del presente articolo"* (art. 66.5).

Nonostante queste modifiche, la disciplina nazionale sui poteri speciali non ha nuovamente convinto la Commissione, che nel febbraio 2003 ha inviato all'Italia una seconda lettera di costituzione in mora, nella quale ha invitato il Governo a dimostrare la legittimità dei poteri speciali inseriti per la salvaguardia degli obiettivi di interesse generale in Telecom Spa, Eni Spa, Enel Spa e Finmeccanica Spa I dubbi della Commissione si sarebbero, a quanto pare, concentrati soprattutto sull'eccessiva vaghezza e discrezionalità dei criteri di esercizio dei poteri speciali.

Non va infatti trascurato che la Corte di Giustizia, nelle diverse sentenze in cui ha valutato la compatibilità con l'ordinamento comunitario delle normative nazionali, che riconoscono all'esecutivo specifiche prerogative di intervento sulla struttura azionaria e sulla gestione di società privatizzate, ha fissato criteri e limiti molto stringenti<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Si tratta in particolare delle sentenze C-483/99, Commissione c. Repubblica francese; C-

Innanzitutto, è stato precisato che il ricorrere di un motivo di interesse generale non è condizione di per sé sufficiente a legittimare le restrizioni derivanti dalla golden share, essendo necessario che sussista una minaccia grave ed effettiva ad uno degli interessi fondamentali della collettività. La restrizione deve essere altresì necessaria e proporzionata.

È stato, in secondo luogo, evidenziato che i soggetti interessati devono poter conoscere in anticipo se e a quali condizioni saranno operative le limitazioni agli investimenti nel capitale sociale delle imprese privatizzate.

Infine, secondo la Corte, non deve essere riconosciuta all'esecutivo una discrezionalità troppo ampia in ordine all'attivazione dei poteri speciali, che renda poco trasparente e incontrollato il potere di limitare, o addirittura sopprimere, la libertà di circolazione dei capitali.

Per adeguarsi a questi criteri e per non incorrere in una seconda condanna il Governo ha dunque dovuto modificare in modo abbastanza penetrante la normativa nazionale sui poteri speciali, intervenendo proprio sulla fonte, ossia sulla L. 474 del 1994.

Sul punto, va detto che, se restano identici i soggetti nei cui statuti possono essere introdotti i poteri speciali, cambia invece radicalmente il contenuto di molti di essi.

Nei casi di assunzione di partecipazioni rilevanti da parte dei soggetti nei cui confronti opera il mite al possesso azionario e di conclusione di patti o accordi tra soci, che rappresentino almeno la ventesima parte del capitale sociale o la percentuale minore fissata dal Ministro dell'economia e delle finanze con proprio decreto, si passa infatti dal veto all'opposizione.

Il potere di opposizione deve essere esercitato entro dieci giorni, attraverso un provvedimento debitamente motivato in relazione al «concreto» pregiudizio arrecato agli interessi vitali dello Stato. Le conseguenze derivanti dal suo esercizio sono: il divieto per il cessionario delle azioni di esercitare il diritto di voto e quelli non aventi contenuto patrimoniale; e l'inefficacia degli accordi o patti parasociali.

---

367/98, Commissione c. Repubblica portoghese; C-503/99, Commissione c. Regno del Belgio.

Pressoché immutato resta il potere di veto allo scioglimento della società, al trasferimento dell'azienda, alla fusione, alla scissione, al trasferimento della sede sociale all'estero, al cambiamento dell'oggetto sociale, alle modifiche dello statuto che sopprimano o modifichino i poteri speciali.

Più ridotto risulta invece il potere di nomina degli amministratori: dalla nomina di almeno un amministratore o di un numero non superiore ad un quarto dei membri del consiglio e di un sindaco si passa infatti al potere di nomina di un unico amministratore senza diritto di voto.

Particolarmente rilevante è, infine, la possibilità riconosciuta ai soggetti interessati di presentare, entro sessanta giorni, ricorso al Tar del Lazio contro il provvedimento di opposizione o di veto.

Per la prima volta viene, poi, previsto che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, possono essere individuate le società per le quali, con deliberazione dell'assemblea straordinaria, i poteri speciali possono essere eliminati dagli statuti.

Quanto ai poteri speciali, la nuova disciplina dettata dalla finanziaria 2004 presenta indubbi aspetti positivi, risultando per molti profili compatibile con l'ordinamento comunitario.

Innanzitutto, l'opposizione – a differenza del gradimento, che si configura come un'autorizzazione preventiva – realizza un intervento ex post dell'esecutivo, più rispettoso dell'autonomia decisionale dell'impresa<sup>23</sup>.

In secondo luogo, il potere di opposizione risulta limitato nel tempo, potendo essere attivato solo entro termini rigorosi e molto ristretti.

Infine, gli interventi del Ministro possono avere luogo solo in caso di concreto pregiudizio agli interessi vitali dello Stato, devono essere motivati e possono essere sottoposti a controllo giurisdizionale.

Queste tre caratteristiche, che ricalcano in gran parte quelle previste nella normativa belga, giudicata legittima dalla Corte di Giustizia, rendono infatti le restrizioni, contenute nella nuova versione dei poteri speciali

---

<sup>23</sup> Questo giudizio è stato espresso dalla Corte di giustizia nella sentenza sulla causa C-503/99, Commissione c. Regno del Belgio.

italiani, oggettive e proporzionate.

La normativa nazionale così modificata avrebbe dunque dovuto superare positivamente il giudizio degli organi comunitari, anche se solo verificando i contenuti del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di ridefinizione, in dettaglio, dei criteri di esercizio dei poteri speciali si sarebbe potuta acclarare l'effettiva compatibilità dei medesimi con l'ordinamento comunitario.

E ancora una volta negativo al riguardo alla conformità delle norme italiane, visto il tenore del D.P.C.M. 10 giugno 2004, è risultato il parere della Commissione UE.

Nonostante i miglioramenti introdotti dalla L. 350/2003 alla L. 474/1994, rispetto all'originario impianto della medesima, la Commissione ha ancora una volta ritenuto ingiustificati i restanti controlli sull'assetto proprietario delle società privatizzate e sulle decisioni di gestione e ha invitato l'Italia a modificare nuovamente la legislazione. La richiesta della Commissione nella forma di un parere motivato, non ha peraltro trovato soddisfazione nella risposta dello Stato italiano ricevuta nel dicembre 2005 ed ha determinato la Commissione, nel giugno 2006, a portare la questione davanti alla Corte di giustizia delle Comunità europee. La Commissione ha ritenuto, in particolare, che le argomentazioni italiane a difesa della legge sono insoddisfacenti alla luce della pertinente giurisprudenza della Corte di giustizia considerato che i poteri speciali previsti dalla legge italiana limitano indebitamente le libertà di circolazione dei capitali e di stabilimento garantite rispettivamente dagli articoli 56 e 43 del Trattato.

L'ennesimo tentativo – di avvicinarsi nell'ambito della materia in argomento alle posizioni dell'Unione Europea – è stato dall'Italia effettuato con un recentissimo provvedimento contenuto nella Legge 6 aprile 2007, n.46 che ha convertito il D.L. 15 febbraio 2007, n.10 e che – all'art. 3, comma 1, del citato D.L. 10/2007 – ha abrogato l'art. 2450 del codice civile che, nel testo introdotto dal D.lgs. 6/2003 così disponeva: *“(Amministratori e sindaci nominati dallo Stato o da enti pubblici). - Le*

*disposizioni dell'articolo precedente si applicano anche nel caso in cui la legge o lo statuto attribuisca allo Stato o a enti pubblici, anche in mancanza di partecipazione azionaria, la nomina di uno o più amministratori o sindaci o componenti del consiglio di sorveglianza, salvo che la legge disponga diversamente. Qualora uno o più sindaci siano nominati dallo Stato, il presidente del collegio sindacale deve essere scelto tra essi”.*

## Capitolo III

### Privatizzazione formale e sostanziale delle aziende degli enti locali

#### *1. La scelta dello strumento della società per azioni a partecipazione pubblica quale forma di gestione dei servizi pubblici locali*

Il procedimento che porta un ente pubblico locale a decidere di costituire una società per azioni, o un'altra società di capitali, per la gestione di un servizio pubblico, rientra sicuramente nell'attività discrezionale della pubblica amministrazione<sup>24</sup>. Il vecchio testo dell'articolo 113 del Testo Unico sugli Enti Locali, approvato nel 2000, esplicitamente prevedeva come alternative per la gestione dei servizi pubblici locali la società per azioni o la società a responsabilità limitata a prevalente capitale pubblico, e la società per azioni a prevalente capitale privato<sup>25</sup>. Il nuovo testo dell'articolo 113, introdotto con l'articolo 35 della legge 448/2001, appare ad una prima analisi meno esteso al riguardo, prevedendo al comma 5 che "l'erogazione del servizio, da svolgere in regime di concorrenza, [avvenga] secondo le discipline di settore con conferimento della titolarità del servizio a società di capitali individuate attraverso l'espletamento di gare con

---

<sup>24</sup> Si vedano per quest'affermazione, in vero largamente condivisa, MELE, 2003, La società per Azioni quale forma attuale di gestione dei servizi pubblici. La società per azioni per gli Enti Locali, 2003, Giuffrè, Milano p. 119 e PIGNATARO, I Servizi Pubblici Locali nel nuovo sistema delle Autonomie, 2005, Cedam, Padova pag. 179.

<sup>25</sup> Articolo 113 d.lgs. 18 agosto 2000, n.267: "I servizi pubblici locali sono gestiti nelle seguenti forme:

- a) in economia, quando per le modeste dimensioni o per le caratteristiche del servizio non sia opportuno costituire una istituzione o una azienda;
- b) in concessione a terzi, quando sussistano ragioni tecniche, economiche e di opportunità sociale;
- c) a mezzo di azienda speciale, anche per la gestione di più servizi di rilevanza economica ed imprenditoriale;
- d) a mezzo di istituzione, per l'esercizio di servizi sociali senza rilevanza imprenditoriale;
- e) a mezzo di società per azioni o a responsabilità limitata a prevalente capitale pubblico locale, qualora si renda opportuna, in relazione alla natura o all'ambito territoriale del servizio la partecipazione di più soggetti pubblici o privati;
- f) a mezzo di società per azioni senza il vincolo della proprietà pubblica maggioritaria a norma dell'articolo 116".

procedura di evidenza pubblica”. Questa formulazione, che non menziona esplicitamente la società mista tra le opzioni a disposizione dell’amministratore locale, viene ritenuta evidentemente insufficiente dal legislatore, che interviene nuovamente con la legge 326/2003. Il testo attuale del comma 5, rientrato nel solco della tradizione precedente, recita ora: *“L’erogazione del servizio avviene secondo le discipline di settore e nel rispetto della normativa dell’Unione Europea, con conferimento della titolarità del servizio: 1) a società di capitali individuate attraverso l’espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica; 2) a società a capitale misto pubblico – privato nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l’espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica che abbiano dato garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza secondo le linee di indirizzo emanate dalle autorità competenti attraverso provvedimenti o circolari specifiche; 3) a società a capitale interamente pubblico a condizione che l’ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l’ente o gli enti pubblici che la controllano”*. La forma della società a partecipazione mista viene inoltre prevista al comma precedente, con riguardo all’attività di gestione delle reti, qualora essa sia separata dall’erogazione del servizio. In tutte queste ipotesi, la scelta di costituire una società per azioni per la gestione dei servizi pubblici locali non può essere lasciata al mero arbitrio degli amministratori dell’ente: la discrezionalità della scelta richiede che essa possa essere giustificata dalla dimostrazione della seppur potenziale maggiore idoneità dello strumento scelto al conseguimento del fine pubblico stabilito<sup>26</sup>.

È pertanto necessario dimostrare in primo luogo di aver svolto un’attenta analisi delle diverse possibilità esistenti per il raggiungimento dell’interesse pubblico perseguito.

---

<sup>26</sup> Si vedano a questo proposito MELE, 2003, p. 119 – 122 e CAMMELLI, *società a partecipazione pubblica nel sistema locale*, 1997, Maggioli, Bologna p. 207 – 208.

Non pare sufficiente portare come giustificazione la constatazione di non avere nel proprio apparato organizzatorio le figure professionali, le strumentazioni e le attrezzature tecniche necessarie per lo svolgimento del servizio: ciò infatti sarebbe superabile in diversi modi, sia indicendo un contratto di appalto per reperire i soggetti professionalmente qualificati, sia per mezzo della costituzione di un'azienda speciale, a cui possono essere conferite tutte le necessarie strutture e tutto il personale professionalmente qualificato. Allo stesso modo non è risolutivo asserire la necessità di disporre per il servizio di una struttura organizzata secondo le regole del diritto privato, dal momento che tra le varie possibilità vi è sempre l'utilizzo di un'azienda speciale, che utilizza le regole del diritto privato, almeno sotto il profilo operativo della gestione<sup>27</sup>.

Ma se dall'ambito del diritto applicabile alla società si passa a quello, se pure leggermente sfuggente, delle motivazioni e della mentalità aziendale, si capisce come grande sia la differenza tra il seguire le regole del diritto privato ed essere a tutti gli effetti un operatore "privato", che agisce sul mercato e ne accetta e ne segue le regole.

Questa distinzione appare essere decisiva, soprattutto alla luce del deficit di imprenditorialità che portò alla crisi del servizio pubblico dello scorso decennio. Occorre pertanto dimostrare che il servizio deve essere reso da operatori che, nonostante la situazione di monopolio o di quasi monopolio, si comportino seguendo le regole economiche del commisurare i costi alla produttività e del mirare ad una gestione utile del servizio. Ciò appare tanto più evidente se si considerano le società a partecipazione mista, nelle quali il capitale privato viene richiamato, oltre che per aiutare ad alleggerire il peso del servizio sulle finanze pubbliche, anche per portare una discreta garanzia che la società sarà orientata a cercare una gestione economica del servizio. Del resto, proprio il passaggio dalla società speciale di diritto pubblico allo strumento societario di diritto comune, come la società di capitali è parso auspicabile per un doppio ordine di ragioni: in primo luogo

---

<sup>27</sup> Argomenti portati da MELE, 2003, p. 121 – 124.

in quanto ciò avrebbe permesso di avvalersi di forme di gestione imprenditoriale (cioè basata su criteri di economicità e tendente al pareggio di bilancio al netto della remunerazione del fattore manageriale: privatizzazione formale); in secondo luogo, si sarebbe potuto fare ricorso a capitali di rischio privati, in modo da ricavare fondi per limitare la spesa pubblica e risanare il debito pubblico (privatizzazione sostanziale).

Prima del 1990 quest'opzione venne però dibattuta e, prevalsa la tesi affermativa, la possibilità per gli enti pubblici territoriali di utilizzare la società di capitali per l'erogazione dei servizi pubblici locali venne sottoposta a limiti interpretativi<sup>28</sup>. Se infatti in linea generale possiamo ricavare dall'articolo 11 del Codice Civile (*“le province ed i comuni, nonché gli enti pubblici riconosciuti come persone giuridiche godono dei diritti secondo le leggi e gli usi osservati come diritto pubblico”*) un generale riconoscimento, salvo norme contrarie, della capacità degli enti locali di operare nell'ambito del diritto privato, la giurisprudenza restava comunque divisa sui limiti da porre a questa facoltà. A fronte della giurisprudenza più aperta del Consiglio di Stato<sup>29</sup>, secondo cui *“la capacità negoziale dei comuni, ivi compresa quella di costituire società per azioni a partecipazione comunale, ha carattere generale e non può essere esclusa, salvo specifiche disposizioni, neppure per le attività istituzionali, fermo restando l'obbligo del comune di specificare le ragioni di pubblico interesse che fanno ritenere vantaggiosa l'istituzione di una società per azioni”*, altra giurisprudenza metteva in guardia contro il rischio dell'elusione dei procedimenti amministrativi e dei vincoli posti agli enti pubblici a garanzia della trasparenza dell'azione amministrativa, ad esempio nel procedimento della scelta dei soci<sup>30</sup>. Una situazione di tale incertezza non rappresentava certo una delle migliori condizioni per incentivare l'investimento di capitali da parte di un privato.

---

<sup>28</sup> V. BUONOCORE, *Autonomia degli enti locali e autonomia privata: il caso delle società di capitali a partecipazione comunale*, in *Giurisprudenza Commerciale*, n. 1, 1994, p. 9 – 10.

<sup>29</sup> Cons. St., Sez. V, 14 dicembre 1988, n. 818, in *Foro Amministrativo*, 1988, pagine 3632 e ss.

<sup>30</sup> TAR Puglia, Sez. I, 16 dicembre 1989, n. 581, in *Tribunali Amministrativi Regionali*, I, vol. 2, pag. 1194.

A compiere una scelta decisa in favore della possibilità per gli enti pubblici territoriali di esercitare il servizio pubblico tramite una società per azioni è la legge 142 dell'8 giugno 1990 che, all'art. 22 dispone che: *“i comuni e le province, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali. I servizi riservati in via esclusiva ai comuni e alle province sono stabiliti dalla legge. I comuni e le province possono gestire i servizi pubblici nelle seguenti forme: [...] e) a mezzo di società per azioni a prevalente capitale pubblico locale, qualora si renda opportuna, in relazione alla natura del servizio da erogare, la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati”*. Nonostante l'espresso riconoscimento compiuto al punto e), è immediatamente evidente che una previsione così sintetica e generale<sup>31</sup>, come del resto si confà ad una norma di principio, che rinvia alla disciplina legislativa di settore ed allo statuto, manchi degli elementi sufficienti per delineare una disciplina in qualche modo esaustiva della fattispecie della società per azioni a partecipazione mista, cosa che, anche alla luce della giurisprudenza precedentemente riportata, crea in primo luogo problemi nel delineare la procedura da seguire per la scelta del socio privato, oppure per individuare i limiti operativi della nascente società<sup>32</sup>.

Ulteriori problemi, poi, si noti incidentalmente, sono nati dall'interrogativo riguardante la possibilità per gli enti locali di esercitare i servizi pubblici locali per mezzo di una società a responsabilità limitata, soluzione questa che sarebbe particolarmente utile ed efficace per i piccoli comuni, per i quali il ricorso alla società per azioni potrebbe risultare eccessivamente gravoso e non giustificato dalla dimensione delle necessità: anche se nell'art. 22 si parla solamente di società per azioni, la tesi estensiva traeva origine dal fatto che all'art. 32, cpv, lett. f, della medesima legge, a

---

<sup>31</sup> Come segnalato, tra gli altri, da CAMMELLI e ZIROLDI, 1997, p. 23.

<sup>32</sup> Cfr. ACQUAS – LECIS, *La società mista*, in *Legislazione / Oggi*, collana diretta da Paolo Cendon, 2001, Giappichelli, Torino 2001, p. 14 – 15.

proposito delle competenze dei consigli si parlava in generale di “partecipazione dell’ente locale a società di capitali”.

In dottrina<sup>33</sup> ed in giurisprudenza<sup>34</sup>, nonostante si riconoscesse la ragionevolezza e l’auspicabilità di un’eventuale previsione normativa che permettesse anche il ricorso alla società a responsabilità limitata, l’orientamento fu di interpretare le forme di esercizio dei pubblici servizi previste dall’art. 22 L.142/90 in modo tassativo (come poteva desumersi dall’elencazione precisa contenuta nel testo normativo). A conferma di ciò, e a risolvere ogni incertezza, provvederà poi il legislatore che con la Legge 127 del 15 maggio 1997 ha modificato l’articolo in questione aggiungendo il riferimento espresso alla società a responsabilità limitata per la gestione dei servizi pubblici locali.

Con le disposizioni fin qui richiamate il legislatore incomincia il cammino di privatizzazione; la previsione della legge 142 è soltanto di una privatizzazione di tipo formale, relativa alle modalità di gestione: l’obiettivo non è di passare totalmente la gestione del servizio al privato, ma di introdurre forme di gestione di tipo privatistico che garantissero al servizio pubblico:

- una maggiore trasparenza e una distinzione di responsabilità tra organi politici e organi gestori (regime societario dei bilanci, delle scritture contabili, dell’ufficio degli amministratori);
- la distinzione tra le responsabilità politiche e quelle di tipo civile o penale, essendo pacifica l’applicazione della disciplina del fallimento, dal momento che non si applica alla nascente società la previsione di cui all’art. 2221 c.c. (sottrazione degli enti pubblici economici alle procedure concorsuali in caso di dissesto)<sup>35</sup>;
- maggiore flessibilità decisionale, utilizzando prevalentemente le forme

---

<sup>33</sup> Cfr. CAMMELLI e ZIROLDI, 1997, p. 83 - 84

<sup>34</sup> Si vedano le decisioni del Tribunale di Roma, 11 aprile 1996, in *Le società*, 1996, p. 1291 – 1292, e della Corte d’Appello di Bologna, 11 luglio 1997, citata in *ACQUAS – LECIS*, 2001, p. 16 - 17

<sup>35</sup> Come sostenuto da SORACE, *Servizi pubblici locali e iniziativa privata*, in *Economia Pubblica*, 1-2, 1993, p. 14

del diritto privato al posto di quelle del diritto amministrativo; questo dovrebbe rendere il servizio pubblico più vicino alle esigenze del mercato, e quindi più sensibile ai bisogni dei cittadini – utenti;

- possibilità di reperire all'esterno, presso soci privati, banche, investitori istituzionali, ulteriori risorse economiche per l'espansione o il miglioramento del servizio, o per sviluppare economie di scala;

- possibilità di reperire sul mercato con maggiore facilità e flessibilità le risorse umane per la gestione, o le capacità tecniche necessarie.

## ***2. L'avvio delle dismissioni.***

Il cambiamento innescato dalla previsione di società a partecipazione mista per l'esercizio dei servizi pubblici locali non si era ancora metabolizzato quando, due anni più tardi, interviene una nuova inversione di tendenza, o meglio, un'apertura ancora più coraggiosa: quella delle dismissioni, ovvero l'inizio della fase di privatizzazione sostanziale del settore.

Mentre nel 1990 il problema che si intendeva risolvere era quello di aggiornare e di rendere più efficienti e più flessibili gli strumenti di gestione in mano pubblica, mantenendo inalterato il confine con la gestione privata, come dimostrano la partecipazione maggioritaria (che garantisce il pieno controllo dell'impresa) e l'assenza di concessione, a partire dal 1992 anche queste barriere vengono a cadere. Anche se è oltremodo arduo stabilire contatti tra le vicende delle imprese pubbliche nazionali e quelle delle imprese pubbliche locali, non è difficile scoprire il nesso, quantomeno di carattere politico-economico, tra le privatizzazioni a carattere nazionale avviate nel luglio di quell'anno dal governo Amato e il nuovo tipo di gestione previsto per i servizi pubblici locali<sup>36</sup>.

Non è questa la sede per la trattazione esaustiva dei temi in argomento, ma fa comunque fatto cenno al fatto che le vicende normative e applicative relativamente alle dismissioni a livello locale risulteranno fortemente

---

<sup>36</sup> Come suggerito da CAMMELLI e ZIROLDI, 1997, p. 26 – 27.

influenzate, nel loro dispiegarsi, dall'altro grande tema che si dibatte in parallelo: la possibilità o meno di mantenimento del privilegio espresso dalla legge 142/90 per le società c.d. a capitale maggioritario pubblico, ossia l'affidamento del servizio senza necessità della gara, anche in capo a società mista con capitale di controllo privato.

Infatti una situazione come quella in precedenza descritta sarebbe in palese contrasto con le attuali discipline comunitarie, senza contare che il privilegio per il socio privato sarebbe probabilmente in contrasto con le regole della nostra costituzione economica e con le regole più basilari di uguaglianza formale di fronte alla pubblica amministrazione. Allora, per bilanciare questa deroga dal punto di vista del diritto pubblico, l'affidamento di servizio pubblico senza concessione, appunto, è stato necessario per il legislatore introdurre una seconda deroga, questa volta alle previsioni del diritto societario, prevedendo la scelta dei soci privati con procedure concorsuali. Questo porterà tra l'altro alla conclusione paradossale – anch'essa qui impossibile da adeguatamente commentare – che, data la qualifica di amministrazione aggiudicatrice pur in capo alla società con capitale pubblico minoritario, ai sensi della direttiva servizi 92/50 (attuata dal d.lgs. 157/1995), il risultato di un processo di dismissione invece una gestione disposta a favore di un soggetto tenuto alle procedure concorsuali previste dalla normativa comunitaria per i servizi, le opere e le forniture della pubblica amministrazione.

### ***3. La vendita a privati di azioni di società esercenti servizi pubblici locali***

Risulta, dunque, come detto, oramai principio consolidato quello per cui gli Enti pubblici, in particolare gli Enti locali, abbiano una generale capacità di diritto privato e, pertanto, possano costituire società di capitali ed acquisire partecipazioni nelle stesse. Ancora oggetto di molteplici verifiche e discussioni, invece, il fatto che gli stessi enti locali possano scegliere liberamente i soci con i quali concludere il contratto di società o, viceversa,

la scelta dei soci privati delle società miste debba sempre e comunque avvenire previo esperimento di una gara pubblica.

Senza qui soffermarsi sul pur interessante tema dell'attuale meccanismo normativo-procedimentale preordinato alla selezione – in fase di neo costituzione societaria – del socio di maggioranza oppure di minoranza delle società miste costituite dagli enti locali, vale invero la pena di approfondire – così da ben comprendere quanto *infra* esposto in relazione alle principali dismissioni nel campo dei trasporti – il punto relativo alle modalità di dismissione delle società per azioni di proprietà degli enti locali.

L'art. 1, comma 6 della L. 474/1994 prevedeva che:

*“Gli enti pubblici individuano criteri e procedure per la dismissione delle partecipazioni da essi detenute in conformità con le vigenti norme in materia di dismissione di partecipazioni dello Stato”.*

Fino all'entrata in vigore della L. 127/1997, pertanto, l'alienazione delle partecipazioni degli enti pubblici, ivi compresi gli enti locali, doveva avvenire in conformità alle *"vigenti norme in materia di dismissione di partecipazioni dello Stato"* e, quindi, secondo le modalità stabilite dalla L. 474/1994 (OPV; "trattativa diretta"; *mix* di OPV e trattativa diretta; trattativa diretta finalizzata a costituire un "nucleo stabile" di azionisti di riferimento).

La L. 127/1997 (c.d. "Bassanini *bis*") ha abrogato l'art. 1.6 della L. 474/1994 (art. 17, comma 60), con disposizioni al riguardo confermate – pur se con riferimenti e richiami normativi diversi – dal D.lgs. 267/2000, e ha previsto, riguardo alle tematiche in via di esame, che: *"Le partecipazioni nelle società di cui al comma 1 [spa che derivano dalla trasformazione per atto unilaterale delle aziende speciali] possono essere alienate anche ai fini e con le modalità di cui all'art.116* (così l'art.115.5 D.lgs. 267/2000, che riproduce con identiche parole il precedente art.17, comma 55, della L. 127/1997). La richiamata disposizione (art.116 D.lgs.267/2000), infatti, non disciplina in via diretta la dismissione delle partecipazioni delle società

che derivano dalla trasformazione delle aziende speciali, bensì la costituzione ex novo di tali società e le modalità di scelta dei soci privati di maggioranza, da effettuarsi con previo esperimento di procedura cd. ad evidenza pubblica.

In definitiva, la L. 127/1997, con disposizioni confermate dal D.lgs. 267/2000 (art.115.5) ha previsto che le vendite delle partecipazioni (di maggioranza o di minoranza) degli enti locali nelle società che gestiscono servizi pubblici potessero avvenire con le modalità previste dalla L. 474/1994 e che, nel caso di cessione di partecipazioni di *controllo*, la vendita potesse avvenire anche attraverso la procedura prevista dal D.P.R. 533/1996.

La disciplina applicabile alle vendite degli enti locali è risultata dunque in parte *diversa* da quella applicabile alle vendite dello Stato, le quali possono avvenire *solo* con le modalità previste dalla L. 474/1994, non essendo assolutamente applicabile a tali vendite la procedura prevista dal D.P.R. 533/1996.

Riepilogando.

Le dismissioni delle partecipazioni degli enti locali nelle società di gestione di servizi pubblici non sono soggette alle norme sulla contabilità dello Stato (art. 1.1., L. 474/1994), e potevano avvenire – questo almeno sino all'intervenuta abrogazione del citato art.115, comma 5, del D.lgs. 267/2000 operata dall'art.35, comma 12, lett. d), n.2) della L. 448/2001 – mediante:

- 1) "*offerta pubblica di vendita*" (art. 17.54, L. 127/1997 e art. 1.2. L. 474/1994);
- 2) "*trattative dirette con i potenziali acquirenti*" (art. 17.54, L. 127/1997 e art. 1.2., L. 474/1994);
- 3) *mix* di OPV e di trattativa diretta (art. 17.54, L. 127/1997 e art. 1.2., L. 474/1994);
- 4) vendita mediante "*trattativa diretta*" al fine di costituire "*un nucleo stabile di azionisti di riferimento*" (art. 17.54, L. 127/1997 e art. 1.3., L.

474/1994);

5) vendita, nel caso di partecipazioni di *controllo*, attraverso la procedura di confronto concorrenziale prevista dal D.P.R. 533/1996 (art. 17.55, L. 127/1997).

In pratica, però, fino a tempi recenti la stragrande maggioranza delle vendite di azioni di enti pubblici locali sono avvenute secondo le modalità previste dalla L. 474/1994 (si vedano, ad esempio, le vendite della AMGA di Genova, dell'AEM di Milano, dell'ACEA di Roma e della AFM di Bologna).

La complessa procedura prevista dal D.P.R. 533/1996 risulta invece assai desueta<sup>37</sup> nell'ambito delle dismissioni probabilmente in quanto sostanziate in una gara ad evidenza pubblica di complesso esperimento (procedura analoga a quella obbligatoria, senza alternativa alcuna, per la scelta del socio privato di società a partecipazione mista) conformemente a quanto sancito dal comma 5 dell'articolo 113 del Testo Unico sugli Enti Locali. Detta procedura di gara, se prescelta, deve essere *“indetta nel rispetto degli standard qualitativi, quantitativi, ambientali, di equa distribuzione sul territorio e di sicurezza definiti dalla competente Autorità di settore o, in mancanza di essa, dagli enti locali”*. In tali casi, pertanto, la scelta tra le procedure ad evidenza pubblica ritenute accettabili alla luce della normativa vigente avverrà tra l'asta pubblica e la licitazione privata, o procedura ristretta. Anche ai fini del diritto comunitario si deve evidenziare che le due procedure sono state ritenute equipollenti dalla maggior parte della legislazione<sup>38</sup>.

L'asta pubblica è procedura aperta, in cui ogni impresa interessata può presentare un'offerta; la gara si apre con la pubblicazione di un bando, a cui segue la presentazione delle offerte, che vengono prima analizzate da un punto di vista del rispetto dei requisiti economico e finanziari fissati e poi nel merito<sup>39</sup>. Secondo taluni commentatori tale procedura, adattata alla

---

<sup>37</sup> Dismissione con procedura ristretta assimilata all'appalto concorso di cui al d. lgs. 157/95 è quella esperita per la privatizzazione della SAGAT spa, infra ampiamente illustrata.

<sup>38</sup> Si veda CARANTA, *I Contratti Pubblici*, 2004, Giappichelli, Torino, pag. 341

<sup>39</sup> Si veda CARANTA, 2004, pag. 340 – 342

casistica oggetto della presente trattazione, verterebbe principalmente sull'esame dell'offerta economica, ossia sull'offerta da parte dei privati per il capitale da sottoscrivere<sup>40</sup>. La gara ad asta pubblica avrebbe pertanto come obiettivo la selezione di un partner "finanziatore", dal momento che essa appare poco flessibile e difficilmente modificabile per la valutazione di requisiti che esulino dall'aspetto economico dell'offerta.

La procedura ristretta, o licitazione privata, al contrario, prevede la partecipazione alla gara vera e propria solamente delle imprese invitate dall'amministrazione aggiudicatrice. In una prima fase, detta di prequalificazione, vengono escluse le imprese che non presentino adeguati requisiti tecnici o economico – finanziari; in seguito si procede all'invito di un numero determinato di imprese, tra le quali viene individuata l'offerta migliore<sup>41</sup>.

Un primo, evidente vantaggio di tale procedura è la maggiore praticità di gestione, dal momento che il numero minore di offerte da valutare porta vantaggi dal punto di vista della durata del procedimento e del costo dello stesso: rilevi che possono essere essenziali per rendere preferibile la gara secondo licitazione privata, considerato anche che per diversi servizi pubblici locali non si tratta di operazioni di enorme valore economico, che pertanto difficilmente giustificherebbero un grande dispendio di tipo procedurale.

Inoltre, tale procedura, dotando l'amministrazione di maggiore discrezionalità nella scelta delle società da ammettere, appare più adatta a valutare le diverse qualità professionali dell'aspirante socio, e pertanto appare più idonea alla scelta qualora essa, come dovrebbe essere nella maggior parte dei casi, riguardi soci operatori che contribuirebbero con le loro capacità produttive e professionali alla gestione della società<sup>42</sup>.

Per quanto riguarda invece i criteri di aggiudicazione della gara, in

---

<sup>40</sup> Secondo l'opinione di MARCHI, 1998, pag. 382

<sup>41</sup> Si veda CARANTA, 2004, pag. 342 – 344

<sup>42</sup> Si veda MARCHI, *Le società maggioritarie nella gestione dei servizi pubblici: scelta del partner di minoranza ed esecuzione di opere*, in Rivista Trimestrale degli Appalti, 1998, pag. 382.

alternativa a quello del prezzo più basso vi è il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa, che permette un maggior margine di apprezzamento all'amministrazione aggiudicatrice, in relazione a fattori di carattere tecnico.

In conclusione, pare dunque essere la procedura ristretta con una valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa la tipologia di gara ad evidenza pubblica che si presentava maggiormente in linea con le esigenze della scelta del socio privato nelle società a capitale misto o alla dismissione di partecipazione azionaria. Ciò per ragioni di economicità e di praticità, nonché per l'ampio spazio lasciato alla valutazione discrezionale dei singoli aspiranti tale da costituire un accettabile sostitutivo di quell'*intuitus personae* che secondo i pareri di molta dottrina sarebbe stato necessario conservare per non vanificare lo spirito del contratto societario.

Terminato il necessario approfondimento delle diverse fattispecie di cui sopra, pare potersi ragionevolmente concludere nel senso che, a seguito dell'abrogazione del richiamato art.115, comma 5 del D.lgs. 267/2000 e, successivamente, altresì, alla ricordata innovazione apportata all'originario testo dell'art.1, comma 2, della L. 474/1994 dalla L. 350/2003, la dismissione delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici sia ora unitariamente regolamentata e sia, in ultima analisi, da effettuarsi *“con modalità trasparenti e non discriminatorie, finalizzate anche alla diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali”* (art.1, comma 2, L.474/94 testo vigente), con libertà di scelta, indi, di una delle suddescritta modalità, ma anche con la messa a punto di procedure e modalità alternative, pur nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

## Capitolo IV

### Privatizzazioni e liberalizzazione e concorrenza

#### *1. I servizi pubblici esercitati in regime di monopolio e in regime di concorrenza*

La privatizzazione di imprese industriali operanti in regime di concorrenza non ha presentato, né presenta, particolari difficoltà: si trattava, e si tratta, di selezionare il miglior acquirente in base a criteri oggettivi e trasparenti: questo è in estrema analisi, il principale risultato a cui mirano tutte le procedure di vendita previste per queste privatizzazioni.

Affatto diversa è la situazione per la privatizzazione di imprese che gestiscono servizi di pubblica utilità. In questi casi le imprese sono spesso esercitate in regime di monopolio, sicché per la loro privatizzazione non è sufficiente selezionare il miglior acquirente in base a criteri oggettivi e trasparenti, ma occorre anche evitare due possibili inconvenienti:

- a) che il monopolio pubblico si trasformi in un monopolio privato, con possibili sovrapprofitti monopolistici dell'acquirente, e senza stimoli competitivi al miglioramento dell'efficienza e della qualità dei servizi;
- b) che i servizi pubblici, gestiti in un'ottica esclusivamente privatistica, non considerino gli interessi collettivi, e non assicurino pertanto la continuità, qualità e prezzo dei servizi, la loro diffusione, la libertà di accesso e la parità di condizioni per gli utilizzatori, ecc..

Per contrastare i due inconvenienti ora ricordati possono essere utilizzati diversi strumenti. Più precisamente:

- il trasferimento del monopolio pubblico ai privati può essere evitato facendo precedere la privatizzazione dalla liberalizzazione dei settori oggetto di riserva di legge o di concessione in esclusiva, così da introdurre o creare una situazione, anche parziale o potenziale, di mercato concorrenziale. Qualora la semplice liberalizzazione non sia

sufficiente ad eliminare situazioni di monopolio naturale o di fatto, ad es. nei casi di infrastrutture uniche, è pur sempre possibile –con adeguate misure – introdurre una concorrenza nella fornitura dei servizi;

- l'interesse della collettività può essere tutelato sia attraverso la convenzione di affidamento del servizio, sia attraverso lo statuto ed i patti parasociali della società privatizzata, sia da regole e vincoli che possono essere posti in occasione della privatizzazione (soggezione ad una Autorità di regolazione del servizio, poteri speciali attribuiti al Tesoro, altre clausole statutarie ecc.).

Si è visto che la liberalizzazione (abolizione dei monopoli legali e delle concessioni esclusive) è misura efficace per eliminare le situazioni di monopolio “legale” di cui godevano molti Enti trasformati in società per azioni.

Si è altresì visto che , nei settori di monopolio “naturale” o di “fatto”, per creare concorrenza occorre – oltre alla liberalizzazione – l'introduzione di nuove regole, che variano in relazione alle diverse situazioni di fatto ed allo sviluppo della tecnologia nei diversi settori.

Nelle situazioni di monopolio la liberalizzazione e la ri-regolamentazione devono precedere la privatizzazione, altrimenti:

- il trasferimento della proprietà ai privati determina il risultato unanimemente criticato, di trasferire dal pubblico al privato le posizioni monopolistiche, consentendo ingiustificati sovrapprofiti ai nuovi proprietari privati;
- la mancanza di trasparenza e di certezze circa i tempi ed i contenuti della futura liberalizzazione del settore da un lato impedisce una corretta e congrua determinazione del valore delle aziende da privatizzarsi (come si fa a stabilire il valore di un'impresa della quale si ignora quanto tempo durerà il monopolio e, soprattutto, quale disciplina sarà emanata nel settore per eliminare il monopolio ed introdurre la concorrenza?) e, d'altro lato, rende più difficile

introdurre, dopo la privatizzazione, regole e misure a favore della concorrenza (i privati che hanno acquistato un'impresa che agisce in posizione di monopolio cercheranno di opporsi e di ritardare con ogni mezzo la modifica della situazione di monopolio che li avvantaggia).

Per evitare gli inconvenienti ora indicati occorre che la privatizzazione delle imprese che agiscono in situazione di monopolio sia preceduta dalla liberalizzazione e dalla ri-regolamentazione dei relativi settori di attività<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> In senso conforme v. D. Siniscalco ed altri, *Privatizzazioni difficili*, Bologna, 1999, p. 91 dove si sottolinea che “per privatizzare un monopolio che eroga servizi di pubblica utilità è necessario aver risolto i problemi di apertura del mercato e di regolamentazione. Se ciò non accade, la privatizzazione si limita a trasferire un monopolio naturale in mani private” L'autore smentisce anche “l'opinione secondo la quale i governi dovrebbero privatizzare prima e regolamentare poi, in modo da trarre il massimo valore dagli acquirenti”: in realtà “i proventi sono maggiori quando la regolamentazione è già operativa” (pp. 107 e 109).

## Capitolo V

### I vincoli alle privatizzazioni posti dal diritto comunitario.

#### *1. Le norme del Trattato e i principi comunitari*

Al fine di rendere più completa la trattazione del tema oggetto del presente lavoro, appare utile ed opportuno anche delineare quale è la cornice comunitaria entro la quale si muove la vicenda delle dismissioni delle società di diritto italiano a partecipazione pubblica.

Il quadro comunitario gioca infatti un ruolo chiave nell'influenzare le decisioni del nostro legislatore nazionale, e i suoi principi sono indispensabili per affrontare in maniera esauriente, *de iure condito* e *de iure condendo*, la materia in esame.

Trovandoci nel campo del diritto pubblico dell'economia, assistiamo in campo europeo a scelte di fondo molto differenti tra i diversi paesi, e a filosofie e strutture giuridiche difficilmente conciliabili e riducibili ad un comune denominatore. Il legislatore comunitario si trovava nella difficile situazione di dover dettare dei principi generali, per loro natura sovraordinati alle discipline nazionali, e, come vedremo, ha intrapreso l'unica strada percorribile in materia, che è stata quella di non prendere posizioni nelle questioni di "fine tecnicismo e di teoria generale del diritto"<sup>44</sup>, per dedicarsi a dettare discipline estremamente pragmatiche. Questo però può porre per l'interprete nazionale diversi problemi interpretativi, che sono per ciò al centro dell'esposizione di questo capitolo. La problematica a monte di tale dibattito riguarda le modalità di organizzazione e gestione dei servizi pubblici, e rappresenta oggi un elemento di cruciale importanza nei rapporti tra gli ordinamenti nazionali e il diritto comunitario, nonché tra le prerogative delle rispettive istituzioni. Da un parte si tratta di individuare ciò che appartiene alle prerogative delle istituzioni pubbliche nazionali per quanto riguarda la definizione delle

---

<sup>44</sup> Si veda CARANTA, 2004, p. 95

funzioni e dei compiti propriamente pubblici, ovvero la modulazione dei confini tra pubblico e privato, e pure le scelte relative ai modelli organizzativi da assumere per lo svolgimento di quelle funzioni e di quei compiti.

Dall'altra parte si tratta di verificare l'ambito della doverosa attività delle istituzioni europee, ed in particolare della Commissione e della Corte di Giustizia, che devono vigilare sull'applicazione delle norme del Trattato CE e del diritto comunitario, al fine di tutelare l'effettività e il funzionamento del mercato unico e della concorrenza.

La prima, evidente difficoltà che si palesa allo studioso che si accinge alla lettura ed all'esame del diritto comunitario utilizzando "le lenti" del diritto nazionale è che, quelli che in acque nazionali possono apparire come punti fermi e concetti da cui partire, in acque comunitarie non hanno precisi corrispondenti, oppure semplicemente non esistono.

Tanto per esemplificare, si noti come a livello comunitario è impossibile trovare una definizione generale ed esplicita di "servizio pubblico". Infatti, l'articolo 50 (ex 60) del Trattato, quando definisce i servizi, si riferisce a "prestazioni fornite normalmente dietro retribuzione, in quanto non siano regolate dalle disposizioni relative alla libera circolazione delle merci, dei capitali e delle persone", ed indica quali settori in cui tale attività è resa, i settori industriale, commerciale, artigianale e delle libere professioni.

Da tali servizi (per rientrare un istante nell'ottica nazionale) sono esclusi solamente i servizi pubblici di carattere sociale, o, per utilizzare l'espressione del Testo Unico riformato (e, per vero, già orfano di tale disposizione), "a carattere economico", e ad essi si applicano i principi di libera circolazione e di libera concorrenza previsti nel Trattato. Tale amplissima categoria viene quindi a comprendere i servizi svolti da un privato e i servizi pubblici di natura economica di cui è titolare un ente pubblico territoriale<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Si veda a questo proposito ROSSI, in *Diritto Amministrativo*, Volume II, *Approfondimenti*, 2005, Giuffrè, Milano, pag. 65 – 67 "La titolarità del servizio esprime la legittimazione dell'ente ad assumere e prestare il servizio. La distinzione della titolarità dalla gestione consente all'ente di non gestire necessariamente in modo diretto il servizio oppure di non doverlo gestire

Dunque, in sintesi, è economica qualsiasi attività esercitata in un determinato mercato, in competizione con altri operatori, diretta alla fornitura di beni o servizi dietro corrispettivo (non politico o simbolico, ma remunerativo), normalmente finalizzata al profitto o quanto meno oggettivamente idonea al conseguimento di risultati economici<sup>46</sup>. Infatti, la posizione del Trattato comunitario rispetto alla proprietà pubblica o privata delle imprese è di neutralità: l'art. 86 (ex 90) del Trattato prevede che gli Stati membri possano riconoscere ad imprese pubbliche o ad altre imprese *diritti speciali od esclusivi* per la gestione di determinati servizi di interesse generale, ma vieta in generale misure contrarie al principio di non discriminazione e alle libertà comunitarie; stabilisce, poi, che le imprese incaricate della gestione di servizi interesse economico generale sono soggette alle norme comunitarie ed in particolare a quelle in materia di concorrenza *“nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, alla specifica missione loro affidata”*. Questa disposizione, che potrebbe riguardare ciò che a livello nazionale è qualificato come servizio pubblico a carattere economico<sup>47</sup>, appare diretta infatti non tanto a regolare le modalità di affidamento o di organizzazione dei pubblici servizi, quanto ad evitare l'eventualità che il conferimento di diritti speciali ed esclusivi all'impresa di servizio pubblico non sia strettamente funzionalizzato alle finalità del servizio pubblico stesso, ma costituisca un'ingiustificata rendita di posizione per il gestore<sup>48</sup>,

---

necessariamente mediante enti pubblici, nemmeno quando il servizio è assunto in monopolio. Il servizio infatti può essere svolto da un privato sulla base di un provvedimento con cui si cede solo la gestione e non la titolarità del servizio.

<sup>46</sup> Si veda., ad esempio, Corte di Giustizia, sentenza 21 settembre 1999 causa C 67/96, in Raccolta della giurisprudenza dell'Unione Europea, Corte di Giustizia, 1999, I-5751.

<sup>47</sup> Di questa opinione PIGNATARO, *Servizi Pubblici Locali nel nuovo sistema delle Autonomie*, 2005, Cedam, Padova, pag. 39.

<sup>48</sup> Gestore che, lo ricordiamo, può essere un'impresa pubblica ma anche un privato. Infatti “settore pubblico, impresa pubblica e servizio pubblico sono certo elementi tra loro strettamente connessi che conoscono larghe zone di sovrapposizione, ma conservano una precisa autonomia reciproca sia sul piano concettuale che sul piano del diritto positivo”. Pertanto “il concetto di servizio pubblico (nella problematica accezione fatta propria dalla UE) non coincide con quello del settore pubblico nel diritto comunitario, perché vi sono imprese pubbliche che non esercitano servizi pubblici e vi sono servizi pubblici che sono esercitati da imprese private”. CAMMELLI – ZIROLDI, 1997, pag. 97.

idonea ad alterare la concorrenza al di là del compito ad esso affidato. Del resto, proprio qui sta uno dei primi “punti di tensione”<sup>49</sup> insiti nella disciplina comunitaria, l’essere i servizi pubblici attività di produzione di beni e di servizi e, in quanto tali, rientranti nei principi generali di libertà, mentre la qualifica di pubblico rappresenta un dato che, in qualche modo, li sottrae ai principi stessi e li sottopone ad un regime di tipo particolare.

Pare caratteristica comune di diverse disposizioni del Trattato di enunciare una libertà e poi di arrestarsi di fronte a poteri o prerogative di diritto pubblico o di pubblica amministrazione: ad esempio dopo l’enunciazione della libertà di circolazione delle persone (articolo 39, già 48), viene prevista una deroga per gli impieghi della pubblica amministrazione. Così avviene anche per gli articoli che prevedono il diritto di stabilimento (articoli 43, già 52, e seguenti): ai sensi dell’art 45 (ex 55) del Trattato, sono escluse dalle norme comunitarie sulla libertà di stabilimento e sulla libera prestazione di servizi, le attività che “partecipino, sia pure occasionalmente, all’esercizio dei pubblici poteri”. Tale norma, in quanto recante una deroga ad alcuni tra i fondamentali principi di libertà economica del Trattato, è stata letta dalla Corte di Giustizia in modo comprensibilmente restrittivo<sup>50</sup>.

Segnatamente, con riferimento ai servizi pubblici, sono state escluse dalla deroga le attività di carattere tecnico che non implicano l’esercizio di poteri d’imperio in senso stretto, ossia l’espletamento di procedimenti amministrativi volti all’emanazione di veri e propri provvedimenti di carattere autoritativo. Non solo: anche quando si riscontra l’implicazione di poteri amministrativi in senso proprio, la giurisprudenza comunitaria sembra orientata a svolgere un’indagine supplementare: se tale elemento è meramente accessorio, non qualificante l’attività e dunque scindibile dalla stessa, esso non è sufficiente a legittimare la deroga di cui all’articolo 45<sup>51</sup>

Si può quindi notare come il Trattato eviti di prendere posizione in materia

---

<sup>49</sup> L’espressione è di CAMMELLI – ZIROLDI, 1997, pag. 95.

<sup>50</sup> Tra gli altri, si veda CAMMELLI – ZIROLDI, 1997, pagina 103.

<sup>51</sup> Si veda: Corte di Giustizia, sentenza 21 giugno 1974, causa 2/74, in Raccolta della giurisprudenza delle Comunità Europee, Corte di Giustizia, 1974, 631.

di gestione pubblica dell'impresa, una questione particolarmente insidiosa, specialmente al tempo della sua approvazione, quando diversi paesi avevano un peso pubblico ingente nell'economia (si pensi all'Italia, o alla Francia), mentre altri avevano una percentuale minima di capitale pubblico nell'economia (ad esempio la Germania, il Belgio, l'Olanda, la Danimarca).

Nonostante ciò, esso fissa chiaramente i principi della libera concorrenza e del libero mercato, facendo eccezione soltanto:

- per i settori che tradizionalmente costituiscono le funzioni pubbliche (sicurezza, giustizia, ecc...);
- per tutti quei settori, come la previdenza sociale, o l'istruzione, in cui non si mira a conseguire un profitto o a svolgere un'attività commerciale o industriale.

Per quanto riguarda invece la categoria del servizio d'interesse economico generale, in essa generalmente rientrano le categorie del trasporto, dell'energia e della comunicazione, ma si tratta di una categoria comunque indefinita e mutevole, dal momento che a seconda di diverse condizioni storiche, e anche di territorio, un servizio può o meno apparire tale.

Pertanto la grande divisione, alla luce del diritto comunitario, appare essere quella tra i servizi pubblici di carattere industriale e commerciale e le attività di diritto pubblico *strictu sensu*, che possono sfuggire all'applicazione delle regole di concorrenza.<sup>52</sup>

Alla luce delle norme del Trattato appena analizzate e di altra normativa in materia di trasporto ferroviario si può di seguito tentare un sintesi di quelli che sono i principi comunitari in materia di servizi pubblici<sup>53</sup>:

- a) distinzione tra carattere pubblico del servizio e natura pubblica o privata del gestore (art. 86 e 295 del Trattato CE; articolo 3 della Direttiva 91/440);
- b) non coincidenza tra natura pubblica del servizio e gestione riservata: ciò comporta, tra l'altro, la separazione tra reti e servizio (art. 96 del Trattato

---

<sup>52</sup> Per quest'affermazione, si veda PIGNATARO, 2005, pagine 42 – 43.

<sup>53</sup> Riportiamo qui la proposta di RANGONE, *I Servizi pubblici*, 1999, Il Mulino, Bologna, pag. 23 e segg. , di cui abbiamo trovato diversi riscontri positivi in dottrina.

CE; Direttiva 91/440);

c) separazione tra regolazione e gestione (Direttive 95/18 e 95/19);

d) equilibrio economico dei servizi pubblici (Direttiva 91/440 e Direttiva 95/19);

e) scelta concorrenziale del gestore nei mercati sottratti alla concorrenza (Trattato CE e libro verde della Commissione CE su “Gli appalti pubblici nell’Unione Europea, spunti di riflessione per il futuro” COM (96),583);

f) continuità, uguaglianza di trattamento e adattamento ai bisogni (Regolamento 1191/69, modificato dal Regolamento 1893/91);

g) universalità della prestazione.

## ***2. Obbligo di utilizzare procedure di vendita che assicurino trasparenza, competitività e par condicio dei concorrenti.***

Chiara riguardo alle modalità di dismissione delle pubbliche partecipazioni appare la visione del legislatore comunitario. Se, infatti, la scelta degli acquirenti delle società da privatizzare avviene mediante procedure che non risultano idonee a garantire che la medesima alienazione sia effettuata al miglior offerente, con gare aperte, trasparenti e senza discriminazioni, può verificarsi:

- che la dismissione sia effettuata ad un prezzo inferiore a quello di mercato, con evidente distorsione dei corretti meccanismi concorrenziali e con implicito, connesso, aiuto di Stato;
- che si favoriscano determinati acquirenti nazionali a scapito di altri potenziali acquirenti comunitari, con violazione dei principi di non discriminazione in base alla nazionalità (art.12, ex art.6 del Trattato CE), di libertà di movimenti di capitali tra Stati membri (art.56, ex art. 73.B del Trattato CE) e di diritto di stabilimento (art.43, ex art. 52 del Trattato CE).

La Commissione indica al riguardo due modalità di dismissione: OPV in borsa oppure vendita con aperto confronto concorrenziale. Tali modalità

appaiono evitare con sicurezza, se correttamente esperite, distorsioni concorrenziali e violazioni dei diritti riconosciuti dal Trattato.

Più in dettaglio:

- a. *“se la privatizzazione si effettua mediante la vendita di azioni in borsa, in generale, si presume che l’operazione abbia luogo a condizioni di mercato e non comporti elementi di aiuto”*;
- b. Se, invece, la società è privatizzata mediante contratti di vendita ad uno o più acquirenti, *“per poter affermare senza ulteriori accertamenti che l’operazione in questione non comporta elementi di aiuto occorre che siano soddisfatte le seguenti condizioni:*
  - *La vendita deve avvenire mediante procedura ad offerta pubblica aperta, trasparente ed incondizionata, non subordinata al risultato di altri atti quali l’acquisto di attività diverse da quelle offerte oppure la prosecuzione di alcune attività;*
  - *La società (rectius: la partecipazione) deve essere aggiudicata al miglior offerente;*
  - *Gli offerenti devono disporre di tempo e di informazioni sufficienti per compiere una valutazione adeguata delle attività su cui basare la propria offerta”*<sup>54</sup>.

Si noti ancora che, in caso di dismissione svolta con le modalità dianzi

---

<sup>54</sup> Così la XXIII Relazione sulla politica della concorrenza, 1993, punto 403. In senso conforme si veda, la decisione della Commissione, 15 luglio 1997, la quale ha ribadito che *“se la società è privatizzata non mediante collocamento in borsa, occorre rispettare un certo numero di condizioni ...”*, quelle, appunto, sopraindicate.

La dottrina italiana: per tutti si veda S.Carbone, Brevi note in tema di privatizzazioni e diritto comunitario, in *Dir comm. Int.* 1999 p. 231 ss. E p. 234; M.T. Cirenei, Le società di diritto “speciale” tra diritto comunitario delle società e diritto comunitario della concorrenza: società a partecipazione pubblica, privatizzazioni e “poteri speciali” in *Dir. Comm. Int.* 1998 p. 807 e ss. Si veda, infine la decisione del Consiglio di Stato 1° aprile 2000, cit. cap. relativo al caso SEA/ADR ove la Corte ha affermato il divieto per le imprese pubbliche di acquistare più del 2% del capitale di ADR, pur comportando una riduzione della platea dei potenziali acquirenti, non costituisce aiuto di Stato in quanto *“una trattativa diretta aperta a tutti gli investitori privati e anche a quelli pubblici con il limite di partecipazione al capitale del 2% non fa, al momento, emergere alcun concreto elemento di rischio in ordine alla congruità del prezzo di vendita. Deve convenirsi tuttavia che la riduzione della platea degli offerenti, conseguente alla legittima contrazione delle ammissibilità delle offerte dirette o indirette degli enti pubblici, obbliga ad una molto attenta valutazione della congruità economica delle offerte ammesse”*.

citare, le medesime “non sono soggette a notifica preventiva alla Commissione ... negli altri casi le cessioni devono essere esaminate per individuare eventuali elementi di aiuto e quindi sono soggette a notifica. Si tratta in particolare dei seguenti casi:

- Le cessioni concluse al termine di un negoziato con un unico potenziale acquirente o con un numero di offerenti selezionati;
- Le cessioni precedute dalla cancellazione del debito da parte dello Stato o, di altre imprese pubbliche o di organismi pubblici;
- Le cessioni precedute dalla conversione del debito in capitale azionario o aumento di capitale;
- Le cessioni effettuate in base a condizioni che non sono usuali in transazioni analoghe tra privati.

In ogni caso è esclusa la discriminazione sulla nazionalità degli eventuali acquirenti delle azioni o delle attività in questione.

Le cessioni a condizioni che non possono considerarsi normali condizioni commerciali devono essere precedute da una stima del valore delle imprese a cura di esperti indipendenti<sup>55</sup>.

Sebbene sia condivisibile la necessità di notifica preventiva nei casi in cui la privatizzazione sia accompagnata da aiuti di Stato, la semplice circostanza che una privatizzazione sia effettuata “a trattativa diretta”, senza una vera e propria procedura di gara aperta a tutti i potenziali interessati, non sembra sufficiente a far in ogni caso sospettare la presenza di elementi di aiuto di Stato ed a rendere necessaria la notifica preventiva. Laddove le dismissioni avvengano con modalità oggettive e trasparenti, anche se a trattativa diretta, e pur sempre nei casi di assenza di aiuti di Stato, non sembra necessario, ed in effetti non risulta sia stata effettuata in passato, una notifica preventiva alle autorità comunitarie. Tale procedura pare ulteriormente condivisibile ove si consideri che:

- le privatizzazioni costituiscono “un’occasione irripetibile” per lo sviluppo ed il mantenimento di efficaci condizioni concorrenziali, e

---

<sup>55</sup> Csi la XXIII Relazione sulla politica di concorrenza, 1993 punto 403.

vanno pertanto incentivate ed agevolate da parte delle autorità comunitarie<sup>56</sup>;

- applicando il criterio fondamentale dell' "investitore privato operante in economia di mercato", emerge che le vendite effettuate a "trattativa diretta" hanno in genere rispettato tale fondamentale criterio, poiché non solo – dal punto di vista formale – la trattativa diretta costituisce il metodo normalmente utilizzato nella stragrande maggioranza di analoghe transazione tra privati: non solo per varie vendite di imprese pubbliche è stato disposto che la trattativa diretta avvenisse previa selezione effettuata con procedura competitiva, ma, come si è già sottolineato, nella maggioranza dei casi agli azionisti stabili, acquirenti con trattative dirette, sono stati richiesti prezzi maggiori di quelli delle contestuali vendite per OPV.

Le perplessità della Comunità Europea sulla necessità della notifica preventiva nelle vendite a "trattativa diretta" possono giustificarsi e condividersi solo qualora la procedura scelta non dia garanzia che la società sia aggiudicata comunque "al miglior offerente".

### ***3. Privatizzazione di imprese in difficoltà: vincoli comunitari in presenza di aiuti di stato***

In caso di imprese in difficoltà spesso la privatizzazione può essere fatta solo se accompagnata da dotazioni finanziarie destinate al loro riequilibrio, cioè solo se accompagnata da aiuti di salvataggio o alla ristrutturazione.

La c.d. "dote" che lo Stato, o altre imprese pubbliche, possono dare per accompagnare la privatizzazione può avere la forma più svariata: dalla ricapitalizzazione o conversione di debiti in capitale, al conferimento di

---

<sup>56</sup> In senso conforme S.M. Carbone in Brevi note in tema di privatizzazioni e diritto comunitario in dir. Comm. Int. 1999 p.235 (ove si afferma la legittimità della creazione di un c.d. "nocciolo duro" dell'azionariato di un'impresa soggetta a privatizzazione, condizione che la sua formazione avvenga in base a "parametri oggettivi e predeterminati con precisione, da utilizzare nell'ambito di procedure trasparenti" senza che siano "anche solo di fatto esclusi investitori stranieri").

altre aziende, alla fusione con aziende ben patrimonializzate, alla riduzione di debiti, ai prestiti o alla concessione di garanzie a condizioni non di mercato, a sgravi fiscali o contributivi, ecc.

In tutti questi casi la privatizzazione va notificata alla Commissione CE ai sensi dell'art. 88.3 (ex art. 93.3) del Trattato CE<sup>57</sup>.

Il principio base adottato dalla Commissione CE per valutare se si è in presenza di un aiuto compatibile con il mercato comune è quello dell'“*investitore privato*”, principio in base al quale non possono essere considerati aiuti di Stato i capitali messi a disposizione “*in circostanze che corrispondono alle normali condizioni di un'economia di mercato*”.

Nei casi di società in perdita questo principio ha portato a ritenere:

- che sono compatibili con il mercato comune solo gli aiuti accompagnati da un serio e perseguibile piano di ristrutturazione che consenta alla società di tornare alla redditività e remunerare le risorse investite;
- che occorre aver riguardo ad un'ottica di medio-lungo termine, specialmente quando si tratta di operazioni effettuate all'interno di un gruppo pubblico articolato di grandi dimensioni. Il “criterio dell'investitore privato” non va in questi casi applicato facendo riferimento “*al comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve*”, ma facendo riferimento al comportamento “*di una holding privata o di un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più*

---

<sup>57</sup> Per prevenire e impedire violazioni dei principi comunitari in materia di aiuti di Stato la CE ha previsto un complesso sistema di monitoraggio, sistema che si è tradotto:

- a) Nell'adozione della Direttiva 80/723 del 25 giugno 1980, relativa alla trasparenza nelle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche;
- b) Nell'adozione della Direttiva 85/433 del 24 luglio 1985, che ha ampliato l'ambito della Direttiva 1980/723 ai settori che ne erano rimasti esclusi, precisamente: acqua, uranio, poste e telecomunicazioni, trasporti;
- c) Nell'adozione della Direttiva 1993/84 del 30 settembre 1993, che ha nuovamente modificato ed ampliato la Direttiva 1980/723, riproducendo –in sostanza- i contenuti di una precedente Comunicazione del 18 ottobre 1991 che era stata annullata dalla Corte di Giustizia su ricorso della Francia.

*lungo termine*<sup>58</sup>;

- che occorre procedere ad un confronto fra le risorse conferite ed il prezzo conseguibile con la privatizzazione. Si tratta, cioè, di comparare, da un lato, il valore della dotazione finanziaria (conferimento, ricapitalizzazione, ecc.), e, dall'altro, il valore di quanto si potrà realizzare con la privatizzazione della società sovvenzionata; se quest'ultimo importo è maggiore, non si è in presenza di un aiuto di Stato vietato, in quanto l'operazione si chiude con un saldo netto positivo e corrisponde al comportamento che terrebbe anche un investitore privato operante in un'economia di mercato<sup>59</sup>.
- che è necessaria una valutazione comparativa dei costi-benefici delle varie alternative possibili (privatizzazione con dote o, alternativamente, liquidazione, chiusura o fallimento della società). Se la scelta di privatizzare con "dote" (o con prezzo negativo) importa un onere netto a carico dello Stato inferiore a quello conseguente alla liquidazione o al fallimento della società, deve ritenersi che non si sia in presenza di un aiuto di Stato, poiché la soluzione scelta è quella meno costosa, che sarebbe stata adottata anche da un investitore privato;
- che nel valutare comparativamente i costi-benefici delle possibili alternative (privatizzazione o liberalizzazione/fallimento) va anche considerato che le scelte di una holding *"possono essere motivate non soltanto dalla probabilità di ricavare un profitto materiale indiretto, ma anche da altre considerazioni, quali la salvaguardia dell'immagine del gruppo o il riorientamento delle sue attività"*.

I principi ora esemplificati costituiscono applicazione del "criterio dell'investitore privato", e sono pertanto espressione della tutela data dal

---

<sup>58</sup> Così il punto 20 della sentenza 21 marzo 1991, Repubblica italiana Commissione (Finmeccanica-Alfa Romeo), causa C-305/89, Racc, p.1-1603.

<sup>59</sup> Si veda la decisione della Commissione CE del 15 luglio 1997 (GU CE L 88/53 del 24 marzo 1998, p. 53), relativo all'aiuto finanziario concesso alle Società Lloyd Triestino e Italia di Navigazione.

Trattato di Roma ai valori dell'economia di mercato e di libera concorrenza. Sono invece finora rimasti sostanzialmente in ombra altri valori, in particolare gli obiettivi di "progresso sociale" e di "politica industriale", testimoniati specialmente dalle recenti novità introdotte in occasione dei Trattati di Maastricht e di Amsterdam<sup>60</sup>.

In conclusione, in presenza di una qualsiasi forma di aiuto di Stato la privatizzazione va previamente notificata alla Commissione CE la quale, per stabilire se l'aiuto sia o no compatibile con il mercato comune, deve effettuare una valutazione comparativa dei diversi valori tutelati dal Trattato di Roma, valutazione comparativa che non deve privilegiare esclusivamente – come per lo più e finora avvenuto ad opera del D.G.IV – la promozione della concorrenza e del criterio dell'investitore privato. Naturalmente, la tutela del progresso sociale, dell'occupazione, della politica industriale, ecc. devono essere considerati in via eccezionale e, comunque, nel rispetto del criterio di "proporzionalità", il che significa che "non debbono esistere altri provvedimenti che consentirebbero di raggiungere gli stessi obiettivi e siano meno restrittivi della libertà di cui trattasi"<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Si veda in particolare il compito di promozione della coesione sociale e territoriale che deve essere riconosciuto ai servizi di interesse economico generale art. 16 ex art. 7D del Trattato si veda lo stesso art. 87 ex art. 92 il quale ritiene che possono essere compatibili con il mercato comune gli aiuti a carattere sociale concessi in determinate circostanze o qualora siano destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, ecc).

In senso conforme Cass. 19 aprile 2000 n. 5087, in Giust. Civ. Mass, 2000, f. 4, la quale ha ritenuto compatibili con il mercato comune -in quanto a favore di regioni svantaggiate e di servizi di interesse generale- aiuti pubblici corrisposti dallo Stato alla Tirrenia s.p.a. negli anni 70 per mantenere a livelli particolarmente ridotti le tariffe dei servizi di trasporto marittimo con la Sardegna e la Sicilia.

In senso contrario la Comunicazione 99C 288 del 9 ottobre 1999, per la quale è vero che "la coesione economica e sociale costituisce uno degli obiettivi prioritari della Comunità" ma "il fatto che un'impresa in difficoltà si trovi in un'area assistita non giustifica tuttavia che un'impostazione permissiva per quanto riguarda gli aiuti alla ristrutturazione: a medio e a lungo termine non si aiuti una regione tenendone artificialmente in vita le imprese".

<sup>61</sup> Così il punto 5 della Comunicazione della Commissione 97/C 220/06 relativa ad alcuni aspetti giuridici attinenti agli investimenti intracomunitari.

#### ***4. I vincoli alla privatizzazione delle società di trasporto Aereo. I requisiti di proprietà e controllo previsti dal Reg. CEE n. 2407/92.***

La privatizzazione delle compagnie aeree di proprietà degli Stati dell'Unione europea ha comportato, nei casi che fino ad ora si sono verificati (British Airways, Lufthansa e KLM), e nei casi attualmente ancora in corso (sono prossime, ad esempio, le privatizzazioni di Alitalia e di Iberia<sup>62</sup>) la necessità di particolari cautele ed attenzioni.

Il problema, in questi casi, è quello di garantire, anche dopo la “discesa” dello Stato al di sotto del 51% del capitale del vettore, il mantenimento dei requisiti di “proprietà” e “controllo” previsti dal Regolamento CEE n. 2407/1992 del Consiglio dell'Unione Europea del 23 luglio 1992.

L'art. 4 comma 2, del Regolamento prevede che ai fini del rilascio e del mantenimento della licenza di esercizio, *“l'impresa deve essere e rimanere di proprietà, direttamente o attraverso una partecipazione di maggioranza, degli Stati membri e/o cittadini degli Stati membri. Il controllo effettivo sull'impresa deve sempre essere esercitato da questi Stati o da questi cittadini”*.

Il Regolamento CEE n. 2407/1992 subordina dunque il rilascio e il mantenimento della licenza di trasporto aereo alla condizione che:

- la maggioranza del capitale della compagnia aerea sia e rimanga di “proprietà” di cittadini dell'Unione europea;
- il “controllo effettivo” della compagnia aerea appartenga a cittadini dell'Unione europea;

La Commissione CE, nell'unico caso, in cui - a quanto consta - si è occupata del problema, ha affermato:

---

<sup>62</sup> In Spagna, si stanno unendo i due rivali per l'acquisto di Iberia: British Airways e Texas Pacific Group, che fa parte di un consorzio che comprende anche le spagnole Vista Capital, Inversiones Ibersuizas e Quercus Equity. In realtà, nessuno ha ancora presentato un'offerta di acquisto formale, anche se TGP ha annunciato di essere disposta ad investire 3,4 miliardi di euro. British, invece, a mettere sul tavolo solo la sua quota del 10%, che già detiene nella compagnia spagnola. Non sembra che siano alla porta decisioni immediate e si prevedono almeno tre mesi per un'offerta definitiva. Ricordiamo che Iberia ha comunque debuttato nel mercato azionario spagnolo nel 2001 tardando invero rispetto agli annunciati programmi la cessione del pacchetto di controllo.

- la prima condizione è rispettata se “gli Stati membri e/o i loro cittadini detengono una quota di capitale del vettore aereo in questione pari ad almeno il 50% delle azioni più una”;
- la seconda condizione è rispettata se “gli Stati membri e/o i loro cittadini detengono, singolarmente o con altri Stati membri o loro cittadini, il potere decisionale ultimo per quanto riguarda la gestione del vettore aereo in questione”<sup>63</sup>.

---

<sup>63</sup> V. la decisione della Commissione del 19 luglio 1997, relativa al caso Sabena/Swissair, in GUCE n. L240 del 24 agosto 1992, nonché in Eurodata Celex. Sul regolamento CEE n. 2407/1992 si veda F.Munari Il diritto comunitario dei trasporti, in Quaderni di Giur. Comm, 1996 pp. 175-179. L’interpretazione del Regolamento 2407/1992 presenta, in certi casi, margini di incertezza. E’ dubbio, ad esempio se il requisito della “proprietà” sia rispettato nel caso in cui il vettore sia posseduto al 50,1% da una società comunitaria ma. A sua volta, la società comunitaria azionista sia posseduta all’80% da soggetti non comunitari. La risposta sembra essere nel senso che anche gli azionisti della società proprietaria della maggioranza del capitale del vettore debbono essere in maggioranza soggetti comunitari. Tale conclusione trova conferma:

(i) nella ratio del Regolamento, che è quella di “*salvaguardare gli interessi dell’industria comunitaria del trasporto aereo*” (così la decisione della Commissione CE del 19 luglio 1997) ratio che sarebbe elusa se il 50.1% del capitale del vettore fosse posseduto da una società italiana il cui capitale fosse però posseduto all’80% da una società americana;

(ii) nella circostanza che con circolare n.334273 del 30 marzo 1994, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha previsto l’obbligo per i vettori con licenza rilasciata dall’Italia di comunicare la nazionalità dei propri azionisti (art. 13), nonché “*qualsiasi cambiamento di proprietà di quote ordinarie che rappresentino il 10% o più del capitale complessivo del vettore o della sua società madre o della società che in ultima istanza lo controlla*” (art. 18).

Questi obblighi di comunicazione sarebbero incomprensibili se, poi, non ne derivasse alcuna conseguenza.

## Capitolo VI

### Le privatizzazioni nel settore del trasporto ferroviario

#### *1. La trasformazione dell'azienda autonoma delle FS in Ente pubblico economico e le vicende successive fino alla costituzione della SpA.*

Ancora in alto mare, nonostante l'invocata urgenza di privatizzazione da più parti invocata, la dismissione del capitale detenuto dal Tesoro nel Gruppo Ferrovie dello Stato.

Fino agli anni '90 la gestione delle FS era caratterizzata da elevatissimi costi, sia nella fornitura del materiale rotabile, sia nel costo del lavoro, sia, ancora, nell'eccesso dimensionale provocato dall'esistenza dei rami secchi a fronte di una concentrazione del traffico su una parte esigua della rete (l'80% del traffico gravava sul 30% della rete)<sup>64</sup> predominava ancora una logica di investimenti a pioggia finanziati senza alcuna analisi di redditività da parte dello Stato con una quantità di contributi pubblici sia in conto economico che in conto capitale elevatissimi.

La causa principale di questa situazione, oltre alla situazione di monopolio legale, risiedeva nei rapporti tra lo Stato e l'impresa, che hanno determinato una mancanza di precisi criteri di gestione e l'assenza di autonomia decisionale da parte dell'impresa.

Nel 1985 vi è stata la trasformazione in Ente pubblico economico.

Sebbene con la suddetta trasformazione vi fosse stato il mutamento dell'involucro istituzionale, restavano invero del tutto intatti tutti i nodi critici di carattere strategico che avevano condotto al peggioramento dei conti della gestione ferroviaria.

Alla efficacia del progetto istituzionale, corrispondeva una bassa capacità di gestire le innovazioni nella direzione dettata dal legislatore. Il Ministro dei Trasporti, anche se non aveva più accesso diretto alla gestione ferroviaria, aveva ancora un potere di indirizzo politico e di vigilanza sulla

---

<sup>64</sup> Ceriani-Spadoni *Le politiche di privatizzazione in Italia* Bologna il Mulino, p. 107, 1989.

gestione, oltre alla possibilità di approvazione del bilancio e dei programmi deliberati dal CdA, l'organo gestionale. Inoltre promuoveva la nomina/revoca del Presidente e dei membri del CdA. Il meccanismo di trasferimenti dallo Stato all'Ente non prevedeva incentivi al miglioramento dell'efficienza, alla riduzione dei costi, visto che la copertura era comunque assicurata. Quindi il passo successivo nel percorso di rendere ancora più autonoma la gestione FS dal potere politico ha visto la trasformazione dell'Ente FS in Società per Azioni, e la contrattualizzazione dei rapporti economici tra Stato e impresa.

## ***2. La trasformazione dell'Ente FS in Spa e il gruppo di imprese.***

La Delibera CIPE del 12 agosto 1992 trasforma l'Ente FS in SpA. Le azioni sono conferite al Ministero del Tesoro e i diritti dell'azionista sono attribuiti ai tre Ministeri del Bilancio, dei Trasporti e del Tesoro.

La definizione dello Statuto della Società FS e degli altri atti che disciplinano i rapporti tra lo Stato e l'impresa ferroviaria concludono la fase della trasformazione giuridica in SpA.

Lo Statuto, con l'art. 4, si occupa dell'oggetto della Società che definisce l'ambito di attività delle FS, che subentra a tutte le attività e partecipazioni del dimesso Ente e inoltre comprende la "promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti, compresi sia il sistema logistico, sia qualunque attività comunque strumentale, complementare o connessa".

L'oggetto sociale può essere perseguito anche mediante la costituzione di società controllate o collegate, nonché attraverso il compimento di ogni altra operazione ritenuta utile o indispensabile, come le operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali e finanziarie. Il processo di trasformazione, dunque, non si limita solo all'obiettivo del riassetto strutturale ed organizzativo dell'impresa, ma investe anche la missione: si vuole trasformare un operatore monomodale in una impresa di trasporti e

servizi in grado di riposizionarsi sul mercato interno e internazionale, superando la sezione ferroviaria come unico business al quale fare riferimento, che è strutturalmente in perdita, per occuparsi di altri mercati che possano garantire l'equilibrio economico-finanziario. Le FS hanno cercato, nell'ambito della logica dei servizi integrati e dell'intermodalità, di acquisire partecipazioni ed alleanze con imprese operanti in settori quali le autolinee, le merci e la logistica integrata ed il cabotaggio marittimo nazionale<sup>65</sup>.

Per rendere l'impresa ferroviaria più snella e rispondente alle esigenze di mercato, quindi, si organizza in gruppo di imprese. Vengono pertanto costituite diverse società come: T.A.V. spa, avente per scopo la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie del sistema ad alta velocità e lo sfruttamento economico delle stesse; la ITALFERR-SISTAV spa, con il compito di svolgere, per conto di FS spa e senza diritto di esclusiva, attività di realizzazione, promozione, commercializzazione, coordinamento e amministrazione di prestazioni specialistiche di ingegneria e tecnologia ferroviaria; la METROPOLIS spa, per lo studio, l'analisi, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati alla valorizzazione economica e alla diversificazione del patrimonio immobiliare FS, da attuarsi attraverso alienazioni, concessioni affitti e ristrutturazioni.<sup>66</sup>

Gli atti fondamentali nei quali si articolano i complessi rapporti tra lo Stato e la FS SpA sono tre: l'Atto di concessione del Ministero dei Trasporti alla FS SpA, il Contratto di Programma, il contratto di Servizio. Essi hanno la finalità di delineare le responsabilità reciproche dello Stato e delle ferrovie

---

<sup>65</sup> R. BURATTA, *La privatizzazione delle Ferrovie dello Stato*, Roma strategie e studi, 1996, p. 185, 1996. Tra le controllate abbiamo: Sogin srl, nel trasporto pubblico di persone tramite autobus; il Gruppo Finmare, nel trasporto marittimo; Italcontainer, nel trasporto intermodale di container; Cemat spa, nel trasporto bimodale di casse mobili. Pezzoli-Siciliano, p. 9, 2001.

<sup>66</sup> Ministero dei Trasporti e della Navigazione, p.102, 1998.

### ***3. L'Atto di Concessione del Ministero dei Trasporti alla FS Spa.***

In data 26 novembre 1993, il Ministro dei Trasporti ha emanato il decreto n. 225T con il quale viene definito il rapporto di concessione tra lo Stato e l'impresa ferroviaria.

Innanzitutto vengono enunciati gli obiettivi da conseguire: incremento del trasporto per ferrovia, per riequilibrare la posizione di vantaggio raggiunta dal trasporto individuale e su gomma rispetto a quello ferroviario; la razionalizzazione del nuovo sistema nazionale dei trasporti; l'inserimento della rete italiana in quella europea attraverso il programma Alta Velocità.

La durata della Concessione è stabilita in settanta anni (art.1), l'oggetto (art.2) prevede la concessione dell'esercizio del servizio ferroviario sulle relazioni già servite dalle FS e sulle linee automobilistiche integrative, mentre altri servizi sostitutivi dovranno essere autorizzati dal Ministero dei Trasporti; l'affidamento riguarda poi il servizio del trasporto pubblico via mare e la progettazione e costruzione di nuove linee e impianti di cui la società debba assumere l'esercizio nonché il potenziamento degli impianti esistenti.

Le attività tecniche e normative della sicurezza dell'esercizio, l'attività regolamentare per la circolazione dei treni e per i segnali, quelle connesse con la ricerca sono svolte dalla Società sotto la vigilanza del Ministro dei Trasporti. (art. 4)

L'art.5 dà alle FS la possibilità di esercitare le attività, oggetto della concessione, anche attraverso società partecipate maggioritariamente, alle quali FS può conferire apposite sub-concessioni.

L'apertura di nuove linee e la dismissione di quelle esistenti, vanno sottoposte all'autorizzazione del Ministro dei Trasporti. Tutte le attività della concessionaria, devono essere ispirate a criteri di economicità ed efficienza, con l'obbligo di migliorarne l'efficacia e la produttività, anche attraverso la ricerca e lo sviluppo tecnologico (art. 10).

L'art.13 prevede che i prezzi dei servizi offerti e le condizioni di trasporto

sono stabiliti dalle FS in regime di libertà di impresa e tenendo conto dei propri costi di produzione ed interessi commerciali, nonché dei livelli medi dei prezzi comunitari. Tuttavia l'applicazione di tali prezzi, è subordinata alla verifica (mediante provvedimento) del Ministro dei Trasporti, del rispetto dei criteri anzidetti e della compatibilità con la politica antinflazionistica perseguita dal Governo in tale materia.<sup>67</sup> Inoltre il Ministro ha facoltà di imporre alla Società prestazioni di servizi a prezzo vincolato per motivi di pubblica utilità, ed in questo caso, nel contratto di servizio pubblico, dovrà essere prevista una voce per la remunerazione della differenza tra i prezzi fissati dal concessionario e i prezzi imposti dal concedente.

Il Ministro dei Trasporti e la Società concessionaria stipulano uno o più contratti di servizio pubblico che integrano la concessione, con il quale lo Stato diviene acquirente di quei servizi che l'impresa produce su sua richiesta (art.14). Ancora ad integrazione della disciplina posta dal decreto di Concessione, l'art.15 prevede la stipula di un contratto di Programma tra Ministero dei Trasporti e Società concessionaria, con il quale lo Stato contribuisce alla manutenzione dell'infrastruttura e assegna all'azienda finanziamenti per investimenti. (vedi più avanti) Con questi due atti si cerca di assicurare le finalità sociali del servizio, garantendo l'autonomia della società secondo la logica d'impresa.<sup>68</sup>

L'art 17 dispone che la società adotti un sistema di contabilità industriale, che consenta la separazione dei conti relativi alla gestione dell'infrastruttura ed all'esercizio, secondo quanto previsto dalla normativa comunitaria. Con l'art. 19 vengono poste le norme relative ai poteri di indirizzo e vigilanza sull'esercizio della concessione da parte del Ministero dei Trasporti, ai fini della costante attuazione dell'interesse pubblico. Sono sottoposti alla vigilanza del Ministro: il rispetto delle norme che scaturiscono dalla concessione, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, il regolare esercizio delle funzioni esercitate e dei servizi dati in concessione,

---

<sup>67</sup>Questa facoltà è stata esercitata dal CIPE.

<sup>68</sup> Ministero dei Trasporti e della Navigazione, p. 103, 1998.

gli investimenti diretti al potenziamento e allo sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile.

Con la trasformazione in Spa, dunque, i poteri del Ministro dei Trasporti sull'attività delle Ferrovie si sono modificati.

La legge 210/85 concedeva al Ministro poteri generali e diretti di indirizzo e di vigilanza in considerazione della natura pubblica dell'Ente FS.

Il Ministro ora esercita invece la funzione di vigilanza sull'attività dalla Spa solo in relazione al rapporto di concessione e ai contratti di servizio pubblico e di programma.

Non va dimenticato, tuttavia, che azionista unico della società è ancora il Ministero del Tesoro e che quindi si configura una forma di potere di indirizzo "complesso" che scaturisce dal presupposto di intesa di organi di governo<sup>69</sup>.

Secondo Spirito<sup>70</sup>: *“La trasformazione delle ferrovie in Spa ha evidenziato, nel corso dei primi anni di esperienza, la debolezza strutturale dell'azionista pubblico, che non è riuscito ad esprimere pienamente la propria capacità di indirizzo strategico ed ha sostanzialmente delegato, in modo implicito, tale funzione al management dell'impresa. Soltanto nella fase di definizione ed approvazione del piano d'impresa l'azionista ha giocato un ruolo di indirizzo strategico, non riuscendo poi, attraverso gli strumenti ordinari di una Spa mediante i quali si esprime la volontà della proprietà (CdA e Assemblea degli azionisti), ad esprimere in modo continuativo nel tempo la tutela del proprio interesse. Questa assenza sostanziale del proprietario si è tradotta in un danno gestionale per la società, la quale ha dovuto fronteggiare i gap rispetto al piano d'impresa senza il sostegno dell'azionista: anzi, in diversi casi, sono stati proprio i comportamenti dell'azionista nell'esercizio delle sue altre funzioni, ad indurre uno scostamento rispetto al business plan, che doveva costituire lo strumento per l'orientamento strategico della società...Tale debolezza strutturale dell'azionista è innanzitutto dovuta alla fase di transizione del*

---

<sup>69</sup> Ministero dei Trasporti e della Navigazione, p. 107, 1998.

<sup>70</sup> Spirito-Buratta, p. 38, 2000.

*sistema politico italiano...e dalla sua debolezza e permeabilità rispetto alle cordate di interessi la cui finalità primaria è il mantenimento dello stato delle cose... Alla debolezza strutturale del ruolo del Governo ha corrisposto una ripresa di ruolo del Parlamento, soprattutto nella formazione del piano di investimenti dell'impresa ferroviaria.<sup>71</sup> Reintrodotta per legge il parere obbligatorio, anche se non vincolante, del Parlamento sui contratti tra lo Stato e l'impresa ferroviaria, si è in questo modo costruito un vettore di condizionamento nell'allocazione delle risorse per il finanziamento dell'ammodernamento della rete ferroviaria nazionale. Fino a quando non si strutturerà in modo più trasparente e forte l'azione delle istituzioni pubbliche di Governo, è inevitabile che altri soggetti abbiano assunto, di fatto, un ruolo maggiormente incidente rispetto alle decisioni aziendali”.*

Inoltre, un altro fattore di confusione, è dato dal triplice ruolo che riveste lo Stato. Egli è azionista della Società, in quanto come detto ne detiene ancora la totalità delle partecipazioni azionarie; è anche cliente di FS, quando acquista i servizi di carattere sociale contrattualizzati dal CSP, che ne fissa le modalità, i livelli di erogazione e i corrispettivi; infine svolge la funzione di regolatore dell'attività di FS, sia attraverso la disciplina posta dall'Atto di concessione, sia con il controllo e definizione del sistema tariffario, sia la definizione di atti normativi riferiti ad aspetti dell'attività inerenti la sua natura di servizio pubblico.

Teoricamente la trasformazione giuridica poteva creare un processo virtuoso, con un Ministero del Tesoro azionista, teso istituzionalmente all'efficienza gestionale, che poteva contrapporsi a un ministero dei Trasporti teso a massimizzare i servizi erogati. Ma il Tesoro non agì,

---

<sup>71</sup> Un esempio di interferenza dell'attività parlamentare nelle decisioni dell'impresa ferroviaria ci è data dal parere al ministro dei Trasporti da parte dell'VIII Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato del 1993, sugli schemi di contratto di programma 1994-2000 e di servizio 1994-1996 tra ministero dei Trasporti ed FS sulla costruzione di nuove linee e sulla riattivazione di tratte e linee che “rappresentano un supporto fondamentale per lo sviluppo sociale ed economico di determinate aree”, come la riattivazione della Sicignano-Lagonegro, che fu costruita senza nessuna analisi socioeconomica dell'utilità della spesa, dopo poco tempo che era stata realizzata fu disattivata per i costi di gestione eccessivi.

valutando, probabilmente, troppo elevato il prezzo, in termini di consenso, di una politica gestionale rigorosa.<sup>72</sup>

Riepilogando e concludendo, il suddetto sistema, che è in vigore dal 1992, non ha funzionato, come dimostrano i dati sul ritardo del sistema ferroviario italiano per vari motivi:

- innanzitutto si hanno dei Contratti, di programma e di servizio, che al loro interno sono poco incentivanti;
- poi abbiamo il triplice ruolo dello Stato che non crea una reale contrapposizione di interessi nell'adempimento dei contratti, anzi crea potenziali conflitti di interesse;
- infine si è assistito ad una debolezza strategica dell'azionista dovuta al periodo di transizione del sistema politico italiano e, di nuovo, al triplice ruolo dello Stato che crea confusione nei processi decisionali.

---

<sup>72</sup> Commissione tecnica per la spesa pubblica, controllo della spesa e processo di risanamento della finanza pubblica italiana, Doc. n.1 marzo 1998.

## Capitolo VII

### Le privatizzazioni nel settore del trasporto aereo

#### 1. Gestioni aeroportuali

##### *1.1 La privatizzazione formale degli enti aeroportuali quale condicio per l'ottenimento della gestione totale aeroportuale*

Anche nel settore aeroportuale gli Anni '90 hanno visto l'avvio di una intensa opera di riforma del settore realizzata attraverso la definizione di un complesso ed articolato quadro normativo rivelatosi in seguito di difficile e dilatata attuazione. L'opera riformatrice del legislatore si poneva l'obiettivo di giungere all'attribuzione del complesso delle attività svolte nell'aeroporto ad un unico ente, l'ente gestore, al quale affidare, anche in virtù di interventi comunitari, compiti di coordinamento e controllo delle attività dei vari soggetti che si trovano ad operare in detto ambito<sup>73</sup>.

La menzionata riforma, prende avvio dalla Legge 24 dicembre 1993, n. 537 con la quale vengono adottate nuove disposizioni a carattere programmatico, allo scopo di attuare un processo di riforma degli scali aeroportuali italiani ed altresì delle attività di sviluppo delle infrastrutture e di gestione dei servizi aeroportuali.

Il complesso normativo avviatosi come sopra annovera, inoltre, il D.L. 28 giugno 1995, n. 251 (convertito con Legge 3 agosto 1995, n. 351), il D.L. 25 marzo 1997, n. 67 (contenente disposizioni urgenti per favorire l'occupazione e convertito con modificazioni, con Legge 23 maggio 1997, n. 135); nonché in ultimo, il D.M. 12 novembre 1997, n. 521.

L'insieme delle disposizioni in argomento presenta notevole rilievo in relazione ai temi di cui al presente lavoro in considerazione

---

<sup>73</sup> V. a questo riguardo la direttiva n. 67 del 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, ove all'art. 2 lett. C) definisce come "ente di gestione, l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato".

dell'introduzione da parte delle medesime dell'obbligo di privatizzazione formale delle società di gestione totale che ambissero al ruolo di gestore totale aeroportuale.

Infatti già la Legge 537/1993, all'art. 10, comma 13, introduce per la prima volta nell'ordinamento italiano (e ciò sulla scia di con iniziative legislative di livello comunitario) la previsione della costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti. Dette attività cd. di gestione totale aeroportuale spetta, a' termini delle citate disposizioni, e fatta eccezione per quelle società aeroportuali già titolari di concessioni totali in virtù di leggi speciali, alle sole società di capitali le cui modalità di privatizzazione, anche sostanziale (*ex ante* o *ex post*) sono definite dalle disposizioni del D.M. 521/1997.

In specie, il Regolamento 521/1997 precisa che le società di gestione aeroportuale dovranno essere costituite esclusivamente sotto forma di società di capitali, secondo la disciplina del codice civile. Ad esse potranno partecipare, senza il vincolo della proprietà maggioritaria, le Regioni, i Comuni e gli enti locali, nonché le camere di commercio, industria ed artigianato interessati.

Il regolamento in esame, oltre ad introdurre l'attuale disciplina della gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali aperti al traffico civile, disciplina le modalità di costituzione delle società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, determinando, in particolare la forma giuridica, i criteri per la scelta dei soci pubblici e privati, le modalità di collocazione dei titoli sul mercato, l'entità del capitale sociale (l'art. 3 determina quest'ultimo in base alle unità di traffico globale calcolate su base annua, espresse in Workloadunits (WLU), dove una unità equivale ad un passeggero o ad un quintale di merce o di posta e non può essere inferiore alle classi di traffico ivi stabilite), i rapporti tra i soci pubblici e privati, le forme adeguate di controllo dell'efficienza e dell'economicità dei servizi.

Il medesimo regolamento contiene poi una serie di disposizioni finalizzate,

come si vedrà più ampiamente *infra*, a consentire – in fase di costituzione della società o in caso di dismissioni delle partecipazioni tradizionalmente pubbliche – la scelta del socio privato di maggioranza nel rispetto dei principi di imparzialità e trasparenza.

Proprio il processo di affidamento in concessione delle gestioni totali aeroportuali avviatosi con il sistema normativo qui richiamato ha faticato invero non poco, e fatica tuttora, a trovare attuazione. Esso non è andato esente da critiche sollevate sia dagli operatori che hanno riconosciuto nella fase di lenta trasformazione in atto del tradizionale regime concessorio una fonte di incertezza e precarietà per i futuri investimenti e le attività da svolgere in ambito aeroportuale, sia dalle autorità di controllo, che hanno ravvisato nel rallentamento del processo di rinnovamento un freno all'adeguamento alle norme comunitarie in materia. Parimenti, proprio le lentezze nel perfezionamento dell'iter preordinato al completamento della riforma in commento hanno determinato gli operatori aeroportuali a denunciare in più occasioni la negativa influenza delle stesse lungaggini sulle scelte imprenditoriali per la promozione degli aeroporti.

Non sono inoltre mancati interventi di critica, in questo senso, da parte dell'autorità di controllo, ed in specie della Corte dei Conti <sup>74</sup>, che nella relazione avente ad oggetto la gestione dei concessionari aeroportuali e il loro regime convenzionale relativamente agli esercizi finanziari 1996/1997, ha rilevato e stigmatizzato le citate inefficienze <sup>75</sup>.

Il processo di trasformazione delle società concessionarie (tradizionalmente detenute da enti locali e camere di commercio) per consentire una maggiore attenzione agli aspetti più prettamente imprenditoriali della gestione non si è rivelato affatto facile e rapido come la Corte dei Conti nella relazione

---

<sup>74</sup> C. Conti 19 maggio 2000, n. 45/ rel, in Riv. Corte conti 2000. Fasc. 3, 48.

<sup>75</sup> Le principali inefficienze ravvisate dalla Corte dei Conti nella sentenza 19 maggio 2000, sono: “1) sostanziale inattuazione del processo di trasformazione dei sistemi di gestione aeroportuale delle direttive europee e alla normativa nazionale di recepimento, con particolare riferimento al nuovo modello organizzativo che prevede, in via generale, l'affidamento in gestione totale degli aeroporti a società di capitale composte in maggioranza da imprenditori privati;... (omissis) ... 4) mancanza di una esatta individuazione di un modello gestionale, che vede ancora la presenza mista di capitali pubblici e privati, con conseguente scarsa attenzione agli aspetti più prettamente imprenditoriali della gestione”.

richiamata ha ritenuto. In più occasioni gli operatori stessi si sono interrogati in merito alla necessità di subordinare il rilascio della concessione totale a tale privatizzazione.

Si noti peraltro al riguardo che, anche e specificamente in relazione a tale normativa di settore, si è da più parti osservato che la privatizzazione di un ente pubblico non può dirsi realizzata con il mero mutamento di veste giuridica in società di diritto privato (cd. privatizzazione formale). Ciò in considerazione del fatto che, se da un lato l'avvio del procedimento di trasformazione consente di reperire capitale di rischio sul mercato, dall'altro, non vi sono mutamenti in termini di gestione, dato che il capitale rimane totalmente o prevalentemente in mano pubblica.

Ribadite indi le considerazioni sopra più ampiamente espresse circa il fatto che affinché tale processo possa dirsi effettivamente compiuto e realizzato ed un ente possa dirsi privatizzato, procedere alla dismissione da parte dello Stato (e/o degli enti locali) delle partecipazioni azionarie di cui è titolare; alienazione tale da determinare la conseguente perdita di controllo sull'ente e da consentire di reperire capitale di rischio sul mercato<sup>76</sup>.

Interessanti in proposito, pur se in seguito disattese delle autorità competenti al rilascio delle concessioni di gestione totale, le considerazioni del Ministro dei lavori pubblici, espresse con riguardo alla questione che qui interessa, che hanno rimarcato come, proprio nella scelta del partner privato delle società di gestione, il nuovo quadro normativo, appaia indirizzato al rispetto dei principi di concorrenzialità<sup>77</sup>.

Visto il contesto normativo succitato e meglio approfondito al successivo paragrafo, si ipotizzava da parte del citato Ministero di prevedere diversi *modus operandi* in relazione alle differenti tipologie di compagnie societaria esistenti nell'ambito delle società di gestione aeroportuale; modalità operative tese, evidentemente, a rispettare le disposizioni di cui all'art. 2 della L. n. 537 del 1993, richiamata dal DM 521/97 ai fini dell'individuazione del percorso di dismissione.

---

<sup>76</sup> Per una disamina sul punto v. E. Casetta, *Manuale di diritto amministrativo*, Milano 2000.

<sup>77</sup> Nota Ministro dei Lavori Pubblici n. 418 del 2000.

Sempre a questo proposito, nella medesima nota ministeriale sopra richiamata, il Ministro dei lavori pubblici si premurava di osservare come:

*“a. Si potrà procedere al rilascio delle concessioni esclusivamente in relazione a società di capitale per le quali non sussistono soci privati, provvedendo poi, una volta definito il regime di affidamento, a dar corso alla privatizzazione del capitale sociale attraverso confronti concorrenziali ovvero attraverso la quotazione in borsa delle partecipazioni;*

*b. Nei casi in cui vi sia, invece, una partecipazione maggioritaria dei soci privati, la scelta di questi ultimi dovrà imprescindibilmente avvenire (o, più propriamente, essere già avvenuta) mediante confronto concorrenziale, come indicato dal regolamento n. 521/1997; in mancanza dovrà essere applicato l’art. 8 dello stesso provvedimento regolamentare”* affidando la gestione, questa volta, previo esperimento di procedura concorrenziale;

*“c. Infine, nel caso in cui vi siano soci privati in posizione non maggioritaria sarà cura degli organi responsabili del procedimento di rilascio delle concessioni evitare che tali soci privati possano ricavare un ingiusto vantaggio da plusvalenze derivanti, unicamente, da scelte del legislatore ovvero dall’autorità di governo del settore”.*

*“Infine”, proseguiva la nota qui riportata, “e sempre allo scopo di evidenziare la non contrarietà del quadro normativo in esame ai principi comunitari, occorre osservare che costituisce un ulteriore elemento di garanzia il fatto che l’affidamento delle concessioni deve avvenire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici”.*

Come anticipato, invero, le competenti amministrazioni hanno proceduto all’affidamento senza previo esperimento delle procedure concorrenziali di cui alla nota in commento, anche in quei casi (i.e. Gesac spa, gestore dello scalo napoletano e AdF spa, gestore dello scalo fiorentino) in cui le società di gestione aeroportuale presentavano, previamente alla data di affidamento della gestione totale medesima, una compagine societaria maggioritaria privata (vedasi più ampiamente *infra*).

## ***1.2 Il regime proprietario e organizzativo degli aeroporti dopo il Decreto (Trasporti e navigazione) 12 novembre 1997 n. 521.***

Venendo più in dettaglio alle disposizioni del Decreto (Trasporti e navigazione) 12 novembre 1997 n. 521 va ribadito che lo stesso disciplina, fra l'altro, “*i criteri per la scelta dei soci pubblici e privati*” delle società di capitali concessionarie della gestione dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali.

In particolare, il Regolamento in parola, all'art. 2 – “*Natura e soci delle società di gestione aeroportuale*”, individua due differenti procedure da seguirsi, rispettivamente, per il caso in cui il *socio privato di maggioranza* sia da selezionarsi, *ab inizio*, in vista della costituzione della società, e per il caso in cui il *socio privato di maggioranza* debba entrare a far parte della compagine azionaria di una già esistente società.

- **La scelta del socio privato di maggioranza con il quale addivenire alla costituzione della società**

Brevemente. L'art. 2, comma secondo, del Regolamento 521/97 dispone, testualmente, che “*la scelta del socio privato di maggioranza avviene sulla base di procedure ad evidenza pubblica attivate mediante un confronto concorrenziale determinato in base alle previsioni di cui agli articoli 2 e 3 del d.P.R. 16 settembre 1996, n. 533 ...*”. Chiarissimo, dunque, visto il puntuale rinvio normativo, il fatto che tale scelta debba avvenire mediante una procedura concorsuale ristretta espletata ai sensi del D.lgs. 157/95 ed avviata con pubblicazione di bando di gara sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee. Quanto ai criteri di selezione dei concorrenti da invitare alla presentazione di offerta si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 17 del citato D.Lgs. 157/95. Per ciò che attiene, infine, agli elementi dell'offerta costituenti oggetto di valutazione ai fini della selezione del socio privato,

l'art. 3 del d.P.R. 533/96 fa riferimento ad un *“piano economico-finanziario... nel quale siano specificate, fra l'altro: le caratteristiche tecniche del servizio; le condizioni economiche che saranno praticate all'utenza; ... gli eventuali servizi accessori”*.

- **La cessione a privati delle quote di maggioranza**

Relativamente, indi, alle dismissioni nel settore aeroportuale, va detto che ai sensi dell'art. 2, comma terzo, del Regolamento 521/97, *“la cessione a privati delle quote di maggioranza è subordinata all'espletamento” delle “procedure di cui al decreto legge 31 maggio 1994, n.332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n.474”*.

Richiamando qui tutte le considerazioni sopra fatte in merito agli istituti preordinati alla dismissione, così come succedutisi nel corso del tempo a seguito delle evoluzioni della normativa sopraindicata, e tornando all'analisi del Decreto 521/97, si conclude l'esame dell'art. 2 ricordando quanto prescritto dall'ultimo comma per il quale *“lo schema della procedura di selezione”* deve essere *“trasmesso, per l'approvazione, al Ministero dei trasporti e della navigazione che vi provvede entro trenta giorni dal ricevimento”*.

Passando, infine, alla lettura dell'art. 4 del Regolamento in parola, pare importante evidenziare la prescrizione dell'obbligo di indicare, nell'ambito dell'atto costitutivo (o anche dello Statuto) delle società di gestione aeroportuale, tra l'altro, *“le modalità e le condizioni per la cessione di quote o di azioni, costituzione di diritti reali sulle stesse e ogni altro atto idoneo a determinare la perdita della posizione di maggioranza del soggetto che la detiene”*. A tale situazione – il caso è evidentemente diverso dalle due ipotesi sopra analizzate – parrebbero doversi ricondurre tutti gli atti che, pur non comportando l'ingresso di un socio privato di maggioranza, determinino, comunque, il venir meno degli assetti societari consolidati ed un mutamento della posizione e del ruolo del socio di

riferimento.

### ***3. Focus sulle privatizzazioni d alcuni aeroporti italiani***

#### **A) GE.S.A.C. SpA – Gestione Servizi Aeroporti Campani**

La società GE.S.A.C. SpA – Gestione Servizi Aeroporti Campani è stata costituita nel 1980, a maggioranza pubblica, per iniziativa del Comune di Napoli, della Provincia di Napoli e dell'Alitalia (la quota di quest'ultima è stata successivamente rilevata dalla SEA, società di gestione degli aeroporti milanesi).

La privatizzazione della società di gestione dello scalo di Napoli – Capodichino è stata avviata nel 1997, prima tra le dismissioni del settore.

Il dibattito a livello locale e nazionale in relazione alla dismissione della partecipazione detenuta dagli enti locali in GESAC spa in favore della società inglese British Airport Authority (BAA) è stato intenso e tale da più volte mettere in discussione la legittimità delle scelte infine operate dai soci pubblici allora di riferimento (Comune e Provincia di Napoli)<sup>78</sup>.

Oggetto di discussione è stata la modalità di dismissione del 70% delle azioni della società e, in particolare, la concreta opzione per una trattativa privata che, pur astrattamente coerente con il sistema normativo vigente, non ha, in concreto, garantito il rispetto delle indicazioni già in parte generale del presente studio menzionate come tratti necessariamente qualificanti la dismissione per trattativa privata ex L. 474/94 (procedura competitiva di selezione, in base a criteri oggettivi, predeterminati, trasparenti e non discriminatori).

La dismissione in parola è infatti stata operata in favore della citata BAA, operatore sicuramente qualificato, senza che il Comune e la Provincia, dismettenti entrambi il 35% delle azioni GESAC spa, abbiano invero

---

<sup>78</sup> Si veda per tutte la discussione delle risoluzioni in data 12 marzo 1997 svolta dalla Commissione IX della Camera dei deputati.

preliminarmente verificato l'esistenza di altre idonee società cui cedere le rispettive quote. A ciò si aggiunga che la Gesac spa aveva in tempi di pochissimo precedenti all'operazione di dismissione, affidato, con trattativa privata, lo studio per un piano di dismissioni proprio alla BAA.

Particolarmente accesa la discussione – anche politica – in merito ai temi in commento laddove a chi ricordava che la normativa di cui al decreto-legge n. 251 del 1993, che richiama le disposizioni del decreto-legge n. 332 del 1994, consentiva la dismissione di partecipazioni pubbliche a trattativa privata previa fissazione di idonei criteri da parte dello Stato o degli enti pubblici, si opponeva chi auspicava, invece, una gara europea tale da fornire ai cedenti ogni più ampia garanzia di individuare un acquirente, forse, con differenti condizioni di acquisto, più vantaggiose per la città.

Ancor oggi invero il tema del prezzo di vendita della GESAC spa alla BAA è attuale in considerazione della recente acquisizione da parte del gruppo spagnolo Ferrovial della stessa BAA e della conseguente decisione del predetto gruppo spagnolo – considerata la partecipazione in GESAC spa niente affatto strategica – di dismettere, a sua volta, il pacchetto di controllo (Ferrovial ha oggi il 65% della azioni della GESAC spa). In tale contesto, infatti, le indagini di mercato svolte nel settore paiono rivelare che la privatizzazione dello scalo campano è stata effettuata ad un prezzo pari a 3-5 volte il margine operativo lordo, dai più ritenuto “troppo basso”<sup>79</sup>.

L'attuale compagine azionaria risulta attualmente così suddivisa:

65% Gruppo Ferrovial,  
12,5% Comune di Napoli,  
12,5% Provincia di Napoli,  
5% SEA S.p.A.,

---

<sup>79</sup> Ora il 100% della GESAC spa viene valutato dagli analisti oltre 460 milioni di Euro e la quota di Ferrovial viene stimata in oltre 300 milioni di Euro (contro i circa 30 milioni di Euro del prezzo di acquisto pagato dalla BAA a Comune e Provincia di Napoli nel 1997). Il confronto, si noti, deve comunque tener conto della crescita dello scalo che – negli ultimi dieci anni – è stata del 40 per cento in termini di traffico e di passeggeri. Dati tratti dal settimanale “Il Denaro” del 22 maggio 2007, p. 16.

5% Interporto Campano S.p.A.

## **B) AEROPORTI DI ROMA S.P.A. (ADR)**

La previa costituzione di un'Autorità di regolazione del servizio ai sensi dell'art. 1 bis della L. n. 474/1994 non è stata ritenuta necessaria per la privatizzazione della società Aeroporti di Roma s.p.a. (ADR), in quanto il Consiglio dei Ministri non ha ritenuto di inserire nello statuto di ADR i poteri speciali riservati al Ministero del Tesoro di cui all'art. 2 della L. 474/1994.

Nel luglio 1997 è iniziata la privatizzazione di Aeroporti di Roma con la collocazione sul mercato del 45% del capitale sociale attraverso un'offerta sia pubblica che privata, rivolta ad investitori istituzionali italiani ed esteri. Dopo detto collocamento in borsa mediante OPV di una quota pari al 45% circa delle azioni Aeroporti di Roma, per stabilire le modalità di vendita dell'ulteriore 54,2% delle azioni ADR (pacchetto azionario di proprietà dell'IRI) si è così proceduto:

- 1) in data 14 luglio 1997 il presidente del Consiglio dei Ministri ha trasmesso al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni competenti ai sensi dell'art. 1.2 L. 474/1995, una bozza di delibera del Consiglio dei Ministri relativa alle modalità di vendita di ADR;
- 2) in data 3 febbraio 1999 le competenti Commissioni di Camera e Senato hanno espresso il proprio parere circa la bozza di delibera;
- 3) con delibera 25 febbraio 1999 il Consiglio dei Ministri, tenuto conto dei pareri delle Commissioni parlamentari, ha definito le modalità di vendita di ADR ai sensi dell'art. 1.2. della L.474/1995;
- 4) in pari data è stato emanato un D.P.C.M. ai sensi dell'art. 1.2. L.474/1994 per determinare le modalità di vendita. Tale D.P.C.M. ha stabilito che il 54,2% di ADR doveva essere alienato:
  - per quanto concerne il 3%, mediante offerta alla Regione Lazio, alla

Provincia ed al Comune di Roma, al prezzo della media delle quotazioni di borsa degli ultimi tre mesi precedenti la data del D.P.C.M.; conseguentemente un componente del Consiglio di Amministrazione di ADR avrebbe dovuto essere designato a maggioranza da tali Enti territoriali;

- per quanto concerne il resto delle azioni in dismissione (corrispondente al 51,2% del capitale), mediante “trattativa diretta” di cui all’art. 1.2. della L. 474/1994 ad un acquirente – o ad una cordata di acquirenti che agiscano di concerto (cd. nucleo stabile di azionisti di riferimento) – alle seguenti condizioni:
  - a) divieto per le imprese pubbliche –individuate a norma della Direttiva 93/38/CE e del D.lgs. 15 marzo 1995, n. 158 – di acquistare più del 2% del capitale;
  - b) assunzione da parte dell’acquirente di un impegno di stabilità dell’azionariato per un periodo di almeno 5 anni e comunque funzionale al raggiungimento degli obiettivi indicati nel piano industriale presentato a corredo dell’offerta;
  - c) valutazione delle offerte in due fasi: valutazione preliminare del piano industriale presentato dagli acquirenti e della sua idoneità ad assicurare la crescita del traffico dell’Aeroporto Leonardo Da Vinci; valutazione successiva dei contenuti economici delle offerte selezionate sulla base del piano industriale;
  - d) divieto di partecipare alla procedura per i soggetti in posizione di conflitto di interessi con la società da privatizzare, situazioni di conflitto sussistente, in particolare, per i vettori aerei<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup> L’iniziale bozza di delibera del Consiglio dei Ministri, predisposta ai sensi dell’art. 1.2. della L. 481/1995 disponeva:

*“1. L’alienazione della partecipazione indirettamente detenuta dallo Stato nella Società Aeroporti di Roma S.p.A. sarà effettuata sia mediante offerta pubblica di vendita sia mediante trattativa diretta. Sarà comunque evitata la partecipazione all’azionariato stabile di soggetti in*

In attuazione delle direttive ministeriali sopraindicate, il 15 giugno 1999 veniva divulgato dall'IRI "avviso" per la sollecitazione delle manifestazioni d'interesse per l'acquisto di azioni di ADR. L'avviso, in coerenza con le direttive ricevute dal Ministro del Tesoro, prevedeva che la cessione venisse effettuata sia mediante procedura competitiva a trattativa diretta (alla quale era destinata una quota massima pari al 30% del capitale sociale), sia attraverso una OPV in Italia e contestuale collocamento privato a investitori professionali italiani ed istituzionali esteri (l'"Offerta Globale").

La legittimità degli atti sopra detti è stata contestata dalla SEA Aeroporti di Milano S.p.A. sotto vari profili. In particolare la SEA ha sostenuto che il citato D.P.C.M., vietando alle imprese pubbliche di acquistare più del 25 del capitale di ADR, introduceva una illegittima disparità di trattamento tra acquirenti pubblici e privati.

Il Consiglio di Stato, con sentenza 1 aprile 2000<sup>81</sup> ha confermato la legittimità del D.P.C.M., respingendo il ricorso proposto da SEA contro la

---

*situazione di conflitto di interessi che possa interferire con il corretto svolgimento dell'attività della società privatizzata.*

*2. Di non comprendere la Società Aeroporti di Roma S.p.A. tra le società nei cui statuti, prima di ogni atto che determini la perdita del controllo, deve essere introdotta la clausola che attribuisce al Ministero del Tesoro la titolarità dei poteri speciali di cui all'art. 2, comma 1 del D.L. 31 maggio 1994, n. 332 convertito, con modificazioni, nella L. 30 luglio 1994"*

Questa bozza è stata successivamente modificata al fine di "garantire la massima flessibilità nella scelta di cessione della partecipazione dell'IRI in ADR e di massimizzare il ricavato della cessione"(così la "Relazione" alla seconda bozza di delibera del Consiglio dei Ministri), modificando come segue il punto 1 della precedente bozza di delibera:

*"1. L'alienazione della partecipazione indirettamente detenuta dallo Stato nella società Aeroporti di Roma S.p.A. sarà effettuata mediante offerta pubblica di vendita e/o trattativa diretta. Sarà comunque evitata la partecipazione al capitale di soggetti in situazioni di conflitto di interesse che possa interferire con il corretto svolgimento dell'attività della società privatizzata"* (il punto 2 della delibera è rimasto immutato).

Dopo i pareri delle competenti Commissioni parlamentari in data 3 febbraio 1999, assunti ai sensi dell'art. 1.2. della L. n. 481/1995, è stata prevista come unica modalità di vendita la "trattativa diretta a norma dell'art. 1 comma 2 del D.L. 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 1994 n. 474" .

<sup>81</sup> Così Consiglio di Stato 1° Aprile 2000, n. 1885 in Giust civ. 2000, I, p. 2443.

Nell'escludere le ragioni di SEA S.P.A. i giudici del Consiglio di Stato hanno ribadito che: "la natura pubblica (da ritenersi in contrasto con gli scopi della privatizzazione) della Sea s.p.a. non deriva solo dal dato letterale di cui all'art. 1, 2ª comma d.leg 158/1995, ma soprattutto dal dato sostanziale da una società per azioni, che è caratterizzata, sotto il profilo strutturale, da una partecipazione pubblica quasi totalitaria, e per sé rilevante ai fini per cui è causa, e, sul piano funzionale, dal fine della gestione di un servizio pubblico".

sentenza del TAR Lazio n. 2155/99, per il motivo che:

- la privatizzazione di un'impresa *“non può che avvenire attraverso la cessione a privati, e non tramite la semplice sostituzione di un soggetto pubblico ad un altro soggetto pubblico”*, sicché è legittimo prevedere un limite alla partecipazione delle imprese pubbliche al capitale delle società privatizzate;
- *“la misura di detto limite non può che sfuggire ad un controllo giurisdizionale, costituendo ... scelta politica economica attraverso la quale il potere esecutivo decide quale deve essere la partecipazione azionaria massima in mano pubblica”*.

La legittimità del D.P.C.M. è stata contestata anche dal Comune di Fiumicino per il motivo che tale Decreto non indicando il Comune di Fiumicino tra gli Enti territoriali a cui doveva essere offerto in vendita il 3% delle azioni di ADR, introduceva un'illegittima disparità di trattamento ai danni di tale Comune. Il TAR Lazio con ordinanza n. 1069 del 26 giugno 1999, in accoglimento del ricorso presentato dal Comune di Fiumicino, ha disposto la sospensione in via d'urgenza del D.P.C.M. nella parte in cui tale Decreto non indicava il Comune di ricorrente tra gli enti territoriali a cui doveva essere offerto in vendita il 3% di ADR. Tale contenzioso con il Comune di Fiumicino è stato definito bonariamente, con l'impegno dell'IRI di offrire in vendita anche a tale Comune, insieme alla Regione Lazio, alla Provincia ed al Comune di Roma, il 3% delle azioni di ADR.

In definitiva, la dismissione del 54,2% delle azioni ADR di proprietà dell'IRI, è consistita:

- nella vendita del 3% del capitale agli Enti pubblici indicati nel D.P.C.M. 25 febbraio 1999 (Regione Lazio, Provincia e Comune di Roma) nonché al Comune di Fiumicino;
- nella vendita del 51,166% del capitale, in esito a procedura competitiva avviata con la pubblicazione sui quotidiani, in data 30 luglio 1999, ad una “cordata” di operatori privati – denominata “Consorzio Leonardo” – formata da Gemina s.p.a. (42%), Falk s.p.a.

(31%), Compagnia Italtroli s.p.a. (16%) e Impregilo s.p.a. (11%). Nel corso dell'esercizio 2000, quindi, si è concluso il processo di privatizzazione della società ADR con il passaggio del controllo della società al menzionato Consorzio Leonardo. In data 31 luglio 2000, in particolare, a seguito del nulla osta rilasciato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del mercato, è stato perfezionato il trasferimento della partecipazione detenuta dall'IRI in ADR (51,166%) verso il pagamento di un corrispettivo pari a lire 2.569,4 miliardi di lire.

L'Assemblea degli Azionisti del 4 settembre 2000 ha proceduto alla nomina dei componenti del nuovo Consiglio di Amministrazione ed ha integrato il Collegio Sindacale in carica. Contemporaneamente è stato affidato ad un nuovo gruppo dirigenziale il conseguimento degli obiettivi del Piano Industriale "Leonardo" concentrati sullo sviluppo delle attività e sul miglioramento dell'efficienza.

A seguito del nulla osta rilasciato da Consob con provvedimento DEM/67783 del 13 settembre 2000, in data 25 settembre 2000 ha avuto inizio l'offerta pubblica d'acquisto obbligatoria promossa dall'azionista Leonardo s.p.a., ai sensi dell'art.106 del D.lgs. 58/98 (cd. Legge Draghi), su n.117.277.500 azioni ordinarie ADR, pari al 48,834% del capitale. L'OPA obbligatoria si è conclusa in data 27 ottobre 2000, registrando adesioni pari al 42,38% del capitale della società, ha incrementato il pacchetto di maggioranza di Leonardo s.p.a. al 93,55% con superamento del limite del 90% e, dunque, creando le condizioni per promuovere un'offerta residuale secondo le modalità stabilite dalla stessa Consob con procedura avviata nell'aprile 2001.

Tralasciando qui le ulteriori vicende inerenti le variazioni di dettaglio dell'incidenza della partecipazione detenuta dalla Leonardo s.p.a. a seguito dell'OPA obbligatoria e residuale, si segnala, in conclusione:

- la fusione per incorporazione di ADR in Leonardo spa (perfezionatasi il 16 maggio 2001 con efficacia dal 21 maggio 2001) e la conseguente variazione della denominazione di quest'ultima in

“Aeroporti di Roma spa”;

- l’entrata nella compagine societaria – nel 2003 del socio Macquairie – con un pacchetto azionario del 44,74%.

L’attuale compagine azionaria risulta attualmente così suddivisa:

51,08% Leonardo srl;

44,68% Macquaire Airports Group;

3% Enti locali;

1,24% Altri.

### **C) SAGAT spa**

Con procedura avviata nell’ottobre del 1999 la SAGAT S.p.A. è stata privatizzata in termini sostanziali completando il suo percorso di privatizzazione nel dicembre 2000. La cordata composta da Edizione Holding S.p.A., IMI Investimenti S.p.A., Aeroporto "G. Marconi" di Bologna S.p.A. e Aviapartner S.p.A. ha rilevato il 41,33% del pacchetto azionario, posto in vendita da Comune e Provincia di Torino, Regione Piemonte e Camera di Commercio di Torino, così acquisendo – visto il contratto sottoscritto con i soci pubblici rimasti titolari della partecipazione di maggioranza – il controllo della società.

La procedura di dismissione – gestita dal Comune di Torino (Settore Pianificazione e Controllo Partecipazioni Aziendali) – ha avuto avvio con la pubblicazione di un disciplinare di gara a procedura ristretta assimilata all’appalto concorso *ex* D.lgs. 157/95<sup>82</sup> sulla base delle deliberazioni del Consiglio Comunale della Città di Torino, del Consiglio delle Regione Piemonte, del Consiglio Provinciale di Torino e della Giunta Camerale della CCIAA di Torino, col proposito di “consentire all’aeroporto di Torino Caselle di sviluppare il ruolo di gestore del traffico di Torino e della Regione a livello nazionale ed internazionale (europeo e intercontinentale) e di affermare la funzione di hub regionale per il collegamento dell’Italia centro-meridionale con i grandi hub europei e quelle di aeroporto di

---

<sup>82</sup> Tra i materiali è riportato il testo integrale del bando relativo a tale procedura di dismissione.

riferimento per i flussi turistici della Regione”.

La suddetta procedura – svoltasi in due fasi – ha richiesto agli offerenti (invero solo la cordata resasi aggiudicataria ha, infine, presentato l’offerta) lo sviluppo di una proposta da articolarsi in tre punti:

- sviluppo del traffico passeggeri e merci (con menzione delle modalità per l’eventuale coinvolgimento di vettori aerei nello sviluppo del traffico);
- sviluppo strategico a cinque anni delle attività aeroportuali (con previsione dello sviluppo dell’operatività nei settori cargo, commercio, immobiliare, turistico e di sviluppo territoriale in connessione con la gestione aeroportuale),
- prezzo (rectius: offerta economica).

In esito alla procedura ristretta assimilata all’appalto concorso ex articolo 6 D. lgs 17 marzo 1995 n. 157 per l’alienazione di complessive n. 814.201 azioni ordinarie della SAGAT, corrispondenti al 41.33 % del capitale sociale della Società, introdotta con bando di gara pubblicato in data 29 ottobre 1999, con deliberazione della Giunta Comunale in data 28.11.2000 (mecc. 2000 11047/64) è stata approvata la cessione di n. 814.201 azioni ordinarie della SAGAT, agli azionisti privati soprindicati. E’ stata altresì approvata la bozza di convenzione tra i soci privati acquirenti ed i soci pubblici ai sensi dell’art.5 del D.P.R. 16.09.1996 n.533. In data 20.12.2000 le parti hanno così proceduto alla formale sottoscrizione del Contratto di Compravendita delle azioni, di una Lettera di chiarimenti di alcune clausole contrattuali, nonché alla sottoscrizione della “Convenzione fra i soci pubblici ed i soci privati”, in conformità alla previsione di cui all’art.5 del DPR 16 settembre 1996, n. 533, al fine di assicurare il corretto svolgimento del servizio di gestione dell’Aeroporto e di consentire la permanente verifica della conformità dell’assetto societario all’interesse pubblico alla gestione del servizio, regolando i rapporti tra i Soci Pubblici ed i Soci Privati e prevedendo cause di risoluzione e di scioglimento del vincolo sociale con questi ultimi.

Con il completamento del processo di parziale privatizzazione si è aperta per SAGAT la fase di collaborazione tra i Soci storici, partner di riferimento per lo sviluppo regionale e promotori delle attività turistiche ed economiche e i nuovi Soci, a cui è stata demandata la gestione diretta della Società. Le priorità per la SAGAT individuate dalla cordata vincitrice nel Piano di Sviluppo presentato risultano sostanzialmente le seguenti:

- promuovere il traffico dei passeggeri e merci attraverso un piano di incentivazione mirato al potenziale sviluppo;
- ristrutturare le aree commerciali, con revisione dei flussi passeggeri, ampliamenti spazi e revisioni contrattuali;
- valutare il mastre Plan, le iniziative di sviluppo immobiliare e gli investimenti;
- perseguire le opportunità rappresentate dalle collaborazioni ottenibili con altri aeroporti regionali in una logica di network.

L'attuale compagine azionaria risulta attualmente così suddivisa:

38% Comune di Torino;

24,39% Sintonia spa (già Edizione Holding spa);

12,40 IMI Investimenti spa;

8,00% Regione Piemonte;

5,00% Provincia di Torino;

4,70% Italconsult srl;

4,13% Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna spa;

0,42% Aviapartner spa;

2,96% azioni proprie

#### **D) AEROPORTI DI FIRENZE SPA**

Primo tra gli aeroporti italiani a debuttare in borsa è stato lo scalo fiorentino la cui società di gestione ha – nel luglio 2000 – proceduto alla quotazione del titolo in ottemperanza a deliberazione assembleare del 14 aprile 2000. Nell'ambito dell'Offerta Pubblica di Vendita la Regione Toscana e la Provincia di Firenze hanno totalmente dimesso la propria rispettiva partecipazione. Gli altri soci pubblici avevano invece mantenuto

la titolarità del controllo della società detenendo le partecipazioni indicate nel prospetto seguente:

	n. azioni rispettivamente detenute	% sul totale azioni ord. emesse
Camera di Commercio, Industria, Artigianato di Firenze, con sede in Firenze, Piazza dei Giudici n. 3, Cod. Fis. 80002690487	1.743.125	19,29%
Comune di Firenze, con sede in Firenze, Piazza della Signoria, Cod. Fis. 01307110484	1.552.566	17,18%
Comune di Prato, con sede in Prato, Via Pallacorda n. 12, Cod. Fis. 84006890481	944,651	10,46%
Camera di Commercio, Industria, Artigianato di Prato, con sede in Prato, Via Valentini 14, Cod. Fis. 92024980481	449837	4,98%
<b>Totale</b>	<b>4690179</b>	<b>51,91%</b>

Risalente al 2002, poi, la procedura di dismissione di significativo pacchetto azionario pubblico della società di gestione dell'aeroporto di Firenze (AdF) esperita dal Comune di Firenze in nome e per conto proprio nonché in nome e per conto della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze, del Comune di Prato e della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Prato. La detta dismissione è avvenuta mediante trattativa diretta con successivi rilanci relativamente a n. 2.620.078 azioni ordinarie corrispondenti al 29% del capitale sociale della Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (AdF)<sup>83</sup> Conformemente alle deliberazioni degli enti pubblici dismettenti<sup>84</sup>, la procedura di dismissione del predetto pacchetto azionario è stata operata mediante una trattativa diretta strutturata con la forma della trattativa privata seguita da una fase di rilancio sul prezzo. Molteplici le fasi in cui si è ritenuto di articolare la modalità di selezione: fase di preselezione; fase di accesso ed esame delle informazioni; fase di presentazione di un'offerta vincolante; fase di rilancio sul prezzo e di aggiudicazione e chiaro e manifesto l'intento degli enti cedenti: ampliare la compagine societaria di

<sup>83</sup> Tra i materiali è riportato il testo integrale del bando relativo a tale procedura di dismissione.

<sup>84</sup> V. deliberazioni del Consiglio comunale del Comune di Firenze del 02.07.01 n. 622, della Giunta Comunale del Comune di Prato del 01.08.01 n. 519, della Giunta camerale della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Firenze del 09.10.01 n. 355 e della Giunta camerale della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Prato del 29.10.01 n. 201.

AdF a soggetti che - per le competenze acquisite - possano fornire un contributo allo sviluppo di AdF.

La selezione di un gruppo stabile di azionisti di riferimento, per di più con specifica capacità tecnica in relazione all'oggetto sociale di AdF, ha visto il manifestarsi dell'interesse di una pluralità di operatori del settore (nazionali ed internazionali) e si è conclusa con l'aggiudicazione del pacchetto in dismissione in favore della Aeroporti Holding srl, unico concorrente non ritiratosi dalla procedura negoziata sopra descritta.

In data 28 novembre 2003 presso il Comune di Firenze, alla presenza dei rappresentanti dei soci pubblici venditori (Comune di Firenze, Comune di Prato, Camera di Commercio di Firenze e Camera di Commercio di Prato) e della parte acquirente, è stata data esecuzione al contratto di compravendita del 29% di ADF mediante il trasferimento delle azioni a favore di Acquisizione Prima, società controllata da Aeroporti Holding.

Aeroporti Holding è stata costituita dai membri del raggruppamento aggiudicatario della procedura (SAGAT Spa, Sanpaolo IMI Private Equity Spa e Tecno Holding Spa) a seguito dell'aggiudicazione. Il perfezionamento dell'operazione si è reso possibile a seguito della delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che in data 20 novembre 2003 ha deliberato non esservi luogo a provvedere in relazione all'operazione. Il corrispettivo offerto per l'acquisizione ammonta a 28.820.858 euro per un prezzo unitario ad azione di 11 euro.

Per completezza ed aggiornamento si segnala che in data 14 luglio 2006 il Consiglio di Amministrazione di AdF ha preso formalmente atto del superamento di Aeroporti Holding srl della soglia di partecipazione al capitale AdF del 30%. Aeroporti Holding in data 24 luglio 2006 ha inviato alla CONSOB e ad AdF la comunicazione di cui all'art.37, comma 5, del regolamento emittenti, riguardante l'OPA obbligatoria e totalitaria sulle azioni ordinarie emesse da Aeroporto di Firenze spa. In data 2 agosto 2006 il Consiglio di Amministrazione di AdF ha approvato il Comunicato dell'emittente ex art.103, comma 3, D.lgs. 58/1998 (TUF) ed ex art. 39 del

regolamento CONSOB del 14 maggio 1999, n.11971, in relazione all'OPA obbligatoria totalitaria promossa da Aeroporti Holding srl.

L'OPA suddetta si è conclusa in data 22 settembre 2006 con un'adesione complessiva pari allo 0,099% dei titoli in oggetto dell'offerta e pari allo 0,068% del capitale sociale di AdF.

Da segnalarsi l'ingresso recentissimo nel capitale sociale di AdF di Meridiana spa che, in data 5 ottobre 2006, ha informato di aver acquisito una quota azionaria del 15,092% del capitale sociale di AdF.

Gli azionisti pubblici tutt'ora partecipanti nella società di gestione dello scalo fiorentino, CCIAA di Firenze, CCIAA di Prato e Comune di Firenze, titolari, rispettivamente, del 13,73%, del 4,09% e del 2,18% del capitale sociale di AdF, hanno sottoscritto in data 31 ottobre 2006 un patto parasociale (obblighi di preventiva consultazione per l'esercizio del diritto di voto negli organi della società e limiti al trasferimento delle azioni sindacate) della durata di due anni e rinnovabile alla scadenza.

#### E) **SAVE spa**

Particolarmente turbolenta e fitta di vicende giudiziarie di tipo amministrativo la procedura di quotazione della SAVE spa che ha determinato i soci Provincia e Comune di Venezia (insieme titolari del 40% del capitale) a ricorrere contro il collocamento rivolgendosi al Tribunale di Venezia per invalidare la quotazione, denunciando irregolarità nel bilancio 2003 (secondo loro, non in utile) e contestando l'aumento di capitale volto all'offerta.

Con il nulla osta della Consob al prospetto informativo relativo all'Offerta Pubblica di Sottoscrizione e all'ammissione alle negoziazioni presso il MTA della Borsa Italiana, si è comunque avviato – in data 4 maggio 2005 – il processo di privatizzazione della SAVE spa, società di gestione dell'aeroporto di Venezia. Il successivo 25 maggio 2005, infatti, le azioni della SAVE spa sono state ammesse alla quotazione al MTA della Borsa di Milano.

Alla data della quotazione la quota di controllo - il 53,93% - risultava in capo alla Marco Polo Holding srl (tra i cui soci le Regione Veneto, unitamente ad altri soci privati, tra cui lo stesso Presidente Marchi). La quotazione è avvenuta attraverso un aumento di capitale sociale con l'Offerta Globale per 7.670.000 nuove azioni (di cui 1.000.000 derivanti da Greenshoe) funzionali ad un aumento di capitale pari a Euro 4.985.500. I destinatari dell'Offerta Pubblica sono stati il pubblico indistinto, i dipendenti – con una quota loro riservata – e i residenti nella Regione Veneto. Nell'ambito dell'Offerta è stata prevista una quota riservata agli investitori istituzionali.

Come detto sopra però tutto il percorso di quotazione è stato reso particolarmente difficile per causa dei contenziosi amministrativi che l'hanno accompagnato e che portavano il Presidente Marchi, all'alba del debutto al MTA, a dichiarare “L'eventuale vittoria del Comune di Venezia, che ha presentato al Tar un ricorso contro le delibere assembleari che hanno disposto l'aumento di capitale necessario per il collocamento in Borsa di Save, non avrà impatto su quanti acquisteranno le azioni della società veneta in sede di Ipo. Ai fini dei sottoscrittori” – ha spiegato il presidente e a.d. Enrico Marchi – “l'aumento rimane valido. Sono problemi che riguardano i soci e non la società”<sup>85</sup>.

Nel marzo del 2005 il Consiglio di Stato confermava la pronuncia del TAR Veneto rigettando i ricorsi proposti da Comune e Provincia di Venezia così appianando le questioni sollevate con i proposti contenziosi.

L'attuale compagine azionaria risulta attualmente così suddivisa:

38,978% Marco Polo Holding spa,

14,098% Comune di Venezia,

12,098% Provincia di Venezia,

2,168% Fondazione di Venezia,

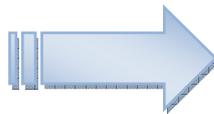
---

<sup>85</sup> Il collocamento di SAVE spa ha subito numerosi slittamenti a causa dell'impugnazione delle delibere effettuata da Comune e Provincia di Venezia. Qualora il ricorso al TAR dovesse essere accolto, si leggeva nel prospetto informativo, la quota posseduta dalla Marco Polo Holding scenderebbe dal 53,926% (pre Ipo) al 34,42%. Questo, si leggeva ancora nel prospetto, potrebbe avere un impatto sul controllo della società.

restante partecipazione flottante.

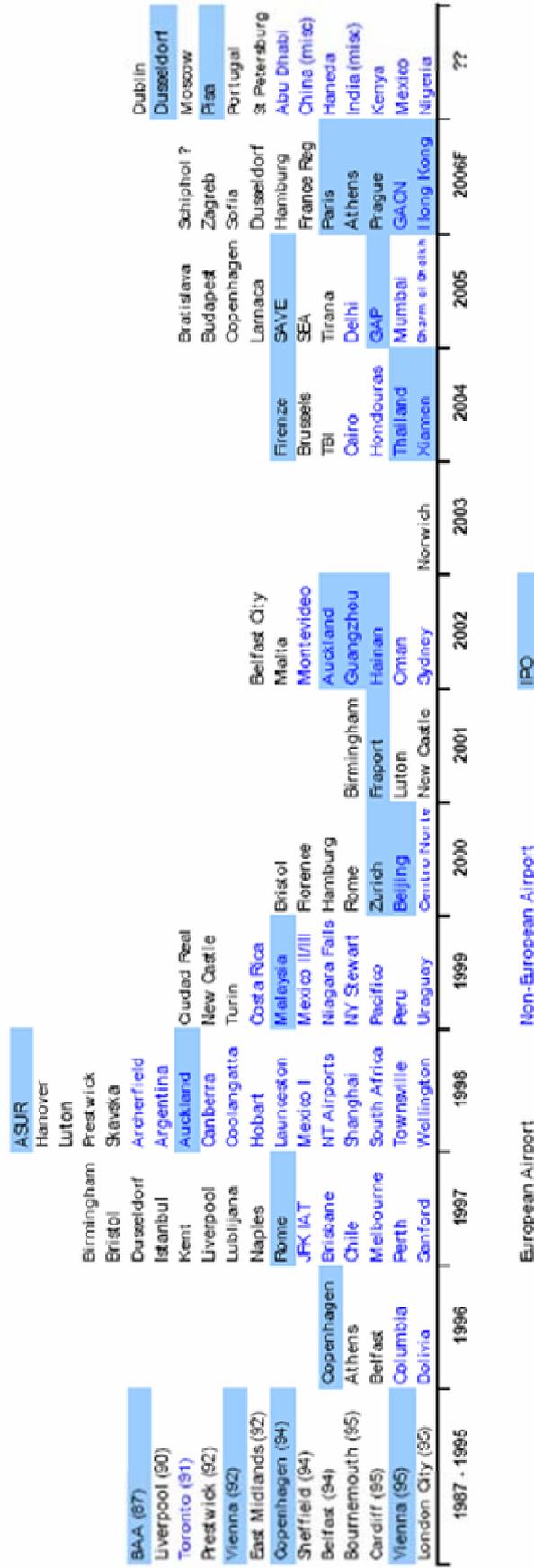
#### ***1.4 Riepilogo schematico delle operazioni di privatizzazioni del mercato aeroportuale internazionale***

I dati di cui alle seguenti Tabelle, aggiornati al Luglio 2006, sono stati tratti da uno Studio elaborato dalla Direzione Pianificazione & Controllo dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna spa, *Area Posizionamento Competitivo*.



# Operazioni di Privatizzazione nel mercato aeroportuale (1)

- † BAA: la prima IPO (- Initial Public Offering - Quotazione in Borsa) aeroportuale nel 1987
- † Si evidenzia un elevato numero di IPO e acquisizioni alla fine degli anni '90
- † Si osserva una rinnovata attività fin dalla fine del 2004
- † In totale si può parlare di più di 150 transazioni già avvenute



# Operazioni di Privatizzazione nel mercato aeroportuale (2)

Nel tempo le tipologie di privatizzazione sono mutate, con un forte incremento del numero di "trade sale" rispetto al numero di IPO

TIPOLOGIA DI TRANSAZIONE	ANNO													
	97	91-2	93-4	95	96	97	98	99	2000	2001	2002	2003	2004	2005
IPO / Secondary placement	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
Trade Sale			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
Concession (e.g. BOT)														
Secondary sale														
Other transaction (e.g. developer / not for profit)														

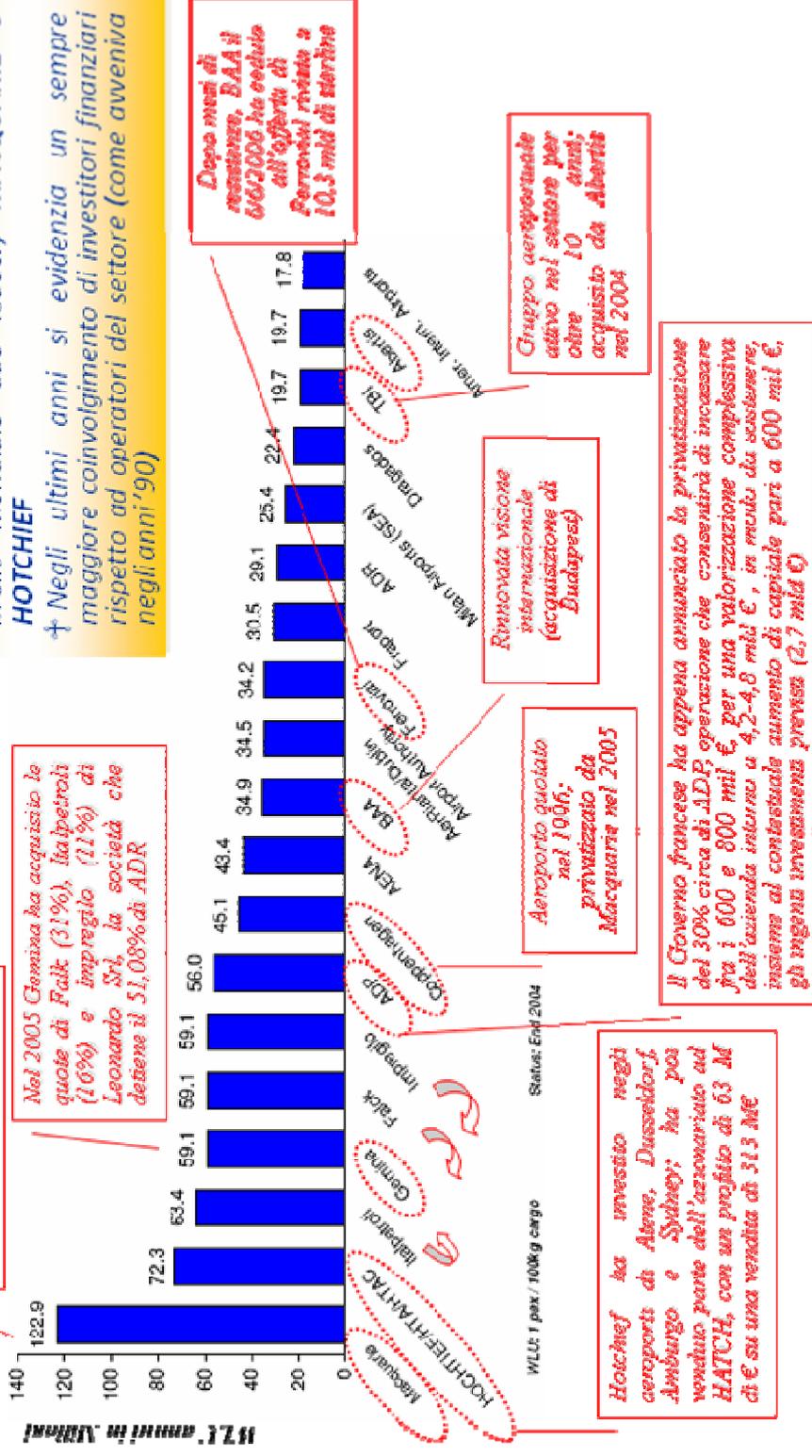
Transaction Types	Buyers / Investors	Transaction Drivers	Major Parameters
<ul style="list-style-type: none"> <li>Flotation (Quotazione)</li> <li>Trade Sale</li> <li>Concession (BOT/BTO)</li> <li>Airport as Property Deal</li> <li>Passenger / Cargo Terminal Development</li> <li>Secondary Market</li> <li>US Tax-exempt bonds</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stock Market</li> <li>Larger Airports</li> <li>Property Firms</li> <li>Pension Funds</li> <li>Infrastructure Funds</li> <li>Construction/ Supplier Companies</li> <li>Venture/Hedge Funds</li> <li>Wealthy individuals</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Capacity Problems requiring investment</li> <li>Service Issues requiring better management</li> <li>Budget Shortfall (for owner)</li> <li>Financial Gain (for sell-side stakeholders)</li> <li>Privatization philosophy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 1m WLU: OPEX subsidy</li> <li>1m &lt; 5m WLU: CAPEX subsidy</li> <li>&gt; 5m WLU: Self-funding</li> <li>EBITDA multiples: 8 &gt; 19</li> <li>EBITDA margins: 40 - 80%</li> <li>Risk: very low for established airports</li> </ul>
<b>Buyer motivation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investment returns: long term stable growth and shorter term turnaround / resale</li> <li>Control of important infrastructure (strategic / ego driven)</li> <li>Opportunity to sell-in services and products</li> </ul>		

# Operazioni di Privatizzazione nel mercato aeroportuale (3)

† Si osservano continui cambiamenti negli operatori che si occupano di investimenti aeroportuali: negli ultimi 5 anni sono emersi a livello mondiale due leader, **MACQUARIE** e **HOTCHIEF**

† Negli ultimi anni si evidenzia un sempre maggiore coinvolgimento di investitori finanziari rispetto ad operatori del settore (come avveniva negli anni '90)

Si tratta del principale operatore aeroportuale a livello mondiale



## Operazioni di Privatizzazione nel mercato aeroportuale (1)

Periodo	Aeroporto Target	Acquirente	Enterprise Value (\$M)	Quota acquisita (%)	Sales (x)	EBITDA (x)	EBITDA Margin (%)
05/06 (IN ATTO)	BAA	Grupo Ferrovial	21.238	100%	5	16	32
12/05	Budapest	BAA	2.160	75	12,8	29,9	43
10/05	Copenhagen	Macquarie Airports	1.795	60	7,6	13,4	56
12/04	TBI	Aberis/AENA	1.234	100	3,8	15,3	25
11/04	Bruxelles	Macquarie Airports	1.431	70	6,1	14,7	41
11/03	Firenze	Acquisizione Prima	119	29	4,3	14,3	30
11/03	Sydney	Macquarie Airports	84 (Val quota)	5	15,5	20,7	75
05/03	Belfast City	Grupo Ferrovial	57	100	3,5	17,6	20
08/02	Amburgo	Hochtief/Aer Rianta	715	49	4	10,7	38
07/02	Aeroporti di Roma	Maisa	2.595	45	5	14,4	35
06/02	Sydney	Southern Cross Consortium	3.588	100	13,8	19,3	72
04/02	Malta Int	Malta Med	215	40	5,7	14,6	39
12/01	Birmingham	Macquarie Airports	605	24	5	12,1	41
02/01	East Midland & Bourne-mouth	Manchester Airport	349	100	5,9	13,8	43

Fon: Aviation Strategy, Marzo 2006

Si osserva che BAA spende la m assoluta il maggior rapporto EY/EBITDA, pari a 29,9

† Negli ultimi giorni il gruppo spagnolo Ferrovial ha alzato nuovamente la sua offerta di acquisto per conquistare il gruppo BAA, portandola da 810 a 900 pence per ogni azione e infine a 935 pence per azione, per una valutazione complessiva del gruppo basata a Londra pari a 10,3 miliardi di sterline, corrispondenti a 14,9 miliardi di euro. Si tratta di un premio del 43% rispetto ai 655 pence del 7 febbraio 2006, ultimo giorno di scambi prima che iniziassero a circolare i rumor della scalata spagnola

† Dopo mesi di resistenza, BAA, che ha finora valutato l'offerta sottostimata rispetto alla propria auto-valutazione di 940 pence per azione, in data 6/6/2006 ha ceduto, accettando l'offerta Ferrovial, rivista a 10,3 miliardi di sterline.

NOTA: L'ENTERPRISE VALUE ESPRIME IL VALORE DELL'AZIENDA COMPRESIVO DELL'INDEBITAMENTO, AL PREZZO DI MERCATO DELLE AZIONI

## 2. Servizi di assistenza a terra agli aeromobili

### 2.1 L'handling aeroportuale

Come sopra indicato l'aeroporto si prospetta, oggi, come struttura organizzata e funzionale. Riguarda l'offerta di molteplici servizi diretti a garantire il conseguimento di un fine motivato con riferimento alle strutture su cui si fondano servizi organizzati. Il loro esercizio viene, allora, conferito già nei tempi che immediatamente succedono alla creazione degli insediamenti aeroportuali, mentre lo Stato demanda ad enti e società la gestione (a prevalente se non totale capitale pubblico, v. quanto detto sopra) di sistemi che tendono a creare, e valorizzare l'aspetto imprenditoriale connesso, nella fattispecie, al pubblico servizio<sup>86</sup>.

Poiché l'industria del trasporto aereo presenta attualmente un'articolazione complessa che si caratterizza per l'interdipendenza delle molte attività che vanno a costituirla, mentre si determina un'estesa liberalizzazione del settore, si conviene che quest'ultima non può venir realizzata se non con misure dirette "ad eliminare il rischio di limitazioni allo sviluppo della concorrenza in attività collaterali"<sup>87</sup>. Esiste un'interconnessione che non rimanda tanto all'abolizione delle barriere d'accesso ai mercati dei traffici, quanto piuttosto all'individuazione di servizi che siano forniti da sistemi adeguati al traffico nazionale e internazionale: meccanismi computerizzati,

---

<sup>86</sup> Cfr. M. CIRCI, *L'apertura al mercato dei servizi aeroportuali di handling, commento al Decreto legis. 13 gennaio 1999, n. 18, recante l'Attuazione della Direttiva 96/67/Ce relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità*, in *Giorn. dir. amm.*, n. 11, 1999, pp. 1043-1046. Cfr. F. MUNARI, *Il diritto comunitario del trasporto*, Milano, 1996, p. 15 e ss.; AA. VV., *Struttura di mercato e regolamentazione del trasporto aereo*, a cura di F. Padoa Schioppa, Kostoris, Bologna, 1995, p. 9 e ss.; A. GIARDINA, *La disciplina comunitaria del trasporto aereo*, in *Dir. comm. intern.*, I, 1988, p. 367 e ss.; L. LOI, *Problematiche aperte dalla prima fase del processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Dir. prat. av. civ.*, I, 1989, p. 19 e ss.; S. BUSTI, *La nuova disciplina della concorrenza nel trasporto aereo intracomunitario*, in *Dir. comm. scambi intern.*, I, 1989, p. 685 e ss.

<sup>87</sup> M. CIRCI, *L'apertura al mercato*, cit., p. 1043. Cfr. P. MANZINI, *I principi comunitari in materia di concorrenza nella nuova disciplina del trasporto aereo*, in *Dir. comm. scam. intern.*, I, 1988, p. 81 e ss.; R. RINALDI BACCELLI, *La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Trasp.*, n. 41, 1987, p. 150; G. SILINGARDI, *Trasporto aereo e deregulation nella prospettiva comunitaria*, in *Studi di economia e diritto*, I, 1989, pp. 593-594.

dunque, che tengano conto di un'adeguata assegnazione di bande orarie nella gestione degli aeroporti e si dirigano alla messa a punto di infrastrutture, così come si desume dalla Direttiva 96/67/Ce<sup>88</sup>.

Se prima della Direttiva 96/67/Ce (Direttiva del Consiglio 15 ottobre 1996), concernente l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità<sup>89</sup>, si era tentata un'analisi approfondita sui problemi posti dai servizi di *handling*<sup>90</sup>, mentre l'accento veniva posto sull'evoluzione dell'aviazione civile in Europa, con l'intento "di prendere un'iniziativa mirata a realizzare la liberalizzazione di tali servizi"<sup>91</sup>, con il nuovo regolamento UE trova compimento l'analisi davvero approfondita, e per molti versi esaustiva, dei problemi sollevati dai servizi di *handling*.

Vengono seguiti i principi e i criteri stabiliti ormai generalmente in campo comunitario, con accettazione dell'idea "che la soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi di assistenza a terra sia indispensabile al compimento della liberalizzazione del settore ed al buon funzionamento del trasporto aereo, poiché fornisce un contributo essenziale

---

<sup>88</sup> Cfr. S. BUSTI, *La nuova disciplina comunitaria dei servizi aerei*, in *Trasp.*, n. 61, 1993, p. 71; P. GIRARDI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. trasp.*, I, 1993, p. 39 e ss.; G. RINALDI BACCELLI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità economica europea*, in *Tras.*, n. 60, 1993, p. 35. Sul regolamento Ce cfr. CE, Regolamento 2299/89, 24 luglio 1989, in *Guce*, 29 luglio 1989, L 220, Modificato dal Regolamento Cee 3089/93, in *Guce*, 11 novembre 1993, L 278 e CE, Regolamento 323/1999, in *Guce*, 13 febbraio 1999, L 40; cfr. R. CAVANI, *Linee e sviluppi della disciplina comunitaria sui sistemi telematici di prenotazione per trasporto aereo*, in *Dir. inform. e informatica*, I, 1992, p. 613; P. GIRARDI, C. COLLETTA, *La nuova ed attuale disciplina dell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti comunitari*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 705; A. GIARDINA, *La concorrenza nel trasporto aereo ed il problema della ripartizione di bande orarie negli aeroporti*, in *Dir. comm. int.*, 1991, p. 513.

<sup>89</sup> Cfr. *Guce*, 25 ottobre 1996, L 272.

<sup>90</sup> Cfr. *Documento della Commissione*, in *Guce*, 11 febbraio 1994, nC 41.

<sup>91</sup> M. CIRCI, *L'apertura al mercato dei servizi aeroportuali di handling*, in *Giorn. dir. amm.*, n. 11, 1999, p. 1043, n. 4; cfr. F. SALERNO, *Handling aeroportuale e liberalizzazione comunitaria*, in *Studi in onore di L. D'Ovidio*, Milano, 1995, p. 1069; S. VALBUSA, *Handling aeroportuale e regolamenti Cee*, in *Dir. trasp.*, I, 1992, p. 109; L. BUBBI, *La gestione dei servizi aeroportuali*, in *Concorr. e merc.*, I, 1994, p. 292; P. GIRARDI, C. COLLETTA, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. trasp.*, I, 1996, p. 72 e ss.; A. LUCENTE, R. SENSI, *La gestione dei servizi aeroportuali di terra. Orientamenti normativi e giurisprudenziali in materia di concorrenza*, in *Riv. amm.*, I, 1995, p. 881; F. MUNARI, *Le segnalazioni dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato in materia di gestione aeroportuali di tariffe aeree*, in *Dir. comm. int.*, II, 1994, p. 757.

all'utilizzazione efficiente delle necessarie infrastrutture aeroportuali"<sup>92</sup>. Proprio la Direttiva Ce 96/67 vuole garantire la possibile gestione di un sistema aeroportuale che effettui una reale regolamentazione dei servizi di assistenza e di autoassistenza (situazioni in cui "un utente fornisce direttamente a se stesso uno o più categorie di servizi di assistenza e non stipula, per essi, alcun contratto con terzi)"<sup>93</sup>, sulla base del presupposto per cui la liberalizzazione stessa va realizzata in modo progressivo e adeguato alle esigenze del settore, con scelta di un approccio graduale giustificato dalla necessità di tener conto del fatto che non possono essere elusi i vincoli di sicurezza, di capacità e di spazio che sono disponibili negli aeroporti (X e XI *considerando* della Direttiva 96/67/Ce).

Va qui ben precisato – per chiarezza espositiva – cosa esattamente si intenda per *handling* aeroportuale. In particolare, con l'espressione *handling* o *ground handling*, ci si richiama alle attività di rifornimento e di pulizia, ai servizi di *check-in*, ai trasferimenti all'interno dell'aeroporto, al controllo dei bagagli e delle merci (tutti servizi che compongono l'assistenza a terra da parte delle autorità aeroportuali)<sup>94</sup>. Sono servizi che costituiscono un'importante interfaccia del trasporto aereo, in connessione con i meccanismi delle infrastrutture aeroportuali, servizi prestati in aeroporto (all'aeromobile) e che si connettono alla salvaguardia del carico, ricomprendendo le operazioni di diretta assistenza tecnica e operativa del velivolo (durante la sosta a terra), con pieno raccordo rispetto alle altre operazioni che interessano la gestione del traffico di persone e cose (come ingenerato dal trasporto nell'ambito dello scalo)<sup>95</sup>. Sono servizi prestati all'imbarco e allo sbarco delle cose trasportate e dei passeggeri.

---

<sup>92</sup> M. CIRCI, *L'apertura al mercato dei servizi aeroportuali*, cit., p. 1044.

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 1044, n. 9.

<sup>94</sup> Cfr. Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Decisione 20 novembre 2000, n. 8692 Adr/Tariffe del round handling, in *Boll.*, n. 38, 2000, passim ed anche Decisione 29 maggio 2003, n. 12047, in *Boll.*, n. 22, 2003, passim.

<sup>95</sup> Cfr. D. DOMINICI, *La gestione aeroportuale del sistema del trasporto aereo*, Milano, 1962, p. 88. Si parla al riguardo di un coacervo di attività e di prestazioni demandate agli operatori aeroportuali, i quali saranno tenuti a fornire tali servizi sia al mezzo aereo sia a ciò che l'aereo trasporta (passeggeri e merci). Cfr. Autorità antitrust, Decisione 17 marzo 1993, n. 1017, in *Boll.*, n. 6, 1993, passim.

Riguardano il rifornimento delle attrezzature necessarie, il carico e lo scarico dell'acqua ed un *handling* segnatamente previsto per i passeggeri che comprende l'accettazione, gli annunci dati ai passeggeri tramite l'altoparlante, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e dei bagagli, laddove l'*handling* delle merci consiste nel carico e scarico delle medesime, nella loro introduzione nei magazzini, nello stoccaggio delle stesse e nel trasferimento a bordo dell'aeromobile per quanto attiene ai bagagli, non essendo trascurati, poi, neppure i servizi di sicurezza aggiuntivi (sempre servizi di *handling*) che consistono nella custodia e nella vigilanza di proprietà di terzi e nell'espletamento dei controlli antiterroristici, svolti nell'interesse (e su richiesta) delle compagnie aeree<sup>96</sup>.

Si fa riferimento, così, alle *airside handling activities*, comprendendo tutti quei servizi di supporto alle attività aeronautiche che costituiscono ausilio all'esecuzione delle operazioni di volo (servizi di assistenza svolti in pista e per il carico e scarico dei bagagli, servizi di rampa e di posizionamento degli aeromobili). Ad essi si aggiungono le *landside handling activities*, ovvero le attività svolte che non comportano l'accesso in rampa, ma si traducono in assistenza amministrativa ai passeggeri, alle merci, alla posta, ai parcheggi, ai negozi. Il tutto è previsto nella stessa Direttiva europea 15 ottobre 1996, n. 67 .

Si fa riferimento a varie categorie di servizi, sempre contenute nella Tab. 1 della Direttiva 15 ottobre 1996, n. 67, e sono servizi che costituiscono obblighi e responsabilità per gli operatori di *handling* aeroportuale, cui si demanda il compito di assistenza

---

<sup>96</sup> Cfr. Autorità antitrust, Decisione 17 marzo 1993, n. 1017, in *Boll.*, n. 6, 1993, passim.

**Tab. 1. Classificazione dei servizi di assistenza a terra**

**Servizi di “assistenza pista”**

Assistenza bagagli  
Assistenza merci  
Assistenza operazioni in pista  
Assistenza carburante e olio

**Servizi di “assistenza aeroporto”**

Assistenza amministrativa a terra e supervisione  
Assistenza passeggeri  
Assistenza pulizia e servizi scalo  
Assistenza manutenzione dell’aereo  
Assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi  
Assistenza trasporto a terra  
Assistenza ristorazione (*catering*)

amministrativa e di supervisione durante e dopo il volo, insieme ad altri servizi amministrativi richiesti dal vettore (assistenza ai passeggeri in partenza, in arrivo ed in transito; assistenza ai bagagli, alle merci, alle operazioni in pista).

Nella medesima prospettiva si muove il D.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, che reca Attuazione della Direttiva 96/67/Ce, con rimando al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, come risulta dalla *Gazzetta Ufficiale* 4 febbraio 1999, n. 28<sup>97</sup>.

In base alla Direttiva del legislatore comunitario, nuovi meccanismi organizzativi vanno applicati alla dinamica aeroportuale, e ciò indipendentemente dal volume del traffico aereo, mentre si stabiliscono tempi diversificati per l’entrata in vigore della direttiva stessa (a seconda delle tipologie delle prestazioni offerte nell’ambito dei singoli aeroporti) e si prevede, per gli Stati membri, la facoltà “di limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire alcune categorie di servizi” e si stabilisce che

---

<sup>97</sup> Cfr. D. lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, recante *Attuazione della Direttiva 96/67 Ce relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità*, in *Gazz. Uff.*, 4 febbraio 1999, n. 28.

tale numero “non possa essere inferiore a due per ciascuna categoria di prestazione e che, in tali casi, i criteri per la limitazione debbano essere pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori (art. 7, comma 2 della Direttiva Ce)”<sup>98</sup>.

In base alla Direttiva della Comunità europea si applicano, così, criteri che tendono a garantire il contenimento di fenomeni d’impatto nell’accesso ai mercati dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti, proponendo nuove condizioni di sicurezza e lasciando impregiudicati i diritti e i doveri statuali in materia di ordine pubblico. Ciò permette di adottare, si avverte, misure necessarie a garantire la tutela dei fruitori dei servizi e a determinare obblighi e responsabilità degli operatori, sulla base di condizioni *standard* e di specifiche tecniche operative cui dovranno conformarsi, in futuro, i prestatori stessi, stante l’obbligo “di servizio pubblico per gli aeroporti che servono le regioni” centrali o periferiche, oppure in “via di sviluppo, facenti parte del territorio dell’Ue”<sup>99</sup>. La Direttiva Ce, con gli artt. 8 e 13, considera non a caso la possibilità – per gli Stati membri – di riservare all’ente di gestione dell’aeroporto la conduzione gestionale delle infrastrutture centralizzate, la cui complessità non consente, spesso, forme di suddivisione o di duplicazione, stabilendo, nel contempo, che gli Stati membri debbano vigilare al fine di una gestione infrastrutturale che avvenga “in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio”<sup>100</sup>.

Tutto si muove, senza ulteriormente approfondire la materia della liberalizzazione dell’handling, nell’ambito di quel rapido sviluppo del sistema aerotrasportale che trova attualmente riscontro “nella progressiva trasformazione delle strutture aeroportuali”, le quali, da aree “libere adibite esclusivamente all’atterraggio e all’involo degli aeromobili e talvolta attrezzate soltanto con qualche ‘manica a vento’, sono diventate veri e propri apparati per la produzione di servizi su scala industriale”<sup>101</sup>.

---

<sup>98</sup> M.CIRCI, p. 1044.

<sup>99</sup> *Ibid.*, p. 1044. Si veda anche M. P. CHITI, *La liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti e le sue molte deroghe*, in *Giorn. dir. amm.*, n. 6, 1998, p. 521.

<sup>100</sup> M. CIRCI, *L’apertura al mercato*, cit., p. 1045.

<sup>101</sup> L. ANCIS, *Convegno ‘Aeroporti e responsabilità’*, Cagliari, 24-25 ottobre 2003, in *Dir.*

Proprio nel descritto ambito, *post* liberalizzazione del mercato dell'handling, si è avviato in Italia un significativo percorso di dismissione delle partecipazioni delle società a prevalente capitale pubblico tradizionalmente monopolizzanti – accanto a rari casi di operatori privati esercenti servizi in autoproduzione o servizi cd. di nicchia – il mercato dei servizi di assistenza a terra agli aeromobili.

## ***2.2 Le dismissioni avviate nel mercato dell'handling a seguito dei provvedimenti di liberalizzazione (D.l. 13 novembre 1999, n. 18)***

Il sistema aeroportuale come risultante a seguito del D. lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, che reca Attuazione della Direttiva 96/67/ Ce, concernente il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, mostra oggi un ente di gestione monopolista della gestione dell'infrastruttura, così come di alcune altre attività, con il precipuo compito “*di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto e nel sistema aeroportuale considerato*”<sup>102</sup> accanto ad una pluralità di operatori aeroportuali esercenti, appunto, servizi di assistenza a terra agli aeromobili, fermi i criteri di autoassistenza che si concretizzano nella situazione in cui “un utente fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione avente per oggetto le prestazioni dei servizi stessi”<sup>103</sup>.

Gli operatori dell'handling si muoveranno tendenzialmente per categoria. Svolgeranno servizi di assistenza bagagli o di assistenza alle operazioni di posta. Potranno svolgere assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta (“per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito tra l'aerostazione e l'aeromobile”)<sup>104</sup>. Gli

---

*trasp.*, 2004, p. 245.

<sup>102</sup> D.LGS. 18/99, art. 2, comma 1 c).

<sup>103</sup> *Ibid.*, art. 2, comma 1, f).

<sup>104</sup> D.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, art. 4, comma 2.

operatori, anche se in numero ridotto secondo le esigenze di sicurezza e in base alla capacità e allo spazio disponibili nell'aeroporto medesimo, dovranno garantire agli utenti, indipendentemente dalle parti di aeroporto loro assegnate, “l’effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra”<sup>105</sup>.

Uno dei prestatori, secondo quanto prescritto dal D.lgs.18/99 in commento, a decorrere dal primo gennaio 2001, non può più essere controllato direttamente (o indirettamente) né dall’ente di gestione né da un vettore che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrate nell’aeroporto durante l’anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori.

Proprio la riforma che qui si è sinteticamente e solo parzialmente illustrata, ha di fatto dato avvio ad una serie di partenariati pubblico-privati di significativa rilevanza, alcuni dei quali derivanti da vere e proprie dismissioni delle partecipazioni pubbliche, tradizionalmente di controllo, nel settore dei servizi aeroportuali qui in considerazione.

Quando si precisa che uno dei prestatori non deve essere controllato direttamente o indirettamente, a decorrere dall’1 gennaio 2001, dall’ente di gestione o da un vettore che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri e delle merci registrate nell’aeroporto durante l’anno precedente, si dà peso – da un punto di vista operativo – ad una disposizione che garantisca “a tutti gli utenti l’effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra”, di cui uno non gravato da meccanismi di *routine*, e ciò perché si renda possibile una scelta che costituisca altresì, apertura “all’autoassistenza, anche se tale apertura appare più limitata dal legislatore nazionale rispetto a quello comunitario”<sup>106</sup>. Da un punto di vista giuridico, indi, una riflessione si impone al riguardo circa lo stato degli assetti societari in vigore alla data delle novità normative qui in commento e la dinamica degli stessi proprio a seguito dell’avvio del processo di liberalizzazione.

---

<sup>105</sup> D.lgs., art. 4, comma 2.

<sup>106</sup> M. CIRCI, L’apertura al mercato dei servizi, cit., p. 1045.

Nel 1999, infatti, l'handling aeroportuale rappresentava ancora il cd. *core business* della grande maggioranza delle società di gestione aeroportuale che operavano tale attività imprenditoriale in posizione se non di monopolio, sicuramente in posizione dominante<sup>107</sup>. Rari, come accennato sopra, i casi in cui vi fosse una vera concorrenza tra gli operatori dei servizi di assistenza e anche negli aeroporti di maggiori dimensioni l'esercizio dell'handling aeroportuale vedeva i menzionati gestori aeroportuali fare la parte del leone<sup>108</sup>.

A seguito dell'avviato processo di liberalizzazione, invece, i connotati (e la redditività) di tale business sono fortemente cambiati e si è assistito, in alcune realtà aeroportuali – a partire da quelle dove prima è risultata cogente l'operatività della liberalizzazione in parola – a processi prima di societizzazione del ramo handling dell'impresa aeroportuale (passo peraltro imposto dalle disposizioni dell'art.8-ter della L.287/90, cd. Legge Antitrust) e, quindi, di dismissione (in qualche caso anche totale, es. SAV spa).

Per omogeneità di trattazione, e qui integralmente richiamata l'ampia disamina delle tecniche di vendita oggetto della prima parte del presente studio, va fatto qui subito detto che non risultano essere state seguite – da parte delle società pubbliche alienanti le dette partecipazioni societarie – modalità di dismissione particolarmente caratterizzate da trasparenza e non discriminazione. Lo strumento prevalentemente utilizzato è stato quello

---

<sup>107</sup> In merito ad una presunta attualità della posizione dominante dei gestori aeroportuali, peraltro abusiva alla luce della liberalizzazione del mercato dell'handling, vedi le istruttorie avviate dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella riunione del 14 dicembre 2006, nei confronti di Adr, Aeroporti di Roma, e di Sea, Società di Esercizi Aeroportuali, per abuso di posizione dominante nel mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali. Nei confronti di Adr l'istruttoria riguarda anche un abuso di posizione dominante nei servizi di assistenza merci.

<sup>108</sup> Evincibile l'insussistenza – fino all'imposta liberalizzazione operata dal D.lgs. 18/99 – di un diffuso mercato plurale nell'ambito dei servizi di handling anche dalla lettura della delibera dell'AGCM inerente il procedimento A247 - AEROPORTI DI ROMA-TARIFFE DEL GROUNDHANDLING: "a) ... il sistema di sconti quantità sulle tariffe per i servizi di assistenza a terra adottato dalla società Aeroporti di Roma Spa presenta caratteristiche tali da fidelizzare la domanda di tali servizi e da ostacolare l'accesso di concorrenti ai relativi mercati, non più soggetti a riserva legale. Tuttavia, data l'assenza nel periodo di applicazione di tali sconti di alternative di fornitura per i vettori, per cause estranee alla condotta della società, non risulta posta in essere alcuna violazione dell'articolo 82 del Trattato CE; *omissis*".

della trattativa diretta senza necessariamente adottare gli accorgimenti individuati dalla dottrina e dalla giurisprudenza come necessari (procedura competitiva di selezione, in base a criteri oggettivi, predeterminati, trasparenti e non discriminatori) nell'ambito delle dismissioni a trattativa diretta di cui alla L. 474/94.

Appare al riguardo legittimamente opinabile la cogenza delle norme disciplinanti le dismissioni a livello nazionale o a livello locale, nelle fattispecie *de quo*; ciò in quanto – come accennato – la vendita delle partecipazioni qui è sì stata operata da parte di società con capitale ancora prevalentemente pubblico ma, la stessa risulta, invero, dismissione solo indiretta (si veda il caso di SAV spa dismessa prima dell'avvio del processo di quotazione della SAVE spa, gestore dello scalo di Venezia)<sup>109</sup>.

Lo strumento prevalentemente utilizzato è stato quello della trattativa diretta senza affatto adottare gli accorgimenti individuati dalla dottrina e dalla giurisprudenza come necessari (procedura competitiva di selezione, in base a criteri oggettivi, predeterminati, trasparenti e non discriminatori) nell'ambito delle dismissioni a trattativa diretta di cui alla L. 474/94. Del resto appare legittimamente opinabile la cogenza delle norme disciplinanti le dismissioni a livello nazionale o a livello locale, nelle fattispecie *de quo*; ciò in quanto – come accennato – la vendita delle partecipazioni qui sì stata operata da parte di società con capitale ancora prevalentemente pubblico ma, la stessa risulta, invero, dismissione solo indiretta di partecipazioni detenute da enti pubblici (si veda il caso di SAV spa dismessa prima dell'avvio del processo di quotazione della SAVE spa, gestore dello scalo di Venezia).

Da segnalarsi, in conclusione della presente trattazione di settore, il recente avvio di una dismissione nel campo dell'handling aeroportuale da parte di

---

<sup>109</sup> Pur tuttavia va segnalata l'opportunità di svolgere con criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità anche le dismissioni di partecipazioni pubbliche indirette, alla luce della affermata giurisdizione della Corte dei Conti nei confronti delle società a capitale pubblico e del rischio di risarcimento del danno erariale eventualmente suscettibile di imputazione a carico degli amministratori in tutti quei casi in cui la Corte medesima dovesse ravvisare una cessione antieconomica della partecipazione.

Aeroporti di Roma spa e forse proprio in dipendenza dalla sopra segnalata decisione dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato<sup>110</sup>, mediante cessione dell’handling merci, prima con creazione di veicolo societario “Newco” cui sarà conferito il relativo ramo d’azienda e, indi, con cessione successiva delle relative partecipazioni.

Alla descritta procedura, formalizzata con “Sollecitazione di Manifestazione di interesse” è stata data pubblicità tramite pubblicazione dell’avviso sul sito internet della società dimettente ed altresì per mezzo di pubblicazione del medesimo annuncio sul Sole 24 Ore, Corriere della Sera e Financial Times. Lo stesso avviso precisa, peraltro, che *“alle società che avranno manifestato il proprio interesse sarà richiesta ogni informazione ritenuta utile e necessaria per condurre un’insindacabile analisi di preselezione, all’esito della quale sarà individuata la rosa di soggetti che accederanno alla successiva fase della procedura i cui termini, condizioni e modalità saranno oggetto di comunicazione successiva”*<sup>111</sup>.

---

<sup>110</sup> Nell’avvio di istruttoria su AdR l’AGCM ha individuato un possibile comportamento anticoncorrenziale costituito dall’applicazione di prezzi di accesso alla c.d. cargo city, ovvero l’area e le infrastrutture attrezzate per l’allestimento e la movimentazione delle merci destinate all’esportazione o all’importazione per via aerea, che sarebbero infatti idonei a rendere non competitiva l’offerta di handler concorrenti. In particolare, per il solo passaggio all’interno della cargo city della merce già allestita - passaggio reso indispensabile dall’assenza di varchi doganali al di fuori di tale area su cui AdR è attualmente monopolista in attesa dell’esito della gara bandita per l’individuazione del secondo handler - AdR richiede il pagamento di un ammontare pari alla propria tariffa piena, a cui sottrae un ammontare forfetario in ogni caso inferiore ai prezzi praticati dall’handler concorrente per il servizio di allestimento della merce. In tal modo AdR rende economicamente più svantaggiosa per i vettori aerei la scelta di rivolgersi agli handlers cargo concorrenti, anche a quelli più efficienti nella fase di allestimento della merce.

<sup>111</sup> Il testo integrale dell’avviso è raccolto tra ai materiali di cui al presente studio.

### 2.3 Riepilogo schematico delle operazioni di privatizzazione del mercato nazionale dei servizi di handling

#### **PRINCIPALI SOCIETÀ DI HANDLING IN ITALIA, AEROPORTI DI ATTIVITÀ E ASSETTO PROPRIETARIO**

##### ➤ Società di handling controllate da gestori aeroportuali

<b>Gestore</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Assetto Proprietario</b>
<b>MARCONI HANDLING</b>	<b>Bologna</b>	<b>SAB Aeroporto di Bologna S.P.A. (100%)</b>
<b>SAGAT HANDLING</b>	<b>Torino</b>	<b>Sagat Aeroporto di Torino (100%)</b>
<b>ADR HANDLING</b>	<b>Roma Fiumicino Ciampino</b>	<b>ADR (99,21%) e ADR Engineering (0,79%) ceduta a fine 2006 alla società Flightcare SLL del gruppo Spagnolo FCC, uno dei maggiori gruppi di costruzione e operatori aeroportuali spagnoli.</b>
<b>SEA HANDLING</b>	<b>Malpensa Linate</b>	<b>SEA S.p.A. (100%)</b>
<b>GH PALERMO</b>	<b>Palermo</b>	<b>GESAC Handling (49%), GESAP S.P.A. (51%)</b>
<b>SOGAERDYN</b>	<b>Cagliari</b>	<b>SOGAER (100%)</b>

## Società di handling indipendenti dal gestore aeroportuale

<b>Gestore</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Assetto Proprietario</b>
<b>ALITALIA AIRPORT</b>	<b>Fiumicino Malpensa</b>	<b>Alitalia Servizi</b>
<b>AVIAPARTNER</b>	<b>Venezia Bologna (uscita in maggio 2006) Torino</b>	<b>Aviapartner Belgium S.A. Aviapartner Europe S.A., Lussemburgo</b>
<b>EAS (EUROPEAN AVIA SERVICE)</b>	<b>Fiumicino Malpensa Linate Alghero Cagliari</b>	<b>Air One S.p.A. (70%)</b>
<b><u>GRUPPO ACQUA MARCIA</u></b>		
<b>-ATA ALI</b>	<b>Linate (apto privato)</b>	<b>Acqua Marcia S.p.A. (82,24%)</b>
<b>-ATA HANDLING</b>	<b>Malpensa Linate Catania</b>	<b>Acqua Marcia S.p.A.</b>
<b>- BOLOGNA AIRPORT SERVICES</b>	<b>Bologna</b>	<b>Ata Servizi Aeroportuali Italia S.p.A. (60%) a sua volta partecipata da EAS S.A. (55%) e Ata Ali (5%) e Aviation Services (40%)</b>
<b>- SAV</b>	<b>Venezia</b>	<b>EAS S.A. (95%) ATA Handling (5%), prima controllata dal gestore aeroportuale</b>
<b><u>GRUPPO ALISUD</u></b>		
<b>-ALISUD</b>	<b>Napoli Venezia</b>	<b>Italhandling s.r.l. (86%)</b>
<b>-GESAC HANDLING NAPOLI</b>	<b>Napoli</b>	<b>Alisud (60%)</b>
<b>-EAGLES SERVICE VENEZIA</b>	<b>Venezia</b>	<b>GH Napoli (90%)</b>

### **3. Servizi di trasporto aereo**

#### ***3.1 Il vettore di bandiera: il caso Alitalia***

Costituita il 16 settembre 1946 con un capitale iniziale di 900 milioni di lire italiane, la compagnia italiana Alitalia Linee Aeree Italiane SpA (in prosieguo: «Alitalia») si colloca storicamente nettamente al primo posto delle compagnie aeree in Italia ed stata quotata in Borsa dal 15 maggio 1986.

All'inizio degli anni '90 il capitale di Alitalia era detenuto per il 90% dalla holding pubblica «Istituto per la ricostruzione industriale» (IRI) e la parte residua apparteneva ad investitori privati tra cui varie grandi banche internazionali. Alitalia ha assorbito nel 1994 la compagnia ATI, da essa controllata e specializzata nei voli interni e, nell'autunno 1995, ha ceduto all'IRI la sua partecipazione di maggioranza (56 %) al capitale della «Società Aeroporti di Roma». Alitalia controllava al 100 % la compagnia Avianova, vettore aereo di terzo livello, trasformata nel luglio 1996 in Alitalia TEAM SpA (in prosieguo: «Alitalia Team») e possedeva partecipazioni del 45 % nella compagnia charter Eurofly, del 27,61 % in Air Europe e del 30 % nella compagnia di bandiera ungherese Malev. Inoltre deteneva partecipazioni in società che svolgono attività connesse a quella del trasporto aereo: Atitech (100 %); Racom Teledata (93,8 %), a sua volta titolare del 9 % del sistema telematico di prenotazione Galileo; Italiatour (99,67 %); Sisam (60 %); le società di gestione degli aeroporti di Napoli, Genova, Torino, Firenze, Lamezia Terme e Rimini.

Il risultato di esercizio della compagnia, in grossa difficoltà dall'inizio degli anni '90, non è significativamente migliorato tra il 1990 e il 1996. Positivo nel 1994 e nel 1995 dopo i gravi deficit dell'inizio del decennio, esso è ridivenuto fortemente negativo nell'esercizio 1996.

Il 31 marzo 1996 le perdite complessive di Alitalia raggiungevano 905 miliardi di lire e il suo patrimonio netto era ridotto a 150 miliardi di lire.

Questa situazione finanziaria molto preoccupante, vicina al fallimento, non poteva che ulteriormente aggravarsi a breve scadenza in quanto le perdite attese alla medesima data per tutto il 1996 erano di 400 miliardi di lire.

In tale contesto le autorità italiane hanno presentato alla Commissione Europea un piano di ristrutturazione di Alitalia accompagnato da importanti iniezioni in conto capitale.

### ***3.2 L'avvio del processo di dismissione – il piano di ristrutturazione del 1996.***

Il piano di ristrutturazione di Alitalia è stato comunicato alla Commissione dalle Autorità italiane il 29 luglio 1996. La comunicazione è stata registrata presso il Segretariato generale della Commissione il 30 luglio 1996 e il 14 agosto 1996 è stata inviata alle autorità italiane la ricevuta di ritorno.

Con lettera del 9 agosto 1996 la Commissione ha segnalato alle Autorità italiane che il piano sarebbe stato esaminato alla luce dell'articolo 92 del Trattato e nell'ambito della procedura di cui l'articolo 93, paragrafo 2 del Trattato. Inoltre la Commissione ha reso noto che gli elementi contenuti nella notificazione del 29 luglio 1996 non le consentivano di esaminare il caso con piena cognizione di causa ed ha quindi chiesto di trasmettere informazioni aggiuntive. Nella lettera del 9 agosto 1996 la Commissione ha anche ricordato alle Autorità italiane che le disposizioni dell'articolo 93, paragrafo 3 del Trattato vietano di dare esecuzione a misure di aiuto prima dell'adozione di una decisione finale da parte della Commissione. Il 9 settembre 1996 le Autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione la maggior parte delle informazioni richieste nella lettera del 9 agosto 1996. Il 17 settembre 1996 si è inoltre tenuta a Bruxelles tra la Commissione e le autorità italiane una riunione di lavoro che ha apportato chiarimenti supplementari.

Secondo il Governo italiano il principale obiettivo del piano di ristrutturazione di Alitalia comunicato alla Commissione era quello di

creare condizioni favorevoli al processo di privatizzazione della società. Il piano aveva ottenuto il benestare delle parti sociali ed era corredato di proiezioni finanziarie analitiche. Di durata quinquennale (1996-2000), esso comprendeva due fasi successive che in parte tuttavia si sovrapponevano: una fase di risanamento nel 1996-1997 e una fase di sviluppo dal 1998 al 2000.

Senza addentrarsi nel dettaglio dell'esame del piano in argomento deve invero segnalarsi che la fase di risanamento, anzitutto, mirava a ridurre i costi operativi di Alitalia ed a riportare ad un livello ragionevole l'indice «indebitamento su fondi propri». Di conseguenza, essa comprendeva un aspetto finanziario ed un aspetto gestionale. L'aspetto gestionale si collocava nell'ambito delle iniziative, volte a ridurre i costi ed a migliorare la produttività di Alitalia, avviate dagli inizi degli anni '90. L'obiettivo era rendere l'impresa competitiva a breve termine grazie al perseguimento di tre obiettivi principali: riduzione dei costi, massimizzazione dei proventi e dismissione delle attività non strategiche. L'aspetto finanziario prevedeva iniezioni in conto capitale per un importo iniziale complessivo di 3.310 miliardi di lire: 1.500 miliardi conferiti dall'IRI entro la fine del 1996; altri 1.500 miliardi oggetto di una seconda quota da versare nel 1997; 310 miliardi corrispondenti alla partecipazione del personale al capitale dell'impresa secondo le modalità già descritte. Di fatto, dei 1.500 miliardi corrispondenti alla prima quota, 1.000 miliardi erano già stati anticipati ad Alitalia dall'IRI nel giugno 1996 a valere sul futuro aumento di capitale. Tali misure finanziarie avevano come obiettivi prioritari il ripristino dell'equilibrio della struttura patrimoniale dell'impresa, allineandola su quella dei principali vettori comunitari, il finanziamento dello sviluppo programmato della flotta, l'implicazione dei dipendenti nel processo di ristrutturazione grazie al loro contributo al capitale dell'impresa, e l'avviamento del processo di privatizzazione. Le Autorità italiane aggiungevano che tali misure rispondevano inoltre, almeno in parte, all'obbligo di rispettare il combinato disposto degli articoli 2327 e 2447 del

codice civile italiano che imponeva ad Alitalia un capitale minimo di almeno 200 milioni di lire. In effetti l'importo totale delle spese di ristrutturazione previste dal piano era pari a 900 miliardi di lire e l'incidenza immediata di tali spese straordinarie avrebbe comportato che i fondi propri di Alitalia, già in precedenza ridotti a 150 miliardi di lire, sarebbero divenuti negativi. Nell'insieme, l'aumento di capitale previsto dal piano comportava una forte diminuzione dell'indebitamento netto di Alitalia nel periodo 1995-1997 e di conseguenza una sostanziale riduzione dei suoi oneri finanziari nel corso di detto periodo.

Le varie misure del piano comunicate il 29 luglio 1996 avrebbero dovuto consentire, secondo le Autorità italiane, di trasformare Alitalia in una società estremamente redditizia sull'orizzonte 2000. Già ridotto del 13% tra il 1990 e il 1995, il costo unitario di produzione, espresso in lire costanti per posto/chilometro offerto, avrebbe dovuto ulteriormente diminuire del 19% tra il 1995 e il 2000. Il risultato d'esercizio e il risultato netto avrebbero dovuto essere rispettivamente di 944 (pari al 9,15 % del fatturato) e di 489 miliardi di lire nel 2000. Di fatto, il fatturato avrebbe dovuto crescere inizialmente in misura modesta nel 1996 e 1997, in seguito in misura nettamente superiore nel 1998, 1999 e 2000 essenzialmente per effetto dello sviluppo del centro aeroportuale della Malpensa.

Infine, a sostegno delle comunicazioni del 29 luglio e del 9 settembre 1996, le Autorità italiane sottolineavano che la misura consistente nell'iniiettare 3.000 miliardi di lire in Alitalia nel 1996 e nel 1997 non conteneva elementi di aiuto di Stato in quanto conforme al principio dell'investitore che opera in economia di mercato, quale definito dalla Commissione nei suoi orientamenti «Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione civile», e applicato nella decisione 96/278/CE della Commissione relativa alla società Iberia. In effetti l'operazione avrebbe dovuto avere una redditività attesa superiore al 30 %, grazie certamente ai dividendi da distribuirsi nel 1998, 1999 e 2000, ma principalmente al valore acquisito

dall'impresa sull'orizzonte 2000 che si sarebbe dovuto aggirare intorno a 4.500 miliardi di lire. Il calcolo della redditività teneva altresì conto dei costi (oltre 1.000 miliardi di lire) che l'IRI avrebbe dovuto sostenere in caso di fallimento dell'Alitalia. Tali costi dell'insolvenza dell'Alitalia sarebbe derivati sostanzialmente dai prestiti ad essa concessi da altre società appartenenti al gruppo IRI, in particolare Cofiri.

Considerato l'insieme delle informazioni contenute nelle lettere delle Autorità italiane del 29 luglio e del 9 settembre 1996, in data 9 ottobre 1996, la Commissione decideva comunque di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del Trattato per quanto riguardava gli aumenti di capitale previsti dal piano. L'apertura del procedimento veniva motivata tanto dalla natura delle iniezioni in conto capitale effettuate dell'IRI, che potevano essere qualificate come risorse statali ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del Trattato, quanto dai seri dubbi della Commissione in ordine a quanto segue:

- sussistenza di un aiuto, tenuto conto delle modeste possibilità di remunerare in modo soddisfacente l'impegno finanziario dell'IRI;
- applicabilità ad eventuali aiuti di una delle deroghe di cui all'articolo 92, paragrafi 2 e 3 del trattato. Sotto questo profilo la commissione ha constatato che verosimilmente nella fattispecie non sussistevano varie condizioni cui è in genere, subordinata la sua approvazione di un aiuto alla ristrutturazione.

Nella decisione di apertura del procedimento, la Commissione ha inoltre indicato esplicitamente che avrebbe fatto ricorso ad uno o più consulenti indipendenti al fine di riunire gli elementi necessari per una valutazione definitiva.

Con lettera del 21 ottobre 1996 la Commissione ha comunicato al Governo italiano la sua decisione di avviare il procedimento e lo ha invitato a presentare osservazioni. La lettera è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee <sup>112</sup> e gli altri Stati membri nonché le parti

---

<sup>112</sup> GU 346 del 16. 11. 1966, pag. 13/66.

interessate sono stati a loro volta invitati a presentare le loro osservazioni. Con lettera del 21 novembre 1996 le Autorità italiane hanno presentato le loro osservazioni sulla lettera della Commissione del 21 ottobre 1996 che le informava della decisione di apertura del procedimento. Tali Autorità affermavano a titolo preliminare che Alitalia aveva già realizzato importanti interventi di risanamento negli ultimi cinque anni e che da un'analisi svolta emergeva che la compagnia non era in una situazione sfavorevole sotto il profilo della competitività, eccezion fatta per uno o due dei suoi concorrenti europei. Inoltre il processo di risanamento in corso nell'economia italiana avrebbe dovuto consentire all'impresa di ovviare a tale situazione sfavorevole dovuta essenzialmente al divario esistente tra i sistemi economici dei vari Stati membri. Le Autorità italiane nelle loro osservazioni si pronunciavano poi sulle principali questioni sollevate dalla Commissione nella decisione di apertura del procedimento.

Le autorità italiane informavano infine la Commissione circa la recente soppressione dell'ostacolo principale alla privatizzazione di Alitalia, vale a dire la norma che imponeva all'IRI di detenere almeno il 51 % del capitale della compagnia di bandiera.

A seguito dell'apertura del procedimento, i governi britannico, danese, norvegese e svedese, nonché alcune parti interessate, vale a dire le compagnie aeree Air-One, British Airways, British Midland, KLM, Lauda Air, Lufthansa, SAS e Virgin Atlantic, concorrenti dell'Alitalia, l'Associazione delle compagnie aeree della Comunità (ACE) e l'Associazione nazionale utenti di servizi pubblici (Assoutenti) hanno presentato osservazioni.

In totale si sono espressi quattro Stati e dieci terzi interessati tra cui otto compagnie aeree. Tutti hanno approvato la decisione della Commissione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato, sollevando altresì varie questioni connesse ai dubbi espressi in detta decisione.

Nelle osservazioni degli Stati membri si ricordava innanzitutto che le

norme del Trattato in materia di aiuti di Stato devono essere applicate in modo rigoroso nel settore dell'aviazione civile in un momento in cui, il 1° aprile 1997, si avviava a conclusione il processo di liberalizzazione per effetto dei regolamenti del Consiglio (CEE) n. 2407/92, (CEE) n. 2408/92 e (CEE) n. 2409/92 (5), (in prosieguo: «il terzo pacchetto»). Inoltre si ribadiva che la ricapitalizzazione di Alitalia presentata nel piano di ristrutturazione comunicato alla Commissione costituiva un palese aiuto di Stato<sup>113</sup>. Per quanto riguardava poi le condizioni alle quali dovrebbe essere assoggettato un aiuto conforme ai criteri d'applicazione della deroga, i terzi interessati ritenevano, unanimi, che la ricapitalizzazione Alitalia fosse attualmente un aiuto incompatibile con il Trattato<sup>114</sup>. Tuttavia i terzi interessati fornivano in tale occasione altresì alcuni elementi supplementari. Tralasciando qui il dettaglio delle considerazioni critiche avanzate dai controinteressati al procedimento avviatosi in sede comunitaria va però fatta menzione delle condizioni cui avrebbe dovuto essere subordinata

---

<sup>113</sup> La Danimarca e il Regno Unito insistono a questo proposito sulle numerose incertezze e sulle ipotesi irrealistiche sulle quali il piano sarebbe fondato, nonché sul fatto che nessun privato abbia accettato di partecipare all'operazione. I quattro Stati aggiungono che l'aiuto non può beneficiare di una deroga in forza dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato in quanto non ne sussistono le condizioni a causa, tra l'altro, del carattere espansionistico e non restrittivo del piano di ristrutturazione.

La Svezia fa valere in proposito il previsto aumento della flotta dell'Alitalia di qui al 2000 nonché l'assenza di riduzioni delle capacità e di chiusure delle rotte non redditizie.

La Danimarca e la Norvegia sottolineano il carattere sproporzionato dell'importo dell'aiuto che porterebbe ad una sovra capitalizzazione dell'impresa.

Il Regno Unito e la Danimarca sostengono inoltre che l'aiuto trasferirà le difficoltà dell'Alitalia verso i suoi concorrenti comunitari in quanto servirà di fatto a finanziare gli importanti investimenti in nuovi apparecchi realizzati dall'Alitalia negli ultimi anni, i quali costituiscono la causa principale del suo attuale indebitamento.

<sup>114</sup> La Danimarca e la Norvegia menzionano la cessione da parte dell'Alitalia delle sue attività non principali. Il Regno Unito per parte sua richiede condizioni che garantiscano l'assenza di discriminazioni in materia di assegnazione di bande orarie («slots»), di assistenza a terra, di accesso alle installazioni aeroportuali, di esercizio dei servizi in Italia, in particolare per quanto riguarda il trasferimento di attività da Linate verso Malpensa. Inoltre, se la Danimarca sostiene che l'esame della Commissione dovrebbe riguardare la totalità dei 3 310 miliardi di lire di conferimenti in conto capitale previsti dal piano, il Regno Unito e la Norvegia ritengono invece che la decisione di apertura del procedimento adottata dalla Commissione il 9 ottobre 1996 riguarda soltanto la prima iniezione di capitale per 1 500 miliardi di lire e che la seconda iniezione di capitale di importo identico dovrebbe costituire oggetto di altra analoga decisione. Infine la Danimarca e la Svezia auspicano che la Commissione comunichi agli Stati membri e ai terzi interessati, mediante ulteriore comunicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee, i nuovi elementi del caso di cui potrebbe venire a conoscenza.

un'eventuale approvazione da parte della Commissione dell'aiuto concesso ad Alitalia, secondo i pareri formulati dai terzi interessati che proponevano principalmente le seguenti soluzioni:

- imporre all'Alitalia la cessione delle sue attività non principali (British Airways, Lufthansa, SAS Virgin Atlantic);
- ridurre significativamente l'importo dell'aiuto (ACE, British Airways, Virgin Atlantic);
- limitare le capacità offerte dal gruppo Alitalia (ACE, Assoutenti, British Midland, Lauda Air, Lufthansa, SAS, Virgin Atlantic) ed imporre l'abbandono dell'esercizio dei collegamenti non redditizi;
- vietare all'Alitalia di avvalersi della sua posizione di «price leader» sull'insieme della sua rete (Lufthansa SAS Virgin Atlantic);
- porre fine al monopolio legale di cui beneficia Alitalia sui collegamenti a destinazione dei paesi terzi (Assoutenti, Lauda Air, Lufthansa);
- obbligare l'Alitalia ad accettare l'«interlining». con le nuove imprese che si affacciano sul mercato (Assoutenti);
- vietare le pratiche anticoncorrenziali da parte dell'Alitalia (Assoutenti, Lufthansa);
- porre fine alle discriminazioni di cui profitta l'Alitalia, in particolare per quanto riguarda l'assistenza a terra (KLM), la ripartizione del traffico tra gli aeroporti di Linate e di Malpensa (KLM, Lufthansa), i diritti ed oneri aeroportuali (Lufthansa, SAS), l'assegnazione delle bande orarie (Lufthansa, Virgin Atlantic).

Infine vari interessati constatavano una mancanza di trasparenza per quanto riguardava l'importo esatto dell'aiuto di cui alla decisione di apertura del procedimento assunta dalla Commissione il 9 ottobre 1996.

Tutte le osservazioni formulate dagli Stati membri e dai terzi interessati sono state trasmesse dalla Commissione al Governo italiano il 18 dicembre 1996 e il 15 gennaio 1997.

Con lettera del 15 gennaio 1997 le Autorità italiane replicavano alle osservazioni così ricevute riaffermando la natura commerciale e la

redditività dell'operazione di ricapitalizzazione dell'Alitalia.

Senza ulteriormente dilungarsi nella pur interessantissima difesa della Autorità italiane rispetto all'operazione di risanamento proposta alla Commissione va qui segnalato che conformemente a quanto annunciato nella lettera di apertura del procedimento trasmessa alle Autorità italiane il 21 ottobre 1996, la Commissione nel novembre 1996 si è avvalsa di un consulente indipendente (Ernst & Young) per avere informazioni su alcune delle questioni su cui aveva espresso dubbi. Il consulente ha avuto anzitutto il compito di applicare all'operazione in questione il principio dell'investitore in un'economia di mercato e, a tale titolo, fare una valutazione generale della situazione dell'Alitalia, considerare le opzioni offerte all'azionista pubblico (IRI) e agli azionisti privati della compagnia, tenuto conto in particolare delle disposizioni dell'articolo 2447 del codice civile italiano, calcolare il tasso di rendimento interno dell'operazione ed identificare sotto un profilo più generale tutti gli eventuali elementi di aiuto, comprese le garanzie. Qualora il consulente avesse concluso su tale primo punto che la proposta iniezione di capitale di 3.000 miliardi di lire italiane non si configurava come comportamento di un investitore razionale, gli era stato altresì chiesto di valutare in subordine l'efficienza economico-finanziaria e l'adeguatezza del piano di ristrutturazione, di verificare il carattere indispensabile dell'importo di 3.000 miliardi di lire e la sua adeguatezza agli obiettivi del piano, di ricercare infine le soluzioni alternative all'iniezione di capitale.

Il consulente nominato dalla Commissione ha potuto svolgere il suo compito in cooperazione con rappresentanti dell'IRI e di Alitalia ottenendo da questi tutte le informazioni necessarie.

L'11 dicembre 1996 il consulente ha presentato alla Commissione la relazione riguardante la prima parte dei suoi lavori.

Da questa risultava quanto segue:

- *“tenuto conto della situazione dell'Alitalia, il codice civile italiano impone agli azionisti di ricapitalizzare l'impresa o di liquidarla in tempi*

*brevi;*

- *ciò premesso, il piano di ristrutturazione è più simile ad un «turnaround plan», che a un «business plan». Di fatto il tasso critico di rendimento minimo annuo richiesto («hurdle rate») da un investitore in una situazione di questo tipo si colloca tra il 30 e il 40%;*
- *i costi per ripianare le perdite che il gruppo IRI dovrebbe sostenere in caso di fallimento dell'Alitalia a seguito dei finanziamenti da questa ottenuti da altre società appartenenti al gruppo costituiscono un fattore estremamente importante del calcolo e dell'analisi necessaria;*
- *la determinazione del tasso di crescita del «cash flow» dell'Alitalia dopo l'anno 2000 da un lato sembra alquanto aleatoria, dall'altro ha però un impatto estremamente significativo. Così, oltre all'ipotesi di un tasso del 5,93 % proposto dalle autorità italiane, il consulente ha anche previsto l'ipotesi di un tasso del 4 %;*
- *il programma di prepensionamento previsto a favore dei dipendenti dell'Alitalia, a carico del bilancio dello Stato italiano per un importo di circa 160 miliardi di lire per il periodo 1995-2001, potrebbe comprendere elementi di aiuto di Stato;*
- *il tasso di rendimento interno dell'iniezione di capitale di 3 000 miliardi di lire, quale è stato ricalcolato previo aggiustamento degli elementi presentati dall'Alitalia, varia tra - 12,5 % e - 25,7 % in funzione dei vari scenari prescelti (inclusione o esclusione dei costi dell'insolvenza, inclusione o esclusione del finanziamento del programma di prepensionamento, ipotesi divergenti sul tasso di crescita del «cash flow» dopo l'anno 2000 e sulla quota detenuta da IRI sul capitale dell'Alitalia sull'orizzonte 2000). Comunque esso è sensibilmente inferiore al tasso critico tenuto conto dei rischi assunti dall'investitore”.*

La relazione del consulente è stata presentata il 12 dicembre 1996 al Governo italiano che è stato invitato a formulare le sue osservazioni. Le Autorità italiane, nella risposta trasmessa alla Commissione il 20 dicembre successivo, globalmente sollevavano poche critiche al lavoro svolto dal

consulente. Tuttavia esse consideravano inaccettabili o contraddittori i seguenti quattro punti: la fissazione dello «hurdle rate» ad un livello superiore o anche uguale al 30%; l'assimilazione del programma di prepensionamento ad un'iniezione supplementare di capitale; l'ipotesi di un tasso di crescita annuo medio del «cash flow» dopo l'anno 2000 ridotto al 4%; l'esclusione dei costi dell'insolvenza dal calcolo da effettuare. Sulla base dell'insieme di queste informazioni, in particolare della relazione presentata dal consulente, la Commissione ha informato le Autorità italiane e i dirigenti di Alitalia, in una riunione tenuta a Bruxelles il 16 gennaio 1997, e con lettera del 22 gennaio 1997 che il piano di ristrutturazione della compagnia comunicato il 29 luglio 1996 non sembrava sufficiente ai fini di una decisione positiva e che risultava indispensabile disporre di elementi di informazione supplementari per esaminare gli adeguamenti necessari. L'esame doveva aver luogo di concerto con il consulente designato dalla Commissione. Una riunione tecnica in proposito si svolgeva, indi, a Roma il 24 gennaio 1997 tra la Commissione, Alitalia ed i rispettivi consulenti. A seguito degli scambi di opinioni che hanno avuto luogo tra la Commissione e le autorità italiane nel gennaio 1997, e tenuto conto delle osservazioni trasmesse dagli Stati membri e dagli altri interessati, Alitalia nel corso del febbraio 1997 ha ufficiosamente informato la Commissione di essere disposta ad adattare il piano di ristrutturazione comunicato il 29 luglio 1996. Tale adattamento è risultato basato su previsioni più modeste tanto sotto il profilo macroeconomico che per quanto riguarda i dati relativi all'impresa, in particolare per l'andamento dell'offerta e dei proventi unitari. Fin dal febbraio 1997 la Commissione ha chiesto al suo consulente di valutare il piano di ristrutturazione dell'Alitalia nella versione sopra descritta.

Il 6 marzo 1997 il consulente ha presentato alla Commissione una bozza di relazione che nella medesima data è stata trasmessa alle Autorità italiane invitandole a presentare osservazioni. Tale bozza di relazione ha tenuto conto dei risultati di Alitalia pubblicati per il 1996 e così si concludeva: “*se*

*il piano nella versione aggiornata sembra effettivamente più prudente del piano iniziale e presenta caratteristiche nettamente meno espansionistiche, tuttavia è ancora basato su varie ipotesi generose”.*

Ulteriormente proseguiti i confronti tra le Parti soprindicate e ulteriormente modificato il piano di ristrutturazione della compagnia si segnala una ennesima relazione aggiuntiva del consulente della Commissione che concludeva dichiarando che *“il piano, nella versione adattata e migliorata dopo il gennaio 1997, è realistico e consente all'Alitalia di ripristinare una redditività soddisfacente sull'orizzonte 2000”*. Il consulente aggiungeva che *“l'entità dell'iniezione di capitale può essere considerata indispensabile ed adeguata in funzione degli obiettivi del piano e delle esigenze connesse agli interventi di ristrutturazione”*.

### ***3.3 Il via libera della Commissione UE all'operazione.***

Il 26 giugno 1997 le Autorità italiane hanno ufficialmente trasmesso alla Commissione l'insieme degli adattamenti del piano sopra esplicitati. La nuova versione del piano che è stata oggetto di concertazione con gli organismi sindacali della compagnia comprendeva previsioni economiche e finanziarie corrette in funzione di questi adattamenti e dei risultati noti del 1996.

Nella lettera del 26 giugno 1997 le Autorità italiane riconoscevano altresì che il piano nella versione adattata implica misure di aiuto di Stato ai sensi del trattato e formulavano in relazione a ciò molteplici e sostanziali impegni<sup>115</sup>.

---

<sup>115</sup> Il Governo italiano si impegnavano a: “adottare nei confronti di Alitalia un normale comportamento di azionista, permettendo alla compagnia di essere gestita unicamente secondo principi commerciali ed astenendosi da qualsiasi intervento nella sua gestione per ragioni diverse da quelle derivanti dalla posizione di azionista dello Stato italiano; non concedere ad Alitalia nuovi fondi o altre forme di aiuto incluse le garanzie sui prestiti; garantire che, fino al 31 dicembre 2000, l'aiuto sia impiegato esclusivamente per gli obiettivi della ristrutturazione dell'Alitalia e non per acquisire nuove partecipazioni in altri vettori aerei; non concedere ad Alitalia alcun trattamento preferenziale nei confronti di altri vettori comunitari, in particolare per quanto riguarda la concessione di diritti di traffico (inclusi quelli verso i paesi al di fuori dello Spazio economico europeo), l'allocazione degli «slots», l'assistenza a terra e l'accesso alle

Le Autorità italiane precisavano inoltre che il pagamento della seconda e terza rata dell'aumento di capitale rispettivamente previsto per il maggio 1998 e il maggio 1999 sarebbe stato soggetto all'adempimento dei sopraccitati impegni, dell'effettiva implementazione del piano di ristrutturazione e del raggiungimento dei risultati previsti (particolarmente per ciò che concerne i «ratio» di costo e produttività di cui sopra).

Considerato l'insieme degli elementi di fatto sopra riportati la Commissione ha proceduto ad una valutazione definitiva del caso concludendo nel senso di ritenere<sup>116</sup> che l'aiuto concesso dal governo italiano ad Alitalia sotto forma di un conferimento di capitali di importo complessivo pari a 2.750 miliardi di lire italiane che accompagna il piano di ristrutturazione della compagnia potesse beneficiare della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo, purché venissero rispettate molteplici ed articolate condizioni tali da garantire che detto aiuto agevolasse lo sviluppo del settore del trasporto aereo e non alterasse le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. La Commissione deplorava tuttavia che il Governo italiano avesse accordato ad Alitalia nel giugno 1996 un anticipo di 1.000 miliardi di lire sulla prima rata di 2.000 miliardi di lire prima della decisione finale, violando in tal modo l'articolo 93, paragrafo 3 del Trattato<sup>117</sup>.

E' quindi proseguito il monitoraggio del piano Alitalia non senza screzi e carte bollate tra la società e le Autorità europee.

Il versamento dell'aiuto così come autorizzato dalla Commissione e suddiviso in tre rate, era subordinato, oltre che al rispetto degli impegni di cui sopra, anche all'effettiva attuazione del piano di ristrutturazione e al

---

installazioni aeroportuali nella misura in cui tale trattamento risulti in contrasto con norme comunitarie; confermare la non applicazione di alcuna norma incompatibile con le norme comunitarie”.

<sup>116</sup> Vedi la decisione 97/789/CE della Commissione Europea.

<sup>117</sup> Avverso la decisione della Commissione qui in commento Alitalia ha proposto ricorso avanti il Tribunale di primo grado. In particolare, il detto ricorso è stato proposto nell'ottobre 1997, e con sentenza del 12 dicembre 2000 il Tribunale ha accolto il ricorso di Alitalia disponendo l'annullamento della citata decisione.

conseguimento dei risultati previsti, con particolare riferimento agli indici di costo e di produttività. Infine, dieci settimane prima del pagamento di ciascuna rata, le autorità italiane erano tenute a presentare un rapporto alla Commissione per consentire a quest'ultima - assistita eventualmente da un consulente indipendente scelto previa consultazione delle suddette autorità – di formulare le proprie osservazioni. La prima rata di 2.000 miliardi di ITL è stata versata in due fasi, nel 1996 e nel 1997, mentre la seconda e la terza rata, pari rispettivamente a 500 e a 250 miliardi di ITL, dovevano essere versate nel maggio 1998 e nel maggio 1999.

Tra l'agosto 1997 ed il gennaio 1998 l'attenzione della Commissione si è soffermata a più riprese sul mancato rispetto di numerosi impegni previsti nella decisione, con particolare riferimento al trattamento preferenziale di cui Alitalia ha continuato a beneficiare nelle designazioni sui collegamenti tra l'Italia ed i paesi esterni allo Spazio economico europeo e all'adozione da parte della società di un comportamento da price leader su varie rotte.

Il 1° aprile 1998 le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione un rapporto dettagliato sull'attuazione del piano, sui risultati ottenuti e sul rispetto degli impegni assunti. Sulla base di un esame dettagliato di ciascuno degli impegni sottoscritti, la Commissione ha contemporaneamente constatato la corretta attuazione del piano e la violazione di due impegni, relativi rispettivamente al divieto di discriminazione e al divieto di price leadership. A seguito dei correttivi apportati e dei nuovi impegni assunti dalle autorità italiane, nella comunicazione del 3 giugno 1998 la Commissione ha deciso di non opporsi al versamento della seconda rata.

Il 18 giugno 1998 il parlamento italiano ha adottato la legge n. 194, che fornisce un fondamento giuridico e finanziario agli interventi di ricapitalizzazione di Alitalia, mediante l'erogazione di fondi in un arco temporale compreso tra il 1998 ed il 2001.

### **3.4 La parziale privatizzazione di Alitalia.**

Con lettera trasmessa alla Commissione il 13 agosto 1998 in risposta ad una lettera del 16 giugno 1998, le Autorità italiane hanno accennato alle operazioni di parziale privatizzazione di Alitalia effettuate tra il mese di maggio e il mese di luglio 1998, che hanno comportato un aumento del capitale di Alitalia per complessivi 3 000 miliardi di ITL, di cui 1 000 raccolti sui mercati finanziari. In seguito a queste operazioni, nel 1998 all'IRI rimaneva soltanto il 53% del capitale di Alitalia, mentre il 26,5% era in mano ad azionisti privati ed il 20,5% ai dipendenti della società.

#### **- Le caratteristiche dell'operazione.**

Il 23 aprile 1998, il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha fissato i termini dell'operazione di aumento di capitale, prevedendo l'emissione di complessive 1.398 milioni di azioni ordinarie, delle quali:

- 1.081 milioni di azioni da offrire in opzione agli azionisti, con un sovrapprezzo di 1.775 lire (e), in rapporto di 36 nuove azioni ogni 5 vecchie possedute;
- 317 milioni di azioni da offrire al valore nominale ai dipendenti del Gruppo Alitalia, così da assicurare agli stessi una partecipazione, dopo l'aumento di capitale, non inferiore al 20%, in coerenza a quanto previsto negli accordi stipulati a suo tempo con le organizzazioni sindacali.

Nel maggio 1998 l'IRI, al fine di limitare il proprio esborso finanziario ai 2.000 miliardi già versati in conto futuri aumenti di capitale nel 1997, ha proceduto a collocare 27,6 milioni di azioni in portafoglio (il 18,4% del capitale della società) presso investitori istituzionali italiani ed esteri.

#### **- L'esito dell'operazione.**

Il collocamento è stato realizzato ad un prezzo unitario di 28.500 lire (14,72 e), con conseguente introito complessivo per l'IRI di circa 790 miliardi (408 milioni di e); la cessione delle azioni ha comportato la riduzione della partecipazione IRI in Alitalia a circa il 67%, prima dell'avvio della ricapitalizzazione.

Al termine dell'operazione di aumento di capitale (ivi inclusa l'offerta riservata ai dipendenti), realizzata nel periodo maggio/giugno 1998, la quota di partecipazione detenuta dall'IRI in Alitalia si è ulteriormente ridotta a circa il 53% (l'IRI ha sottoscritto le azioni di propria spettanza per un controvalore di circa 2000 miliardi di lire, pari a 1,03 miliardi di euro).

### ***3.5 I risultati del monitoraggio della Commissione del piano di ristrutturazione 1996-2000.***

Come previsto dall'articolo 1 della decisione 97/789/CE, il 31 marzo 1999 le Autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione il rapporto annuale sull'attuazione del piano per il 1998. Avendo comunicato che non intendevano procedere al versamento della terza rata, il rapporto trasmesso si basava unicamente sull'obbligo derivante dall'impegno n. 10 di cui all'articolo 1 della decisione, e non faceva riferimento all'obbligo di cui all'articolo 2. In queste condizioni la Commissione era semplicemente tenuta a verificare le informazioni contenute nel rapporto senza dover adottare ufficialmente una nuova decisione nel termine di dieci settimane, come disposto dall'articolo 2 della citata decisione. La Commissione ha affidato ad un esperto indipendente (la società di consulenza Ernst & Young) il compito di assisterla nell'attività di controllo, incaricandolo di verificare sia la corretta attuazione del piano sia il rispetto degli impegni previsti nella decisione. Il 25 luglio 1999 l'esperto ha consegnato alla Commissione la propria relazione, che la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane per eventuali osservazioni il 29 giugno 1999. Il rapporto finale di Ernst & Young è datato 14 luglio 1999.

Anche per il periodo 1999-2000 il rapporto inoltrato alla Commissione ha confermato in sostanza l'adozione da parte di Alitalia delle misure previste dal piano di ristrutturazione, il miglioramento della situazione finanziaria e commerciale della compagnia e la complessiva conformità dei risultati dell'esercizio 1998 alle previsioni del piano. Riguardo all'attuazione del

piano di ristrutturazione e, più in generale, alle operazioni di Alitalia nel 1999 e nel 2000, la Commissione ha verificato e constatato che non vi sono scostamenti di rilievo rispetto all'esame effettuato per il 1998.

Visto l'intervenuto annullamento operato dal Tribunale di primo grado adito da Alitalia avverso la decisione del 15 luglio 1997, il 18 luglio 2001 la Commissione ha adottato una nuova decisione, con cui ha confermato sia la precedente decisione del 15 luglio 1997 sia la comunicazione del 3 giugno 1998 che autorizzava il versamento della seconda rata dell'aiuto e che era rimasta priva di fondamento giuridico a seguito della sentenza di annullamento del Tribunale di primo grado. Il 30 novembre 2001 Alitalia ha impugnato anche la nuova decisione dinanzi al Tribunale di primo grado.

### ***3.6 La liquidazione dell'IRI ed il trasferimento della partecipazione al Ministero del Tesoro.***

In data 21 dicembre 2000 il Ministro del Tesoro ha emanato decreto con il quale, ritenuta la necessità di procedere, anche in considerazione del processo di liquidazione dell'IRI, alla riorganizzazione delle partecipazioni statali, ha disposto il trasferimento al Tesoro, entro il 31 dicembre 2000, della partecipazione azionaria IRI in Alitalia (53,01%).

Il Comitato dei liquidatori IRI ha sottoposto all'Assemblea degli azionisti, in data 21 dicembre 2000, la delibera di cessione al Ministero del Tesoro della partecipazione Alitalia posseduta dall'IRI ai fini della sua dismissione.

A seguito della relativa approvazione da parte dell'Assemblea, il 22 dicembre 2000 è stato perfezionato il trasferimento al Tesoro delle azioni ordinarie Alitalia pari al 53,01% del capitale sociale.

Sul piano economico e di mercato si segnala che proprio in tale periodo l'Accordo con la compagnia olandese KLM, finalizzato a realizzare uno dei più avanzati sistemi globali di trasporto aereo, si è sciolto unilateralmente (nel mese

di aprile 2000) per volontà del partner olandese<sup>118</sup>, determinando un profondo mutamento dello scenario di riferimento considerato da Alitalia. Dopo aver previsto la costituzione di un'impresa comune con Alitalia, notificata il 29 giugno 1999, autorizzata dalla Commissione l'11 agosto 1999 e divenuta operativa il 1° novembre 1999, KLM ha, come detto, rotto l'alleanza proprio a motivo delle incertezze che pesavano sulla privatizzazione della compagnia di bandiera italiana, inizialmente prevista per il 30 giugno 2000, e del fallimento di Malpensa come hub internazionale per le due società. La separazione delle attività commerciali e operative è avvenuta il 31 luglio.

### ***3.7 Il piano industriale 2002-2006.***

Nel settembre 2001 Alitalia ha adottato un piano industriale per il periodo 2002-2006 per far fronte alle proprie difficoltà, imputabili ai fattori esterni in precedenza indicati:

- a) le grandi difficoltà sperimentate dall'*hub* di Malpensa e il mutamento di scenario nello scalo di Linate, che hanno complicato la situazione di Alitalia dal punto di vista commerciale;
- b) il fallimento dell'alleanza con KLM, che ha determinato l'isolamento strategico di Alitalia per l'assenza di partner in Europa e in Nordamerica, costringendola a ristrutturare l'organizzazione di vendita, che durante l'alleanza era stata integrata nella struttura di vendita di KLM.

Alitalia ha inoltre segnalato anche l'effetto del tasso di cambio sfavorevole dell'euro rispetto al dollaro e del prezzo elevato del carburante, che hanno inciso pesantemente sui conti del gruppo.

Il piano industriale è quindi risultato destinato a razionalizzare e sviluppare in modo selettivo il posizionamento complessivo di Alitalia attraverso la ridefinizione della rete, la razionalizzazione della flotta, l'ingresso in Sky Team e l'alleanza con Air France, la cessazione delle attività non strategiche e il contenimento dei costi. Per finanziare queste operazioni, il

---

<sup>118</sup> Alitalia ne ha contestato immediatamente la legittimità.

piano prevede un fabbisogno di capitale di 1.549 milioni di EUR. Tuttavia, gli avvenimenti dell'11 settembre e la conseguente grave crisi del settore del trasporto aereo hanno indotto la compagnia a predisporre un «contingency plan», adottato il 28 settembre 2001 e valido per una semestralità; piano a breve poi rivisitato nel novembre 2001 e trasformato in un piano biennale 2002-2003 mantenente invero coerenza strategica con le principali linee guida con il piano industriali 2002-2006.

Nel 2002, indi, l'Assemblea degli Azionisti di Alitalia ha deliberato una serie di importanti operazioni sul capitale tra cui una significativa ricapitalizzazione (1,4 miliardi di EUR) da operarsi a cura dello Stato contestualmente ad investitori privati notificata ufficialmente alla Commissione in data 29-30 aprile 2002.

La detta operazione di ricapitalizzazione stata autorizzata dalla Commissione con decisione del giugno 2002 visto l'impegno formale delle autorità italiane a non sottoscrivere l'aumento di capitale di Alitalia in proporzione alla loro quota fino a quando le tre banche (Merrill Lynch, Banca IMI e Crédit Suisse) non si saranno impegnate formalmente a stipulare contratto finalizzato a garantire o far garantire il buon esito dell'operazione di ricapitalizzazione mediante sottoscrizione di tutte le azioni e obbligazioni non optate; ciò è stato ritenuto dalla Commissione *“aspetto essenziale e determinante, che garantisce la contestuale partecipazione degli azionisti pubblici e privati. Lo Stato parteciperà all'aumento di capitale soltanto in presenza «di un impegno formale da parte di un investitore privato a conferire capitale di concreto valore economico».* Questa operazione consente al mercato di sottoscrivere le azioni di nuova emissione in proporzioni significative (38%) e alle stesse condizioni dell'azionista pubblico, in quanto il prezzo delle azioni è identico e i diritti collegati a ciascuna azione sono gli stessi per tutti gli azionisti. Ovviamente la Commissione dà per scontato che non devono esistere accordi collaterali o impliciti in virtù dei quali lo Stato italiano possa dispensare le banche dal loro obbligo qualora l'offerta di azioni per

*la ricapitalizzazione non sia sottoscritta dal mercato in misura sufficiente”*. In queste circostanze, la Commissione ha ritenuto che la misura non costituisca un aiuto.

### ***3.8 L’ulteriore recente ricapitalizzazione.***

Venendo a tempi più prossimi a noi si dà atto che nelle sedute del 7 e del 10 novembre 2005 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha deliberato un aumento di capitale a pagamento per un importo complessivo fino a massimi 1.006 milioni di Euro mediante emissione, al prezzo unitario di 0,80 Euro per azione, di n. 1.257.562.072 azioni ordinarie. Le stesse sarebbero state attribuite in opzione agli azionisti ed agli obbligazionisti nel rapporto di 13 nuove azioni ogni 2 azioni detenute e di 13 nuove azioni ogni 60 obbligazioni detenute del prestito “Alitalia 7,55% 2002-2010 convertibile”.

In coerenza con gli impegni assunti con la Commissione Europea in sede di discussione del piano di ricapitalizzazione della società, il Ministero ha inteso sottoscrivere una quota dei diritti di opzione tale da far scendere la propria partecipazione al di sotto del 50%, dando disposizione a Deutsche Bank, *global coordinator* dell’intera operazione, di provvedere alla cessione sul mercato dei rimanenti diritti di opzione.

Il Ministero ha assunto la decisione di esercitare integralmente i 1.207.147.380 diritti di opzione riferibili alle richiamate obbligazioni convertibili in proprio possesso – che hanno consentito la sottoscrizione di 261.548.599 azioni ordinarie di nuova emissione – mentre ha deciso di esercitare solo 53.835.924 diritti derivanti da azioni ordinarie – che hanno garantito l’assegnazione di n. 349.933.506 nuove azioni.

Quanto ai 26.640.569 diritti rivenienti da azioni ordinarie non destinati ad essere esercitati, il Ministero ha provveduto a conferire a Deutsche Bank l’incarico della relativa cessione al meglio sul mercato, attraverso una procedura di raccolta di ordini potenziali (c.d. *bookbuilding*) rivolta ad

investitori istituzionali. La vendita ha avuto luogo nel corso del periodo di contrattazione sul mercato dei diritti medesimi (14-25 novembre 2005).

Le 611.482.105 nuove azioni sottoscritte dal Ministero hanno portato, quindi, l'ammontare di azioni in suo possesso, ad esito dell'operazione, a complessive 691.958.598 azioni ordinarie, pari appunto al 49,9% del nuovo capitale sociale di Alitalia.

### ***3.8 La dismissione della partecipazione di controllo.***

In data 5 dicembre 2006 Il Ministero dell'Economia e delle Finanze comunica che viene dato concreto avvio all'operazione di cessione della quota di controllo detenuta in Alitalia. Viene a tal fine attivata la procedura di selezione degli *advisor* finanziario e legale che assisteranno il Ministero nel corso della privatizzazione della Società.

Come stabilito dal Governo con D.P.C.M. del 3 febbraio 2005 recante definizione delle modalità con cui procedere alla dismissione<sup>119</sup>, il 1° dicembre 2006 viene comunicato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che la dismissione sarà svolta mediante procedura competitiva a trattativa diretta rivolta a potenziali acquirenti.

Il Comunicato del Ministero emanato in proposito si affretta a precisare, in data 5 dicembre 2006, che *“Ai Consulenti - che saranno individuati sentito il parere del Comitato di Consulenza Globale e di Garanzia per le Privatizzazioni - verrà chiesto di assistere il Ministero nello svolgimento della procedura di cessione. Coerentemente con la decisione del Governo di trasferire ai privati il controllo di Alitalia, verranno cedute una quota del capitale della società non inferiore al 30,1% e la totalità delle*

---

<sup>119</sup> Così dispone il citato D.P.C.M. del 5 febbraio 2005 “L'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., che potrà altresì includere la cessione diretta o indiretta delle obbligazioni convertibili detenute, potrà essere effettuata, anche in più fasi, mediante il ricorso singolo o congiunto a offerta pubblica di vendita, trattativa diretta, adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio, operazioni di scambio di titoli, ovvero cessione di diritti di opzione, fermo restando che, almeno in una prima fase, la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., non potrà risultare inferiore al 30 per cento.”; il testo integrale del Decreto è raccolto tra i materiali del presente studio.

*obbligazioni convertibili Alitalia detenute dal Ministero stesso. Ai sensi della normativa in vigore, la cessione comporterà, per l'acquirente, l'obbligo di promuovere un'offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni che costituiscono il capitale della Società.*

*A conclusione della procedura di selezione dei Consulenti, il Ministero, con il supporto degli stessi, provvederà alla predisposizione dell'invito a manifestare interesse all'acquisto delle attività oggetto della procedura. L'invito sarà pubblicato, presumibilmente entro la fine dell'anno, sulla stampa nazionale ed estera; in tale ambito, verranno individuati i requisiti richiesti ai soggetti che vorranno partecipare alla procedura”.*

*Come richiamato nel comunicato stampa della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 1° dicembre 2006, “ad esito della procedura di cessione (offerte vincolanti) verrà richiesto ai potenziali acquirenti di presentare un dettagliato piano industriale e di vincolarsi contrattualmente con lo Stato italiano al rispetto di una serie di impegni di lock up, che saranno individuati anche tenendo conto di profili di interesse generale; tra questi, a titolo esemplificativo: adeguata offerta dei servizi e copertura del territorio; livelli occupazionali; mantenimento dell'identità nazionale della società, del suo logo e del suo marchio”.*

*Il 14 dicembre 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze comunica che è la società Merrill Lynch ad essere stata selezionata per lo svolgimento del ruolo di Consulente Finanziario nell'ambito della prevista operazione di privatizzazione di Alitalia. “La nomina del Consulente Finanziario - cui seguirà a breve anche quella del Consulente Legale”, precisa il comunicato, “costituisce il primo passaggio operativo dell'operazione di cessione, attraverso una procedura competitiva a trattativa diretta rivolta a potenziali acquirenti, di una quota del capitale di Alitalia non inferiore al 30,1%. Come indicato nel comunicato stampa Mef n.191 dello scorso 5 dicembre, con il supporto dei propri consulenti, il Ministero provvederà in tempi brevi alla predisposizione dell'invito a manifestare interesse all'acquisto delle attività oggetto della procedura”.*

L'annuncio dell'avvio della procedura di dismissione avviene, infine, in data 28 dicembre 2006 con il Comunicato n. 203 con cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze comunica che a partire dal giorno successivo (29 dicembre 2006) sarebbe stato “*disponibile sul sito del Ministero (www.mef.gov.it o www.tesoro.it) nella sezione "Ultimi documenti pubblicati", l'invito a manifestare interesse all'acquisto di una quota non inferiore al 30,1% del capitale di Alitalia e della totalità delle obbligazioni convertibili Alitalia detenute dal Ministero stesso*”, con riserva di successiva pubblicazione del medesimo invito anche sulla stampa nazionale ed estera<sup>120</sup>.

A seguito dell'avvio della procedura suddetta pervengono al Ministero dimettente undici manifestazioni di interesse all'acquisto di una quota non inferiore al 30,1% del capitale di Alitalia e della totalità delle obbligazioni convertibili Alitalia detenute dal Ministero stesso. In particolare, le manifestazioni di interesse risultano presentate dai seguenti soggetti:

1. AP Holding S.p.a. (amministratore unico Carlo Toto)
2. Benstar-Saturn Enterprises, Ltd
3. Fabio Scaccia (persona fisica)
4. Management & Capitali S.p.a. - Cerberus European Investments, LLC - ELQ Investors, Ltd - Lefinalc S.p.a. (facente capo a Alcide Leali)
5. MatlinPatterson Global Advisers, LLC
6. Net Present Value S.p.a.
7. Porcellana Castello S.p.a. - Capper-NO S.p.a.
8. Terra Firma Investments (GP) 3, Ltd
9. Texas Pacific Group Europe, LLP
10. Unicredit Banca Mobiliare S.p.a.
11. Wonders & Dreams UK, Ltd (facente capo a Paolo Alazraki)

Successivamente, il 13 febbraio 2007, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, a conclusione della fase di analisi delle undici manifestazioni di

---

<sup>120</sup> L'invito a manifestare interesse all'acquisto di una quota non inferiore al 30,1% del capitale di Alitalia e della totalità delle obbligazioni convertibili Alitalia è raccolto tra i materiali in allegato al presente studio.

interesse comunica l'ammissione alla fase successiva della procedura di privatizzazione di Alitalia di:

1. AP Holding S.p.a.
2. Management & Capitali S.p.a. - Cerberus European Investments, LLC - ELQ Investors, Ltd - Lefinalc S.p.a.
3. MatlinPatterson Global Advisers, LLC
4. Texas Pacific Group Europe, LLP
5. Unicredit Banca Mobiliare S.p.a.

Tale decisione è stata assunta sulla base della verifica condotta dal Ministero con il supporto del Consulente Finanziario Merrill Lynch e del Consulente Legale Chiomenti Studio Legale circa la corrispondenza delle manifestazioni di interesse ai requisiti richiesti nell'Invito pubblicato il 29 dicembre 2006, solo dopo avere acquisito il parere favorevole del Comitato di Consulenza Globale e di Garanzia per le Privatizzazioni.

Dopo la ricezione di un impegno alla riservatezza, debitamente sottoscritto dai soggetti ammessi, il Ministero ha provveduto ad inviare agli stessi una lettera contenente termini e modalità di presentazione al Ministero delle offerte preliminari non vincolanti fissando al 2 aprile 2007, ore 11.00, il termine per il recapito delle richieste di aggregazione – richieste da confermarsi poi in sede di presentazione delle Offerte Preliminari da presentarsi queste ultime, tassativamente, entro il termine fissato al 16 aprile 2007 – di nuovi soggetti interessati a partecipare alla procedura per la privatizzazione di Alitalia. In particolare sono pervenute al Ministero dismettente le seguenti richieste di aggregare :

- da parte di MatlinPatterson Global Advisers LLC e TPG Partners V, L.P. (soggetti che avevano manifestato interesse disgiuntamente e che hanno comunicato l'intenzione di aggregarsi in una cordata): Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A.;
- da parte di UniCredit Banca Mobiliare S.p.A.: Aeroflot Russian Airlines - Joint Stock Company.

Riservandosi di verificare a legittimità delle richieste di aggregare così

come formulate da alcuni concorrenti e comunicando lo stesso 2 aprile 2007 l'elenco dei concorrenti ammessi alla presentazione di offerta preliminare individuandoli in:

1. AP Holding S.p.A.;
2. Cordata "MatlinPatterson Global Advisers LLC - TPG Partners V L.P." (soggetti che avevano manifestato interesse disgiuntamente e che hanno comunicato l'intenzione di aggregarsi in una cordata);
3. Unicredit Banca Mobiliare S.p.A. (soggetto che aveva manifestato interesse disgiuntamente e che hanno comunicato l'intenzione di aggregarsi in una cordata),

il Ministero comunica altresì le seguenti precisazioni:

- a. La cordata "MatlinPatterson - TPG" e Unicredit Banca Mobiliare potranno presentare al Ministero le proprie offerte preliminari aggregando, rispettivamente, Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A. e Aeroflot Russian Airlines Joint Stock Company, subordinatamente all'esito positivo della verifica da parte del Ministero stesso della rispondenza dei nuovi soggetti interessati ai requisiti richiesti dall'Invito pubblicato in data 29 dicembre 2006 e dalla lettera di procedura per le offerte preliminari del 23 febbraio 2007, nonché la conformità della documentazione presentata a quanto richiesto.
- b. La cordata costituita da "Management & Capitali S.p.A. - Cerberus European Investment LLC - ELQ Investors Ltd - Lefinalc S.p.A" ha comunicato il venir meno del proprio interesse alla partecipazione alla procedura di privatizzazione.

Con Comunicato n. 62 del 6 aprile 2007, quindi, il Ministero dell'Economia e delle Finanze - a conclusione dell'analisi delle richieste di aggregazione a soggetti partecipanti alla procedura di privatizzazione di Alitalia e acquisito il parere favorevole del Comitato di Consulenza Globale e di Garanzia per le Privatizzazioni – ha comunicato l'ammissione:

- di Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A., con autorizzazione

ad aggregarsi alla Cordata costituita da MatlinPatterson Global Advisers LLC e TPG Partners V, L.P.;

- di Aeroflot Russian Airlines Joint Stock Company, con autorizzazione ad aggregarsi a UniCredit Banca Mobiliare S.p.A..

Il detto Comunicato viene concluso con la definitiva elencazione dei soggetti che entro la scadenza del 16 aprile 2007 sono stati ammessi a presentare una offerta preliminare nell'ambito della procedura di vendita, che sono risultati essere:

- a. AP Holding S.p.A.;
- b. Cordata MatlinPatterson Global Advisers LLC - TPG Partners V L..P. - Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A.;
- c. Cordata Unicredit Banca Mobiliare S.p.A.. - Aeroflot Russian Airlines Joint Stock Company.

Con Comunicato n. 67 in data 16 aprile 2007 il Ministero dell'Economia e delle Finanze comunica di aver ricevuto 3 offerte preliminari per l'acquisto di una quota non inferiore al 39,9% del capitale di Alitalia e della totalità delle obbligazioni convertibili della compagnia aerea detenute dal Ministero stesso, secondo quanto indicato nella lettera di procedura in data 23 febbraio u.s.

Le Offerte Preliminari sono state presentate dai seguenti soggetti:

- a. AP Holding S.p.a.;
- b. Cordata MatlinPatterson Global Advisers LLC - TPG Partners V L..P. - Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A.;
- c. Cordata Unicredit Banca Mobiliare S.p.A. - Aeroflot Russian Airlines Joint Stock Company.

Si ricorda che, nella richiamata lettera di procedura del 23 febbraio 2007, era stato richiesto ai potenziali acquirenti di presentare tra l'altro, nell'ambito delle proprie Offerte Preliminari, un piano industriale redatto nel rispetto dei requisiti indicati nella stessa lettera e una indicazione preliminare del prezzo unitario per azione e del prezzo unitario per obbligazione convertibile.

Dato il loro carattere preliminare, sia il prezzo che il piano industriale risultano modificabili prima di essere definiti in sede di offerte vincolanti dai soggetti che verranno ammessi dal Ministero alla fase successiva della procedura, anche sulla base delle informazioni che gli stessi potranno acquisire una volta ammessi alla fase di *due diligence*.

Nell'ambito delle attività di verifica delle Offerte Preliminari pervenute, in ottica di selezione dei soggetti da ammettere alla Fase delle Offerte Vincolanti, si definiscono i seguenti elementi e criteri:

- la completezza di ciascuna Offerta Preliminare rispetto alle informazioni richieste;
- l'analisi e la valutazione del Piano Industriale Preliminare;
- le indicazioni preliminari di prezzo per azione e di prezzo per obbligazione;
- il rispetto della Procedura.

L'ammissione è di competenza del Ministero, una volta acquisito il parere del Comitato di Consulenza Globale e di Garanzia per le Privatizzazioni.

Con Comunicato n. 82 in data 14 maggio 2007 il Ministero dell'Economia e delle Finanze - a conclusione della fase di analisi delle tre offerte preliminari relative all'acquisto di una quota non inferiore al 39,9% del capitale di Alitalia e della totalità delle obbligazioni convertibili Alitalia detenute dal Ministero stesso, pervenute lo scorso 16 aprile - comunica l'ammissione dei seguenti soggetti alla fase successiva della procedura di privatizzazione di Alitalia:

- b. AP Holding S.p.a.;
- c. Cordata MatlinPatterson Global Advisers LLC - TPG Partners V L.P.  
- Mediobanca Banca di Credito Finanziario S.p.A.;
- d. Cordata Unicredit Banca Mobiliare S.p.A. - Aeroflot Russian Airlines  
Joint Stock Company.

Anche tale decisione è stata assunta dal Ministero a seguito dell'analisi delle offerte preliminari condotta con il supporto del consulente finanziario Merrill Lynch, del consulente industriale Bain & Co. e del consulente

legale Chiomenti Studio Legale, e dopo avere acquisito il parere favorevole del Comitato di Consulenza Globale e di Garanzia per le Privatizzazioni con la precisazione che nella selezione dei soggetti sopra indicati si è tenuto conto, dei criteri sopraindicati, autodeterminati previamente all'esame delle Offerte Preliminari, dallo stesso Ministero dismettente.

Si arriva così alla fase procedurale tutt'ora in corso di espletamento, cd. *Fase delle Offerte Vincolanti*, ed avviata con l'invio ai predetti concorrenti – in data 22 maggio 2007 – della lettera di procedura con la quale sono stati comunicati contenuto e modalità di presentazione delle Offerte Vincolanti, comprensive del piano industriale definitivo. Il termine perentorio per la presentazione di tali offerte è stato fissato al giorno 2 luglio 2007, ore 17.00 (ora italiana). Nel periodo fino a tale data i soggetti ammessi alla fase delle Offerte Vincolanti potranno accedere, a partire dal 24 maggio 2007, ad ulteriori informazioni e documentazione relative ad Alitalia (fase di cosiddetta *data room* che verrà svolta contemporaneamente da tutti i soggetti ammessi).

### ***3.10 British Airways, Lufthansa e KLM: sintetica informativa sulla privatizzazione dei vettori visto anche il Regolamento CE 2407/1992.***

#### **British Airways**

La British Airways è stata privatizzata nel 1987 (e quindi prima dell'entrata in vigore del Regolamento 2407/1992). Attualmente la proprietà del 100% delle azioni della British Airways è diffusa tra il pubblico.

In occasione della privatizzazione sono state previste nello Statuto della British Airways varie “misure” tese a proteggere la licenza e i diritti di traffico della compagnia. In particolare sono stati previsti;

- obblighi di “comunicazione” a carico degli azionisti, sanzionati con la sospensione del diritto di voto (es. obbligo per chiunque acquisti azioni British Airways di dichiarare la propria

nazionalità: art. 36; obbligo degli azionisti di fornire –se richiesti dagli amministratori- informazioni relative alla propria identità, nazionalità domicilio, identità e nazionalità dei propri controllanti: art. 43);

- gradimento al trasferimento delle azioni, con possibilità per gli amministratori di negare il gradimento nel caso in cui vi siaa pericolo per la licenza o diritti di traffico del vettore (art. 44.H);
- “limite complessivo”, di importo variabile ma non comunque inferiore al 25%, al possesso azionario da parte di cittadini non britannici, con l’obbligo di vendita delle azioni acquistate in eccedenza rispetto al limite e con possibilità di sospensione del voto e di vendita forzata delle azioni possedute in eccedenza rispetto al limite (art. 44).

Per una sintesi delle “misure di protezione” previste dallo Statuto della British Airways v. la tabella riportata *infra* in questo paragrafo.

### **KLM**

Nel 1994, in occasione della privatizzazione, lo Stato olandese ha ceduto a privati la maggioranza delle azioni KLM, conservando la proprietà di una partecipazione di minoranza (pari circa al 15% del capitale).

### **Lufthansa**

Lufthansa è stata privatizzata nell’ottobre del 1997 mediante offerta pubblica di vendita delle azioni possedute dalla Repubblica Federale di Germania,

Attualmente la proprietà dell’89,95% circa del capitale di Lufthansa è diffusa tra il pubblico ed il restante 10,05% è posseduto da alcune banche tedesche.

La L. 5 luglio 1997 emanata in occasione della privatizzazione ha previsto

in particolare:

- La conversione obbligatoria delle azioni Lufthansa in azioni nominative non trasferibili senza il consenso degli amministratori, consenso che può essere negato nel caso in cui vi sia un pericolo per la licenza o i diritti di traffico (art. 2);
- La possibilità per la società di acquistare azioni proprie, nei limiti dei fondi disponibili fino ad un massimo del 10% del capitale, nel caso in cui il 40% o più delle azioni con diritto di voto siano possedute da azionisti che, a causa della loro nazionalità, possano pregiudicare la licenza o i diritti di traffico (cosiddetti “azionisti pregiudizievoli”, art. 4,1)
- La possibilità per la società di aumentare il capitale sociale senza opzione nel caso in cui il 45% o più delle azioni con diritto di voto siano possedute da “azionisti pregiudizievoli”, (art. 4,2);
- La possibilità per la società di obbligare gli “azionisti pregiudizievoli” a vendere forzosamente le loro azioni se la maggioranza dei voti, o una partecipazione che consente il controllo, siano possedute da “azionisti pregiudizievoli”, (art. 4.3)

La possibilità per le compagnie aeree di mantenere la licenza e i diritti di traffico è dunque subordinata al rispetto dei requisiti di “proprietà” e “controllo” previsti dal Reg. CEE n. 2407/92.

Nei tre casi di privatizzazione di compagnie aeree fino ad ora compiutamente verificatisi in Europa (British Airways, KLM e Lufthansa) il problema di come garantire il rispetto di tali requisiti di “proprietà” e “controllo” dopo la privatizzazione del vettore ha ricevuto soluzioni diverse:

- nel caso di British Airways sono state introdotte, tramite apposite modifiche statutarie, varie misure tese a garantire i requisiti di

“proprietà” e “controllo” necessari per conservare la licenza e i diritti di traffico della compagnia dopo la privatizzazione;

- nel caso della KLM, invece, in occasione della privatizzazione è stato stipulato un accordo tra lo Stato olandese e la KLM in virtù del quale è stato attribuito allo Stato il diritto di “riacquistare” la maggioranza del capitale della società in caso di pericolo per la licenza o i diritti di traffico della compagnia (cosidetto “option agreement”);
- nel caso della Lufthansa, infine è stata emanata una legge speciale (la “Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz” del 5 luglio 1997) il cui contenuto è stato successivamente recepito nello Statuto della compagnia, che prevede varie misure – in parte analoghe a quelle della British Airways – per garantire i requisiti di “proprietà” e “controllo” necessari per conservare la licenza e i diritti di traffico dopo la privatizzazione.

Misure	Lufthansa	British Airways	KLM
Monitoraggio della nazionalità degli azionisti	<ul style="list-style-type: none"> <li>registro con indicazioni del nome e della nazionalità degli azionisti</li> <li>obbligo di dichiarare nome e nazionalità al momento dell'acquisto delle Azioni, Chi acquista il 5% o più delle azioni con diritto di voto deve dichiarare se è soggetto a proprietà o controllo di non tedeschi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>registro speciale delle azioni "rilevanti" (i.e. possedute da non britannici);</li> <li>obbligo di dichiarare la propria nazionalità al momento dell'acquisto delle azioni, pena il rifiuto dell'iscrizione a libro soci;</li> <li>potere degli amministratori di chiedere informazioni ai soci ("disclosure notice"). Se la "disclosure notice" non è adempiuta può essere sospeso il diritto di voto</li> </ul>	Non previsto
Gradimento al trasferimento azioni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il trasferimento delle azioni è soggetto al gradimento degli amministratori. Il gradimento può essere negato solo se c'è pericolo per la licenza o i diritti di traffico del vettore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il trasferimento delle azioni è subordinato al consenso degli amministratori. Il consenso può essere negato solo se a seguito del trasferimento. Le azioni possono diventare "pregiudizievoli" (i.e, pericolose per i diritti di traffico del vettori)</li> </ul>	Non previsto
Acquisto azioni proprie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sei il 40% o più dei voti sono posseduti da azionisti "pregiudizievoli" la società può acquistare azioni proprie nei limiti del 10% del capitale e dei fondi disponibili</li> </ul>	Non previsto	Non previsto
Aumento del capitale sociale senza opzione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se il 45% o più dei voti, o una partecipazione che consente il controllo, sono posseduti da azionisti "pregiudizievoli" la società può fare un aumento del capitale sociale fino ad un massimo del 10%, senza opzione.</li> </ul>	Non previsto	Non previsto
Obbligo di vendita delle azioni con possibilità di vendita forzata	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se la maggioranza dei voti, o una partecipazione che consente il controllo, sono posseduti da azionisti "pregiudizievoli" la società può chiedere a questi ultimi di vendere le azioni</li> <li>La scelta delle azioni da vendere avviene secondo il criterio cronologico;</li> <li>Se l'obbligo di vendita non è adempiuto, è prevista la vendita forzata.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se c'è pericolo per la licenza o i diritti di traffico gli amministratori possono chiedere la vendita delle azioni "rilevanti"</li> <li>La scelta delle azioni da vendere avviene di regola secondo criterio cronologico. Gli amministratori possono fissare un limite massimo di azioni "rilevanti" non inferiore al 25 % e di decidere di trattare come pure "pregiudizievoli" tutte le azioni registrate dopo il superamento del limite;</li> <li>Se l'obbligo di vendita non è adempiuto c'è vendita forzata.</li> </ul>	Non previsto
Sospensione del diritto di voto	<ul style="list-style-type: none"> <li>nel caso di inadempimento dell'obbligo di vendita delle azioni e fino alla vendita forzata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gli amministratori possono sospendere il diritto di voto relativo alle quote pregiudizievoli ed in caso di "non disclosure"</li> </ul>	Non previsto
Diritto dello Stato di riacquistare la proprietà della maggioranza del capitale	Non previsto	Non previsto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibile in virtù di un accordo tra lo Stato olandese e KLM</li> </ul>

## Capitolo VIII

### Privatizzazione nell'ambito del trasporto marittimo

#### 1. *Lloyd Triestino e Italia di Navigazione*)

Dagli anni '70, il gruppo Finmare<sup>121</sup> si è trovato in gravi difficoltà finanziarie, che hanno spinto le Autorità italiane e proporre la ristrutturazione. La seconda fase di tale ristrutturazione, svoltasi nel quadro della legge 5 dicembre 1986, ha portato alla suddivisione del gruppo in un certo numero di settori di attività, dei quali la Divisione trasporti di linea (container) sarà la prima ad essere privatizzata.

Malgrado ciò, le società Lloyd Triestino e Italia di Navigazione hanno continuato a registrare perdite: i conti consolidati del 1991 mostravano perdite globali di 53 miliardi di ITL (27 milioni di ECU). Per coprire tali perdite, entrambe le società hanno emesso strumenti finanziari, mettendo in vendita attività nell'ambito delle operazioni di ristrutturazione. Inoltre, per anni, le due società hanno beneficiato di un aiuto erogato a norma della legge quadro 234/89, che era stato notificato alla Commissione e dalla stessa successivamente autorizzato. La Commissione ha appurato in merito che l'aiuto concesso rientrava nel regime di aiuti istituito dalla suddetta legge quadro e che esso soddisfaceva le condizioni alle quali il regime era stato autorizzato.

Nel corso degli ultimi anni entrambe le società hanno operato praticamente in pareggio.

Tuttavia, verso il 1991 l'IRI, società madre della Finmare, cominciò ad avere dubbi sull'importanza strategica delle società e sulla capacità delle holding pubbliche di gestire le proprie attività economiche. Pertanto, nella

---

<sup>121</sup> Finmare è una holding controllata dallo Stato, che controlla a sua volta direttamente 12 società di navigazione operanti in diversi settori, tra cui alcuni servizi di trasporti internazionali di linea (container) (società Italia e Lloyd Triestino), la navigazione locale e la navigazione costiera del Mediterraneo, nonché il cabotaggio. La Finmare gestisce il 45 % dei carichi alla rinfusa dell'Italia, il 9 % dei trasporti container, il 18 % dei trasporti di merci lungo la costa e il 65 % del traffico passeggeri tra i porti italiani (annuario del gruppo IRI, 1992-1993).

primavera del 1992, il gruppo Finmare cominciò ad investire notevoli risorse per sviluppare ed applicare un piano di ristrutturazione.

Nel gennaio 1994 è stato presentato al Governo italiano un piano di massima per la ristrutturazione del gruppo, che prevedeva:

- la rapida privatizzazione del settore dei trasporti alla rinfusa;
- l'acquisizione, da parte delle ferrovie dello Stato, delle società che assicuravano i collegamenti con le isole;
- la fusione delle due società operanti nel settore dei trasporti di linea internazionali.

Tuttavia, la proposta definitiva non risultava quella di fondere le società Lloyd Triestino e Italia di Navigazione, ma di privatizzarle separatamente. Inoltre, alcune attività economiche e alcune attività patrimoniali si sarebbero dovute trasferire o cedere prima delle fusioni, per migliorare i bilanci finanziari delle società nell'ambito del gruppo Finmare.

Le modalità di risanamento e privatizzazione delle due Società di linea sono state disciplinate dal D.L. 1.4.1995 n.98 convertito in Legge 30 maggio 1995 n. 204 che, nella prospettiva della loro cessione, ha, fra l'altro, previsto:

- un'adeguata ricapitalizzazione a carico dello Stato (intervento finanziario quantificato in circa £.60 miliardi);
- la predisposizione di un Piano governativo, da sottoporre al parere, non vincolante, delle Camere

A conclusione di un lungo periodo di gestazione, il 26 settembre 1995 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha trasmesso alle Camere – a norma della citata legge 204/95 – il testo del “Piano di riordino del Gruppo Finmare” per l'avvio della relativa ristrutturazione e della privatizzazione delle due Società di linea.

Detto Piano ha indicato nella cessione separata di Italia di Navigazione e Lloyd Triestino la via più rapida ed efficace per la loro privatizzazione, in alternativa alla progettata fusione tra le due Società.

Nel frattempo, con legge n. 662 del 28 dicembre 1996, sono state abrogate

le disposizioni che facevano carico all'IRI S.p.a. ed alla Finmare S.p.a. della partecipazione di maggioranza in Società esercenti servizi marittimi nazionali e internazionali.

L'avvio del processo di cessione delle due Società, tuttavia, ha incontrato l'ostacolo rappresentato dalla procedura di infrazione comunitaria avviata dalla Commissione U.E. il 27 luglio 1994 per accertare la legittimità del sostegno finanziario previsto dalla legge 204/95 quale elemento essenziale per la privatizzazione delle Società<sup>122</sup>.

---

<sup>122</sup> Il 16 febbraio 1994 [lettera protocollata SG(94) A/3082 del 24 febbraio], la Rappresentanza permanente d'Italia ha notificato al Segretario generale della Commissione un nuovo decreto legge, n. 22/94, che conteneva provvedimenti urgenti per alcuni settori dell'economia italiana. Tale decreto legge includeva la proposta di concedere un sostegno finanziario al settore marittimo, nella fattispecie un'iniezione di capitale per il «Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA» (di seguito denominato «Lloyd») e la società «Italia di Navigazione SpA» (di seguito denominata «Italia»), due società di trasporti marittimi internazionali di linea appartenenti al gruppo Finmare, come parte di un piano di ristrutturazione globale. Tale decreto legge è stato successivamente convertito nella legge 204/95, che è ancora in vigore. È precisamente questa ricapitalizzazione che forma oggetto della presente consultazione e proposta di decisione della Commissione.

Considerata la pubblicazione del decreto legge 22/94 nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 15 gennaio 1994 e la sua conseguente entrata in vigore, il piano di ricapitalizzazione era stato protocollato dal segretariato generale come regime di aiuti non notificato.

Nel luglio 1994 la Commissione CE aveva iniziato una procedura nei confronti del Governo italiano, sostenendo che gli aumenti di capitale a favore Lloyd Triestino e dell'Italia di Navigazione previsti dal D.L. n. 92/1994, poi convertito nella L. n. 204/1995 (aumenti di capitale sociale di Lloyd per lire 40 miliardi e di Italia per lire 20 miliardi), costituivano un aiuto di Stato.

Successivamente, in pendenza della procedura di fronte alla Commissione, il Lloyd incorporava la Sidermar e l'Italia incorporava la Viamar, con vantaggi patrimoniali di 50 miliardi per il Lloyd e di 16 miliardi per l'Italia (Sidermar e Viamar erano due società che – come Lloyd e l'Italia – erano di proprietà della Finmare e che avevano una liquidità rispettivamente di 50 e di 16 miliardi a seguito della cessione delle rispettive flotte).

La Commissione CE aveva quindi esteso la procedura di infrazione anche alle operazioni di fusione, osservando che *“gli importi di cui hanno beneficiato il Lloyd Triestino e la società Italia rappresentano un indubbio vantaggio finanziario che potrebbe costituire un aiuto di Stato”*.

Nell'aprile 1997 il Governo italiano aveva comunicato alla Commissione CE la propria intenzione di vendere il 100% del capitale di Lloyd e dell'Italia, ed aveva chiesto l'autorizzazione ad attuare l'aumento di capitale previsto dalla L. n. 204/1995 sostenendo che i proventi della privatizzazione avrebbero coperto integralmente gli asseriti aiuti erogati al Lloyd e all'Italia.

La Commissione CE dopo aver affidato ad un esperto indipendente il compito di fare una valutazione delle società al fine di stabilire quali avrebbero potuto ragionevolmente essere i proventi della vendita, ha concluso la procedura di infrazione con decisione del 15 luglio 1997, affermando che i sostegni finanziari a favore di Lloyd e dell'Italia “non” costituivano aiuti di Stato, in quanto, prima della privatizzazione, *“il debito può essere ripianato o ridotto, senza che ciò costituisca un aiuto di Stato, a condizione che i proventi del collocamento in borsa o della vendita superino l'importo investito per ridurre il debito. Nel caso in esame il valore minimo*

Il 15 luglio 1997 la procedura si è conclusa positivamente con la decisione della Commissione secondo la quale il beneficio finanziario concesso alle Società Lloyd Triestino di Navigazione e Italia di Navigazione, per l'importo di £.60 mld., "non costituiva aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92 paragrafo 1 del trattato CE".

Nel successivo mese di settembre è stato, quindi, predisposto uno specifico "Piano di dismissione del settore Linea" che ha individuato nella trattativa diretta a seguito di una procedura competitiva la modalità migliore per la cessione delle aziende.

In attuazione del disposto legislativo è stato emanato il decreto interministeriale 4 novembre 1997 di approvazione del Piano di riordino per le imprese operanti nel settore del trasporto marittimo internazionale di linea ed il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 dicembre 1997 sui criteri e le modalità di privatizzazione delle Società Italia e Lloyd Triestino.

In data 22 dicembre 1997 il Ministro dei Trasporti ha autorizzato l'avvio delle operazioni di vendita delle due Società.

Esauriti nei mesi di febbraio e marzo 1998 gli approfondimenti governativi sulle modalità di presentazione delle offerte e gli adempimenti procedurali previsti, in data 3 aprile 1998 sono pervenute all'Advisor le offerte

---

*risultante dalla valutazione più bassa per il previsto valore di vendita delle due società supera ampiamente l'importo dell'iniezione di capitale proposto (60 miliardi), più il valore delle attività patrimoniali (66 miliardi) trasferite in seguito alla ristrutturazione del gruppo Finmare".*

*"In conclusione – secondo la Commissione - l'iniezione di capitale pari a 60 miliardi di lire, come previsto nella notifica, unitamente all'aiuto finanziario derivante dalla ristrutturazione del gruppo Finmare, ha effettivamente messo le due società in condizione di essere privatizzate. I consulenti indipendenti hanno affermato anche che entrambe le società sono ora presumibilmente in grado di produrre profitto".*

Nell'adottare questa decisione la Commissione ha preso nota dei seguenti impegni delle autorità italiane:

*"-Oltre agli importi indicati all'art.1 non sarà concesso alle società Lloyd Triestino e Italia nessun ulteriore aiuto per la loro privatizzazione; le suddette autorità procederanno alla prevista privatizzazione delle società Lloyd Triestino e Italia secondo modalità trasparenti, cioè mediante gara pubblica da indire secondo le condizioni descritte nella XXIII relazione sulla concorrenza, come già indicato nel presente documento;*

*-Il governo italiano ha inoltre confermato l'intenzione di condurre la vendita delle due società entro tre mesi a decorrere dal termine di presentazione delle offerte. L'avviso di gara per la vendita delle suddette società sarà pubblicato entro la fine di dicembre 1997".*

economiche preliminari (corredate dai relativi Piani industriali) da parte di quattro Società (Evergreen e MSC per Lloyd triestino, D'Amico per Italia, CGM/CMA per Italia e Lloyd Triestino).

Il 2 luglio 1998 sono pervenute all'Advisor le offerte vincolanti da parte di CGM/CMA e D'Amico per l'acquisizione di Italia, ed Evergreen per l'acquisizione del Lloyd Triestino.

I negoziati conclusivi hanno visto la sottoscrizione dei relativi contratti di compravendita azionaria in data 31 luglio 1998 con Balsam Estate B.V. (Gruppo Evergreen) per la vendita del Lloyd Triestino di Navigazione, e in data 13 agosto 1998, con la Società D'Amico International per la cessione della Italia di Navigazione.

## ***2. Tirrenia di Navigazione spa***

Nel 1998, in attuazione del piano governativo di riordino del Gruppo Finmare, si è concretizzata la cessione della partecipazione di controllo della società Tirrenia di Navigazione spa. Più precisamente, in data 30 novembre 1998, è stato ceduto all'IRI il 60% del pacchetto azionario e, quindi, il controllo della Tirrenia, la quale ha assunto, secondo quanto disposto dal D.L. 7 settembre 1997, la funzione di capogruppo, comprendente al 31 dicembre 1998, le quattro società regionali (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar). In data 11 febbraio 1999 la Tirrenia ha rilevato poi l'intero pacchetto azionario della Adriatica S.p.A.

Nel 2000 è stato completato il riassetto societario con l'aumento di capitale della Tirrenia (da 48 mld. a 210 mld.) – sottoscritto dall'IRI e da Fintecna per le quote di rispettiva competenza – e con l'acquisizione della quota ancora detenuta da Finmare (49%); è stato, inoltre, avviato il processo di privatizzazione della Tirrenia con la cessione del 15% della partecipazione a Mediobanca.

A seguito del processo di ristrutturazione del gruppo marittimo pubblico connesso al Piano di riordino delle società di navigazione marittima esercenti linee di preminente interesse nazionale, la Tirrenia ha assunto funzioni di

Capogruppo operativa di tutte le compagnie svolgenti servizio di cabotaggio ed aventi obbligo di servizio pubblico. Detto gruppo comprende, oltre alla stessa Tirrenia, la società Adriatica e le quattro società regionali marittime: Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Attualmente, dunque, Tirrenia – dopo la fusione per incorporazione, avvenuta in data 30 novembre 2002, dell’IRI in liquidazione in Fintecna – è controllata da quest’ultima Società, che detiene il 100% del pacchetto azionario della Tirrenia e detiene a sua volta il 100% delle azioni di Adriatica S.p.A. e delle altre società “regionali” sopra elencate.

Nel suo ruolo di capogruppo di settore, la Tirrenia svolge l’attività di coordinamento delle società controllate, fornendo alle partecipate stesse l’assistenza e il supporto necessari.

Il descritto processo di ristrutturazione risultava finalizzato alla graduale riduzione dell’impegno finanziario dello Stato – che nel 2002 è invece aumentato – tenuto conto della scadenza al 2008 delle convenzioni ventennali rinnovate nel 1989.

Per assicurare la continuità dei servizi marittimi con le isole maggiori e minori, apposite Convenzioni, di durata ventennale, stipulate con lo Stato italiano, impegnano le società del Gruppo ad esercitare i servizi indicati in appositi piani quinquennali approvati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, (ora Ministero delle infrastrutture e trasporti), sentito il parere delle Regioni interessate. I piani prevedono le linee e i porti da servire, le tipologie e le dimensioni delle navi (quindi gli eventuali investimenti da compiere), le frequenze e le tariffe. A fronte di tali prestazioni, la legge attribuisce al Gruppo Tirrenia una sovvenzione, c.d. “sovvenzione di equilibrio” (rappresentata dalla differenza tra i proventi del traffico e il costo del servizio: art.1 legge 856/1986), da rivedere ogni anno sulla base di parametri medi per quantificare i costi aggiuntivi delle società e garantire anche la remunerazione del capitale investito.

Al riguardo, con atto notificato in data 6 agosto 1999, la Commissione Europea ha aperto una “procedura di informativa” di cui all’articolo 88, paragrafo 2, del trattato CEE, nei confronti dello Stato italiano per i contributi

erogati a dette Società.

Con decisione del 21.6.2001 è stata dichiarata la piena compatibilità con i trattati europei della sovvenzione accordata alla Tirrenia dallo Stato italiano. Nella suddetta decisione la Commissione europea ha evidenziato che l'importo della compensazione in questione deve coprire esclusivamente i maggiori oneri connessi agli "Obblighi di Servizio Pubblico", finalizzati a dare applicazione al principio della "continuità territoriale".

Per quanto riguarda, invece, la le società del Gruppo Tirrenia, la Commissione Europea si è pronunciata con decisione del 16.3.2004, autorizzando anche in tal caso il regime degli aiuti concesso dallo Stato italiano alle società marittime in applicazione delle Convenzioni di servizio pubblico, e contestando unicamente la legittimità di alcuni risalenti aiuti (periodo 1992-1994) erogati alla società Adriatica per il collegamento Italia-Grecia per i quali ha disposto la restituzione.

La soluzione positiva di tali contenziosi ha costituito elemento di grande rilievo ai fini della valutazione economico patrimoniale delle Società e, quindi, ai fini della privatizzazione del Gruppo nel suo insieme. A tale riguardo va sottolineato come il mantenimento di un Gruppo integrato, in fase di privatizzazione consente di salvaguardarne il valore di cessione.

Tra le iniziative gestionali che il Gruppo potrà nel prosieguo assumere, appare molto importante per l'economia del Gruppo stesso la intrapresa di attività (peraltro già avviate dall' esercizio 2001) al di fuori del regime di convenzione. Ciò consentirà di conferire un plusvalore al Gruppo indipendentemente dal rapporto finanziario connesso agli "obblighi di servizio pubblico".

Da segnalare, in ultimo, i commi 1002, 1003, 1004 e 1005 della legge finanziaria 2007 che hanno dato avvio ad un serrato dibattito, non esente da conflittualità.

Con largo anticipo si stabilisce, infatti, che le concessioni per i servizi passeggeri marittimi, in scadenza tra due anni, il 31 dicembre 2008, saranno rinnovate almeno fino al 31 dicembre 2012. Accanto al processo di

risanamento, privatizzazione e liberalizzazione si è disposta (art. 1002) la stipula di “nuove convenzioni, con scadenza in data non anteriore al 31 dicembre 2012, nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente; stipula da effettuarsi entro il 30 giugno 2007 con una “spesa di 50 milioni di euro a decorrere dall’anno 2009”. Le nuove convenzioni, che saranno stipulate sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, dovranno individuare (art. 1003) “le linee da servire, le procedure e i tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l’utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza”. Inoltre le convenzioni verranno notificate alla Commissione Europea “per la verifica della loro compatibilità con il regime comunitario”, ed in attesa di questi “si applicano le convenzioni attualmente in vigore”.

# **Materiali**

- 1) ADR (Aeroporti di Roma) Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri 25 febbraio 1999. Modalità inerenti l'alienazione della partecipazione indiretta dello Stato nella Società Aeroporti di Roma S.p.a., a norma dell'art. 1, comma 2, della legge 14 novembre .1995, n. 481.
  - 2) SAGAT (Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino) Disciplinare di gara a procedura ristretta ;
  - 3) ADF (Società Aeroporto di Firenze S.p.A) Disciplinare di gara a trattativa diretta con successivi rilanci
  - 4) ADR Sollecitazione di Manifestazione di interesse alla dismissione della attività di assistenza merci e posta (handling)
  - 5) ALITALIA - D.P.C.M. 3 febbraio 2005 Modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia - Linee aeree italiane S.p.a.
  - 6) ALITALIA - Invito a manifestare interesse all'acquisto
  - 7) ALITALIA - Offerta Preliminare in relazione alla privatizzazione Alitalia
  - 8) ALITALIA - Offerta Vincolante in relazione alla privatizzazione Alitalia
-

---

**1) ADR (Aeroporti di Roma) Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri  
25 febbraio 1999.**

---

**DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
25 febbraio 1999.**

**Gazzetta Ufficiale 17-03-1999**

**Modalità inerenti l'alienazione della partecipazione indiretta dello Stato nella  
Società Aeroporti di Roma S.p.a., a norma dell'art. 1, comma 2, della legge 14  
novembre .1995, n. 481.**

**IL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

Visto il decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474;

Visto l'art. 1, comma 2, della legge 14 novembre 1995, n. 481;

Visto l'art. 1, comma 1-bis del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, con il quale, tra l'altro, sono state abrogate le norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli enti pubblici, dell'IRI S.p.a., delle regioni e degli enti locali nelle società di gestione aeroportuale;

Considerato che il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è titolare dell'intero capitale dell'IRI S.p.a., società che a sua volta, per il tramite delle proprie controllate Cofiri S.p.a. e Fintecna S.p.a., che a loro volta controllano la Aeroporti di Roma holding, detiene indirettamente il controllo maggioritario (54,2%) della Aeroporti di Roma S.p.a.;

Ritenuta l'opportunità di procedere all'alienazione della suddetta partecipazione con il metodo della trattativa diretta, al fine di massimizzare l'introito della cessione e di garantire la stabilità azionaria ed industriale di quest'ultima società;

Ritenuta l'opportunità, in considerazione della finalità dell'operazione di cui al presente decreto, consistente nella privatizzazione della Aeroporti di Roma S.p.a., che la procedura sia condotta in modo da contenere la partecipazione al capitale sociale di enti pubblici, anche economici, e di imprese pubbliche nella misura del 2 per cento;

Ritenuta l'opportunità di richiedere agli acquirenti l'impegno di stabilità dell'assetto azionario per un periodo non inferiore a cinque anni, in quanto tale stabilità consente il perseguimento degli obiettivi di crescita del traffico dell'aeroporto Leonardo da Vinci e della sua configurazione come hub europeo nell'ambito della rete aeroportuale italiana;

Ritenuto che all'acquirente o agli acquirenti debba essere richiesta la presentazione di un adeguato piano industriale, idoneo a perseguire gli obiettivi sopra indicati, nonché la valorizzazione del territorio, e che la valutazione delle offerte debba preliminarmente

consistere nell'accertamento di detta idoneità, con la collaborazione di un consulente strategico, appositamente nominato;

Ritenuto che, successivamente, la valutazione delle offerte debba essere effettuata con la comparazione degli elementi economici delle offerte giudicate idonee a raggiungere i predetti obiettivi;

Ritenuta l'opportunità di consentire la partecipazione al capitale sociale di Aeroporti di Roma S.p.a. degli enti territoriali sui quali più direttamente incide l'infrastruttura aeroportuale, in termini di connessione con le altre infrastrutture e con la rete dei servizi accessori all'aeroporto, al fine di assicurarne il necessario collegamento con la realtà socioeconomica e di favorirne il coordinato ed integrato sviluppo;

Ritenuto che a tale fine debba essere preventivamente offerta a detti enti territoriali, da individuarsi nella regione Lazio e nella provincia e nel comune di Roma, una partecipazione minoritaria al capitale sociale, nel limite complessivo del 3 per cento dell'intero capitale sociale, ugualmente suddiviso tra gli enti stessi, con facoltà per questi ultimi di acquistare la percentuale non optata da altro ente territoriale e con l'eventuale accrescimento della quota non optata al residuo pacchetto azionario;

Ritenuto altresì, al fine di consentire ai citati enti territoriali di svolgere il predetto ruolo, che agli enti stessi nella loro qualità di azionisti della Aeroporti di Roma S.p.a. debba essere garantito, nell'attuale composizione del consiglio di amministrazione, il subentro di un componente designato dai predetti enti territoriali a maggioranza della loro partecipazione;

Ritenuta, altresì, la necessità di escludere dalla partecipazione al capitale sociale soggetti in posizione di potenziale conflitto di interessi con la società da privatizzare e con i richiamati obiettivi della privatizzazione e che detto conflitto debba essere innanzitutto ritenuto presente nei vettori aerei;

Vista la deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri del 27 novembre 1998;

Visti i pareri espressi dalla IX commissione Trasporti, Poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati e dalla VIII commissione Lavori pubblici Comunicazioni del Senato, entrambi in data 3 febbraio 1999;

Vista la deliberazione definitiva del Consiglio dei Ministri del 25 febbraio 1999;

Su proposta del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

**Decreta:**

1. L'alienazione della partecipazione azionaria indirettamente detenuta dallo Stato nella Aeroporti di Roma S.p.a., di seguito "società", è effettuata con le seguenti modalità:

a) offerta di una partecipazione, fino al limite complessivo del 3 per cento dell'intero capitale sociale, alla regione Lazio, alla provincia e al comune di Roma, in misura uguale tra i tre enti e al prezzo della media delle quotazioni di borsa degli ultimi tre mesi precedenti la data del presente decreto, salva la facoltà di sottoscrizione delle

partecipazioni non optate da altro ente territoriale; l'opzione deve essere esercitata entro novanta giorni dall'offerta medesima;

b) subentro nel consiglio di amministrazione di un componente designato a maggioranza dagli enti territoriali di cui alla lettera a), a seguito dell'acquisto da parte di questi ultimi della partecipazione nella società;

c) ricorso alla trattativa diretta a norma dell'art. 1, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474, per la cessione del restante capitale sociale indirettamente detenuto dal Tesoro e della eventuale quota azionaria non optata ai sensi della lettera a);

d) ammissione alla trattativa di cui alla lettera c) di soggetti, singoli o agenti di concerto tra loro, assicurando che la partecipazione al capitale sociale, per il periodo di cui alla lettera e), di enti pubblici, anche economici, e di imprese pubbliche sia contenuta nella misura del 2 per cento; le imprese pubbliche sono individuate a norma della direttiva 93/38/CE e del decreto legislativo di recepimento 15 marzo 1995, n. 158;

e) assunzione, da parte dell'acquirente o degli acquirenti, dell'impegno di stabilità dell'assetto azionario, per un periodo non inferiore a cinque anni e comunque funzionale al raggiungimento degli obiettivi indicati nel progetto industriale dell'offerta prescelta;

f) preferenza per le offerte che comportano l'impegno a patti di stabilità della compagine azionaria per un periodo eccedente il limite minimo di cui alla lettera e);

g) articolazione della valutazione delle offerte in una duplice fase: la prima, preliminare e condizionante la successiva fase, diretta a valutare, con la collaborazione di una società di consulenza strategica appositamente nominata, il piano industriale e la sua idoneità ad assicurare la crescita del traffico dell'aeroporto Leonardo da Vinci nell'ambito della rete aeroportuale italiana e la valorizzazione del territorio; la seconda diretta a valutare comparativamente, sulla base dei contenuti economici, le offerte selezionate nella prima fase della procedura;

h) obbligo di conferma da parte dell'acquirente o degli acquirenti della presenza del componente del consiglio di amministrazione di cui alla lettera b) per la durata di cui alla lettera e);

i) esclusione dalla partecipazione al capitale della società dei soggetti in posizione di conflitto di interessi che, sentito il parere della società di cui alla lettera g), possano interferire con il corretto svolgimento dell'attività della società privatizzata, con la sua funzione di hub europeo, anche in ragione della potenziale interferenza tra bacini di traffico e con il potenziamento dei servizi; la situazione di conflitto di interessi sussiste, in particolare, per i vettori aerei.

Il presente decreto, previa registrazione da parte della Corte dei conti, sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 25 febbraio 1999

Il Presidente del Consiglio dei Ministri D'ALEMA

Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica CIAMPI

Il Ministro dell'industria del commercio e dell'artigianato BERSANI

Registrato alla Corte dei conti il 16 marzo 1999

Registro n. 1 Presidenza del Consiglio dei Ministri, foglio n. 129

---

---

## 2) SAGAT (Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino)

---

Comune di Torino  
Via palazzo di Città 1  
Tel.0039011 4423516 fax 0039 011 4422406

- In nome e per conto proprio e  
della Regione Piemonte, della Provincia di Torino e della CCIAA di Torino

### DISCIPLINARE DI GARA A PROCEDURA RISTRETTA

Alienazione di n. 814.201 azioni ordinarie corrispondenti al 41,33% del capitale sociale della Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino – S.A.G.A.T S.p.A.

#### 1. ENTE AGGIUDICATORE

Comune di Torino (“Comune”) in nome e per conto proprio e della Regione Piemonte (“Regione”), della Provincia di Torino (“Provincia”) e della Camera di commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Torino (“CCIAA”).

#### 2. PROCEDURA

Procedura ristretta assimilata all'appalto concorso ex art. 6 comma 2 lett.c) D.LGS. 17 marzo 1995 n. 157, conformemente a quanto stabilito con deliberazione del Consiglio Comunale della Città di Torino del 23 luglio 1999 n. 990215/64, del Consiglio Regionale della Regione Piemonte del 29 luglio 1999 n. 550-9787, del Consiglio Provinciale di Torino del 7 aprile 1999 n. 589-51591/1999, della Giunta della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Torino del 18 marzo 1999 n. 105.

#### 3. OGGETTO

Alienazione di n. 814.201 azioni ordinarie aventi cadauna valore nominale di lire 10.000 (Euro 5,16) corrispondenti al 41,33% del capitale sociale della Società Azionaria Gestione Aeroporto di Torino – S.A.G.A.T. S.p.A. (“SAGAT”)

Le azioni saranno cedute separatamente da ciascun Ente e in particolare: nella misura del 12,78% del capitale sociale dal Comune, del 3,42% del capitale sociale dalla Regione, del 5,15% del capitale sociale dalla Provincia e del 20% del capitale sociale dalla CCIAA.

#### 4. SCOPO DELLA PROCEDURA

- 1) SAGAT è la società costituita nel 1956 per gestire l'Aeroporto di Torino Caselle, struttura che ha avuto nel 1998 un traffico passeggeri di circa 2,5 milioni di passeggeri/anno ed un traffico merci di circa 18.000 tonnellate/anno.
- 2) La procedura si propone di consentire all'aeroporto di Torino Caselle di sviluppare il ruolo di gestore del Traffico di Torino e della Regione a livello Nazionale ed Internazionale (europeo ed intercontinentale) e di affermare la funzione di hub regionale per il collegamento dell'Italia centro-meridionale con i grandi hub europei e quella di aeroporto di riferimento per i flussi turistici della Regione.
- 3) Per raggiungere questi obiettivi si intende realizzare un'alleanza strategica nelle forme richieste dal presente bando con un insieme di investitori (così definito nelle deliberazioni di cui al punto 2, PROCEDURA: società di gestione aeroportuale, grandi compagnie aeree e vettori regionali, operatori turistici, enti di sviluppo territoriale,

investitori finanziari, operatori cargo). L'insieme di investitori dovrà dimostrare esperienza ed interesse specifico nel settore aeroportuale, nonché capacità di sviluppare (i) iniziative di incremento del traffico passeggeri (di linea e charter) e merci e (ii) attività connesse con la gestione di un aeroporto.

- 4) Nell'ipotesi di sviluppo dell'aeroporto dsi dovrà tenere altresì conto delle proposte di legge regionale alla promozione di un Sistema Aeroportuale Regionale Piemontese per la gestione unitaria degli aeroporti di Torino caselle e di Cuneo Laval digi.

#### 5. SOGGETTI CHE POSSONO PARTECIPARE ALLA PROCEDURA

Possono partecipare alla procedura i soggetti interessati italiani e stranieri dotati di personalità giuridica in base alla legislazione dello Stato in cui sono stabiliti.

Possono partecipare alla procedura più soggetti, interessati all'acquisto unitario della partecipazione che:

- 1) presentino offerta congiunta ("Cordata"), ovvero
- 2) presentino offerta tramite una società appositamente costituita tra loro nelle forme di società per azioni o a responsabilità limitata ("Nuova Società"), ovvero
- 3) presentino offerta congiunta con l'impegno di costituire tra loro una società per azioni o a responsabilità limitata che, all'esito della procedura, acquisterà la partecipazione ("Gruppo").

#### 6. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

- 1) Per essere invitati alla procedura i soggetti di cui al punto 5 dovranno:
  - a) Dichiarare di non trovarsi in alcuna delle situazioni che determinano l'esclusione dalla gara ai sensi del combinato disposto dell'art. 12 D.Lgs. 17 marzo 1995 n. 157 e dell'art. 11 D.Lgs. 24 luglio 1992 n. 358.
  - b) Documentare i requisiti di capacità economica, con la presentazione dei bilanci di esercizio o, ove esistenti, consolidati degli ultimi tre esercizi ovvero, nel caso di soggetti costituiti da meno di tre anni, i bilanci di esercizio e consolidati disponibili. A pena di esclusione, essi dovranno presentare un patrimonio netto di consistenza non inferiore a dieci miliardi di lire (euro 5164568,99) per ogni esercizio, dei quali almeno due dovranno essere in utile.
  - c) Documentare i requisiti di capacità finanziaria, con la presentazione a pena di esclusione di dichiarazioni di almeno due istituti bancari contenenti idonee referenze bancarie;
  - d) Documentare i requisiti di capacità tecnica e gestionale, con la presentazione di una relazione descrittiva delle attività di cui ai successivi punti 1. e 2. della presente lettera d), da cui devono risultare a pena di esclusione che il soggetto:
    - 1.) ha gestito negli ultimi tre anni almeno un aeroporto avente un traffico passeggeri non inferiore a un milione di passeggeri anno e
    - 2.) ha maturato negli ultimi tre anni esperienza nel settore della gestione delle merci movimentando in un aeroporto non meno di 30.000 tonnellate/anno.
- 2) I requisiti di cui alle lettere a) b) c) del presente paragrafo 1: dovranno essere dichiarati e documentati da tutti i soggetti che fanno parte della Cordata o del Gruppo e, in caso di Nuova Società, da tutti i soci. Peraltro, quanto al requisito di cui all'ultima parte della lettera b), ferme restando la consistenza complessiva non inferiore a dieci miliardi, ciascun soggetto della Cordata o del Gruppo e ciascun socio della Nuova Società dovrà

a pena di esclusione, documentarne il possesso nella consistenza di almeno i due miliardi di lire (euro 1.032.613,60) per ogni esercizio.

- 3) In caso di Cordata o di Gruppo il requisito di cui al punto 2 della lettera d) del predente paragrafo 1 potrà essere attestato anche da un soggetto diverso da quello in possesso del requisito di cui al punto 1 della lettera d) e, in caso di Nuova Società, anche da un socio diverso da quello in possesso de requisito di cui al punto 1 della lettera d)

## 7. IMPEGNO DI STABILITA' E CONOSCENZA DELLE CONDIZIONI DELLA CESSIONE DELLE AZIONI

1. Il soggetto prescelto all'esito della procedura ("acquirente") dovrà assumere un impegno di stabilità nell'assetto azionario della SAGAT per un periodo non inferiore a cinque anni e comunque non inferiore al tempo necessario per il raggiungimento degli obiettivi indicati nel Piano di Sviluppo oggetto di offerta, sottoscrivendo altresì gli eventuali necessari aumenti di capitale.

Nel caso in cui Acquirente sia una Cordata o un Gruppo, ovvero una Nuova Società, durante il periodo di stabilità dovranno altresì rimanere inalterate la composizione e le percentuali di partecipazione di ciascun soggetto.

2. In deroga a quanto previsto al paragrafo 1. che precede fermo quanto specificato al paragrafo 3 che segue, successivamente alla presente procedura l'Acquirente avrà la facoltà di acquistare le azioni eventualmente cedute da attuali soci privati della SAGAT e della CCIAA.
3. L'Acquirente dovrà prendere e dare atto che nelle deliberazioni di cui al precedente punto 2 PROCEDURA la cessione delle azioni è subordinata alla stipulazione di un patto tra il Comune la Provincia la Regione e la CCIAA che preveda il mantenimento della maggioranza assoluta delle azioni in capo ai tre enti pubblici territoriali, nonché la rappresentanza per ognuno di tali enti pubblici territoriali nel consiglio di amministrazione e della CCIAA nel collegio sindacale; e che il patto prevederà altresì un diritto di prelazione a favore degli enti pubblici territoriali e l'impegno degli stessi a sottoscrivere gli aumenti di capitale che si dovessero rendere necessari.

## 8. SOLIDARIETA'

In caso di Cordata o di Gruppo i soggetti ad essi partecipanti saranno solidalmente responsabili per tutte le obbligazioni derivanti dall'eventuale acquisto di azioni. In caso di Nuova Società la predetta responsabilità sarà assunta solidalmente dalla Nuova Società e dai suoi soci.

## 9. LINGUA UFFICIALE

Italiano. Si precisa pertanto che il testo del presente bando prevale su qualsiasi altro testo pubblicato in lingua straniera.

## 10. SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA

La procedura si svolge in due fasi ("Prima fase" e "Seconda Fase") articolata come segue.

1. Nella Prima Fase le domande di partecipazione di cui al successivo punto 11. pervenute in tempo utile, saranno verificate ai fini dell'ammisione alla Seconda fase da una Commissione tecnico-amministrativa appositamente costituite ("Commissione")

L'invito alla Seconda fase verrà inviato ai soggetti ammessi entro 150 (centocinquanta) giorni dal termine ultimo di presentazione delle domande di partecipazione.

Ove il numero dei soggetti ammessi risultasse inferiore a 2 (due) non si darà corso alla Seconda Fase.

2. I soggetti invitati alla Seconda fase potranno presentare la propria offerta secondo le modalità indicate ai punti successivi, come ulteriormente specificato nella lettera di invito. La lettera di invito conterrà (i) dettagliate informazioni circa i pesi attribuiti a ciascuno degli elementi di valutazione, come ulteriormente specificati, e (ii) le disposizioni essenziali che saranno riprodotte nel futuro contratto di cessione delle azioni.

Saranno ammesse aggregazioni successive alla Prima Fase a condizione che intervengano tra soggetti invitati alla Seconda Fase.

Le offerte presentate saranno valutate dalla Commissione che formerà graduatoria degli offerenti sulla base dei seguenti elementi che si indicano in ordine decrescente di importanza:

1. Sviluppo del traffico passeggeri e merci.

Nell'ambito di questo elemento saranno valutate le modalità dell'eventuale coinvolgimento di vettori aerei nello sviluppo del traffico passeggeri, in termini di frequenza e collegamenti, e merci.

2. Sviluppo strategico a cinque anni delle attività aeroportuali

Nell'ambito di questo elemento sarà valutata la previsione dello sviluppo dell'operatività nei settori cargo, del commercio, immobiliare, turistico e di sviluppo territoriale connessi con la gestione dell'aeroporto.

3. Prezzo

## 11. PRIMA FASE

1. I soggetti interessati ("Candidati") devono presentare una domanda di partecipazione alla procedura, in bollo da lire 20.000 (euro 10,33), sottoscritta ed indirizzata all'Ente Aggiudicatore, contenete in numero di telefono e di telefax del soggetto, corredata da:
  - a) Dichiarazione, successivamente verificabile, di non trovarsi in alcune delle situazioni che determinano l'esclusione dalla gara ai sensi del combinato disposto degli artt. 12 D.Lgs. 17 marzo 1995 n. 157 e 11 D.Lgs. 24 luglio n. 358;
  - b) Atto costitutivo e statuto, nonché elenco dei componenti gli organi sociali, accompagnati da una dichiarazione, successivamente verificabile, descrittiva delle situazioni di controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile in cui si trova il soggetto.
  - c) Dichiarazione di impegno di stabilità e di conoscenza ed accettazione delle condizioni di cessione delle azioni di cui al presente art. 7 (IMPEGNO DI STABILITA' E CONOSCENZA DELLE CONDIZIONI DELLA CESSIONE DELLE AZIONI);
  - d) Dichiarazioni, documentazione e relazione da cui risulti il possesso dei requisiti richiesti al precedente punto 6 (REQUISITI DI PARTECIPAZIONE) , paragrafo 1, lettere b) c) e d).
2. In caso di Cordata o di Gruppo la domanda di partecipazione alla procedura dovrà essere sottoscritta da tutti i soggetti che ne fanno parte e, in caso di Nuova società, da chi ne ha la legale rappresentanza.

In caso di Cordata o di Gruppo le dichiarazioni ed i documenti di cui alle lettere a) b) e c) del paragrafo 1 che precede dovranno essere presentati da tutti i soggetti che ne fanno parte e , in caso di Nuova società, da tutti i soci.

Per quanto attiene alle dichiarazioni , alla documentazione e alla relazione di cui la precedente paragrafo 1 lettera d), si richiama quanto previsto al precedente punto 8 (REQUISITI PER LA PARTECIPAZIONE), paragrafi 2 e 3 .

3. E' fatto divieto ad un medesimo soggetto di presentare direttamente o indirettamente più di una domanda di partecipazione.

#### 12. FORMA DELLE DICHIARAZIONI

Tutte le dichiarazioni dovranno essere rese nelle forme previste dalla legge 4 gennaio 1988 n. 15 e s.m.l. e dalla legge 15 maggio 1997 n. 127 e s.m.l.

#### 13. TERMINI E MODALITA' DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE

1. Le domande di partecipazione alla procedura, corredata dalle dichiarazioni, dalla documentazione e dalla relazione sopra indicati, devono pervenire a pena di esclusione **entro e non oltre le ore 12.00 del giorno 6 dicembre 1999** a Ufficio protocollo Generale della Città di Torino (Servizio Centrale Controllo Strategico e Direzionale), piazza Palazzo di Città, 1 Torino, a mezzo del servizio postale in plico raccomandato o postacelere o "data certa" su corrispondenza autoprodotta.

Il recapito del plico rimane ad esclusivo rischio del mittente ove, per qualsiasi motivo, esso non giunga a destinazione in tempo utile. Non fa fede la data del timbro postale.

Il plico sigillato con ceralacca o nastro adesivo e controfirmato su entrambi i lembi di chiusura dovrà riportare gli estremi del mittente e la seguente dicitura "Procedura ristretta per l'alienazione di n. 814.201 azioni ordinarie corrispondenti al 41,33% del capitale sociale della Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino – S.A.G.A.T S.p.A."

2. In caso di Cordata o di Gruppo dovranno essere indicati gli estremi di tutti i soggetti facenti capo alla Cordata o al Gruppo e, in caso di Nuova Società, tutti i soci.
3. I Candidati stranieri dovranno produrre la domanda di partecipazione e l'allegata documentazione accompagnata da una traduzione in lingua italiana certificata conforme all'originale da un traduttore ufficiale.

#### 14. ESCLUSIONE

La Commissione escluderà dalla partecipazione alla Seconda fase i Candidati che abbiano omesso di presentare anche una soltanto delle dichiarazioni, dei documenti e della relazione di cui al precedente punto 11 (PRIMA FASE) ovvero che non abbiano rispettato le prescrizioni ivi previste; fatto salvo quanto previsto al successivo è punto 16 paragrafo 2.

#### 15. SECONDA FASE

1. l'Ente Aggiudicatore predisporrà e inoltrerà o la lettera di invito ai soggetti ammessi nei termini indicati al precedente punto 10 (SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA). I soggetti invitati potranno consultare presso la sede di SAGAT in Caselle Torinese, Strada San Maurizio 2 tutti i documenti riguardanti le linee guida di sviluppo strategico della SAGAT, nonché la situazione Istituzionale, giuridico patrimoniale, economico finanziaria ed operativa della SAGAT che verranno messi a disposizione a partire dal terzo giorno successivo alla spedizione della lettera di invito, previa sottoscrizione da parte del soggetto invitato dell'impegno di riservatezza nel testo che sarà allegato alla lettera di invito.
2. I soggetti invitati dovranno presentare entro 90 giorni dalla data di invio della lettera di invito, che verrà anticipata via fax in pari data, non computandosi nel predetto termine il

giorno dell'invio e con le modalità che saranno meglio specificate nella lettera di invito la propria offerta comprendente un Piano di sviluppo del traffico passeggeri e merci, un Piano di sviluppo Strategico a cinque anni delle attività aeroportuali, entrambi a sostegno delle linee guida di sviluppo della SAGAT, e l'indicazione di acquisto delle azioni.

3. Si precisa che l'Ente Aggiudicatore prenderà in considerazione varianti alle linee guida di sviluppo strategico di SAGAT.
4. Non saranno ammesse offerte per l'acquisto di una parte soltanto delle azioni di cui al punto 3 (OGGETTO), né offerte condizionate o indeterminate.
5. L'offerta è vincolante per 180 (centottanta) giorni dalla data della presentazione.

#### 16. DISPOSIZIONI VARIE E INFORMAZIONI

1. Si precisa che, fermo quanto disposto dalla legge 21 luglio 1955 n. 914, è prevista la sottoscrizione tra la SAGAT e l'Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC della Convenzione prevista dall'art. 17 comma 2 del decreto ministeriale 12 gennaio 1997 n. 521. In esito alla quale il comune e la SAGAT negozieranno e sottoscriveranno la convenzione indicata nella deliberazione del Consiglio Comunale della Città di Torino di cui al precedente punto 2 (PROCEDURA).

Si precisa altresì che l'acquirente potrà essere chiamato a stipulare apposite convenzioni che assicurino, con opportuni strumenti, il corretto svolgimento del servizio e la permanente verifica delle conformità dell'assetto societario all'interesse pubblico alla gestione del servizio anche con la previsione di cause di risoluzione o scioglimento del vincolo sociale.

2. L'Ente Aggiudicatore si riserva, ai sensi dell'art. 16 del D.lgs. 17 marzo 1995 n. 157 la facoltà di invitare i Candidati a completare o a fornire chiarimenti in ordine al contenuto dei documenti e delle dichiarazioni presentate.
3. L'aggiudicazione vincola immediatamente il soggetto aggiudicatario alla stipulazione del contratto di cessione delle azioni alle condizioni tutte dell'offerta.
4. L'Ente Aggiudicatore si riserva la facoltà di non pervenire all'aggiudicazione e alla conseguente stipulazione del contratto con l'Acquirente, nonché di differire la cessione delle azioni fino al verificarsi della condizione di cui al precedente punto 7 paragrafo 3 senza che l'aggiudicatario possa vantare alcun diritto, nemmeno ai sensi degli articoli 1337 e 1338 del codice civile.
5. Ai sensi dell'art. 10 comma 2 della legge 31 dicembre 1998 n. 675 e s.m.l. si informa che i dati raccolti sono destinati alla scelta del contraente ed il loro conferimento ha natura facoltativa, fermo restando che il soggetto che intende partecipare alla gara deve fornire all'Ente Aggiudicatore le dichiarazioni e la documentazione richiesta dalla vigente normativa. La mancata produzione delle dichiarazioni e della comunicazione comporta le conseguenze indicate nel presente bando.

I diritti dell'interessato sono quelli previsti dall'art. 13 della legge citata. Tali diritti possono essere esercitati ai sensi e per gli effetti della legge 7 agosto 1990 n. 241. I dati raccolti possono essere comunicati: (i) al personale dell'Ente Aggiudicatore e a coloro che sono preposti alla gara con i compiti indicati nel presente bando; (ii) a coloro che presenziano alla seduta pubblica di gara; (iii) ad ogni altro soggetto che vi abbia interesse ai sensi della legge 7 agosto 1990 n. 241.

Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Torino. Responsabile del Trattamento dei dati è il dr. Renzo Mora.

6. Responsabile del procedimento e il dr. Renzo Mora, responsabile del Settore Pianificazione e Controllo Partecipazioni Aziendali del Comune di Torino.
7. Eventuali chiarimenti potranno essere richiesti al responsabile del procedimento, esclusivamente via fax (0039 011 4422406), entro e non oltre 7 (sette) giorni dalla scadenza del termine di presentazione delle domande di partecipazione.
8. Data di invio e di ricezione del bando di gara all'Ufficio Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee 20 ottobre 1999.
9. Copia del bando di gara è stata inoltre inviata per la pubblicazione alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Torino, 18 ottobre 1999

IL DIRETTORE  
DEL SERVIZIO CENTRALRE  
ACQUISTI-CONTRATTI APPALTI  
Dott.ssa Mariangela Rossato

---

---

### **3) ADF (Società Aeroporto di Firenze S.p.A)**

---

#### **COMUNE DI FIRENZE**

Piazza della Signoria

In nome e per conto proprio nonché in nome e per conto  
della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze, del Comune di Prato  
e della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Prato

Disciplinare di gara a trattativa diretta con successivi rilanci (il “**Bando**”) - Alienazione di n.  
2.620.078 azioni ordinarie corrispondenti al 29% del capitale sociale della Società Aeroporto di  
Firenze S.p.A. (“**AdF**”).

#### **1. AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI:**

Comune di Firenze (l’ “**Ente**”) in nome proprio e in nome e per conto del Comune di Prato,  
della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze e della Camera di  
Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Prato.

Société Générale, Intermonte Securities SIM e MPS Merchant (i “**Consulenti**”) svolgono il  
ruolo di advisor finanziari per la realizzazione della presente procedura.

#### **2. PROCEDURA:**

La procedura avverrà in conformità alle deliberazioni del Consiglio comunale del Comune di  
Firenze del 02.07.01 n. 622, della Giunta Comunale del Comune di Prato del 01.08.01 n. 519,  
della Giunta camerale della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di  
Firenze del 09.10.01 n. 355 e della Giunta camerale della Camera di Commercio, Industria,  
Artigianato e Agricoltura di Prato del 29.10.01 n. 201, mediante una trattativa diretta strutturata  
con la forma della trattativa privata seguita da una fase di rilancio sul prezzo.

#### **3. OGGETTO:**

Alienazione di n. 2.620.078 azioni ordinarie aventi cadauna valore nominale di Euro 1 (uno)  
corrispondenti al 29% del capitale sociale di AdF (la “**Partecipazione**”).

Le azioni saranno cedute separatamente da ciascun ente e in particolare: (i) quanto a n.  
1.355.213 azioni dal Comune di Firenze, (ii) quanto a n. 813.128 azioni dal Comune di Prato,  
(iii) quanto a n. 361.390 azioni dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura  
di Firenze e (iv) quanto a n. 90.347 azioni dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e  
Agricoltura di Prato.

#### **4. SCOPO DELLA PROCEDURA:**

La procedura si propone di valorizzare la crescita dello scalo fiorentino privilegiandone lo  
sviluppo in Toscana come hub Regionale e favorendo altresì lo sviluppo dei livelli  
occupazionali. Per raggiungere tali obiettivi si intende ampliare la compagine societaria di AdF  
a soggetti che - per le competenze acquisite - possano fornire un contributo allo sviluppo di  
AdF. I soggetti concorrenti dovranno dimostrare esperienza ed interesse specifico nel settore  
aeroportuale ed il loro potenziale contributo allo sviluppo dell’aeroporto anche attraverso  
l’elaborazione di un documento riportante l’esplicitazione della visione strategica relativamente  
allo sviluppo dell’aeroporto supportato dalla descrizione delle principali esperienze in materia di  
gestione di esercizi aeroportuali (il “**Documento Tecnico / Strategico**”). Tale documento verrà  
redatto secondo le seguenti linee guida di sviluppo strategico, già indicate nella delibera del  
Consiglio Comunale del Comune di Firenze n. 622 del 02.07.01, tenuto conto della delibera

della Giunta Comunale del Comune di Firenze n.1300 del 18.12.01 e meglio specificate nella lettera di invito:

- (i) sviluppo delle attività aeronautiche;
- (ii) sviluppo delle attività non aeronautiche e commerciali;
- (iii) valorizzazione, sviluppo e contropartite per il territorio e le comunità limitrofe;
- (iv) razionalizzazione dell'organizzazione delle attività aeroportuali;
- (v) interventi di mitigazione dell'impatto ambientale;
- (vi) politiche di formazione e sviluppo delle risorse umane.

#### **5. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE:**

- 5.1 Possono partecipare alla procedura i soggetti interessati italiani o stranieri dotati di personalità giuridica in base alla legislazione dello Stato in cui sono stabiliti.
- 5.2 Possono partecipare alla procedura soggetti in forma associata, interessati all'acquisto unitario della partecipazione, che:
  - (1) presentino offerta tramite una società di capitali appositamente costituita tra loro nella forma di società per azioni o a responsabilità limitata ("**Società di Nuova Costituzione**"), ovvero;
  - (2) presentino offerta congiunta ("**Raggruppamento**") con l'impegno, sottoscritto dai legali rappresentanti di ciascuno di essi, di costituire tra loro, in caso di aggiudicazione, una società per azioni o a responsabilità limitata che, all'esito della procedura, acquisterà la Partecipazione.
- 5.3 Sono consentite anche aggregazioni successive alla fase di preselezione di cui al successivo articolo 10 purché dette aggregazioni avvengano tra soggetti già ammessi alle fasi successive. Nel caso in cui successivamente alla fase di preselezione un Raggruppamento o una Società di Nuova Costituzione abbia perso uno dei suoi componenti o uno dei suoi soci, tale modifica verrà accettata a condizione che i requisiti patrimoniali e tecnico-gestionali, come previsti dall'art. 6.1 lettere (A) e (B) che segue, permangano in capo al Raggruppamento o alla Società di Nuova Costituzione. Dalla data di scadenza del termine ultimo per la presentazione delle offerte vincolanti non saranno più accettate modifiche alla composizione dei Raggruppamenti.

#### **6. PARTECIPAZIONE ALLA GARA:**

- 6.1 Per essere invitati alla procedura i soggetti di cui all'articolo 5 dovranno, a pena di esclusione:
  - A. traffico passeggeri non inferiore a 2 milioni di passeggeri/anno ("**Requisiti di Capacità Tecnico - Gestionale**");
  - B. evidenziare in bilancio un patrimonio netto civilistico di consistenza non inferiore a 10.000.000 (diecimilioni) di Euro alla data dell'ultimo bilancio approvato ("**Requisiti di Capacità Patrimoniale**");
  - C. dichiarare e (in caso di aggiudicazione) documentare, di non trovarsi in alcuna delle situazioni che determinano esclusione dalla procedura di cui al presente bando ed, in particolare, che:
    - (a) non si trovino in stato di fallimento, di liquidazione coatta amministrativa, di amministrazione controllata o di concordato preventivo e non siano soggetti ad un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni;
    - (b) non siano soggetti ad un procedimento per l'applicazione di una delle misure di prevenzione di cui all'articolo 3 della Legge

27.12.1956, n. 1423; il divieto opera se la pendenza del procedimento riguarda gli amministratori muniti di poteri di rappresentanza o il direttore generale;

- (c) nei loro confronti non sia stata pronunciata sentenza di condanna passata in giudicato, oppure di applicazione della pena su richiesta, ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per reati che incidono sull'affidabilità morale e professionale; il divieto opera se la sentenza è stata emessa nei confronti degli amministratori muniti di potere di rappresentanza o del direttore generale. In ogni caso il divieto opera anche nei confronti dei soggetti cessati dalla carica nel triennio antecedente la data di pubblicazione del bando di gara, qualora l'impresa non dimostri di aver adottato atti o misure di completa dissociazione dalla condotta penalmente sanzionata. Resta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 178 del codice penale e dell'articolo 445, comma 2, del codice di procedura penale;
- (d) non abbiano violato il divieto di intestazione fiduciaria posto all'articolo 17 legge 19.03.1990, n. 55;
- (e) non abbiano commesso irregolarità, definitivamente accertate, rispetto agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse, secondo la legislazione italiana o quella dello Stato in cui sono stabiliti;
- (f) non si trovino in rapporto di controllo con altri concorrenti ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile.

## 6.2 In caso di Raggruppamento o di Società di Nuova Costituzione:

- 6.2.1 i requisiti di cui alla lettera (A) del precedente articolo 6.1 (Requisiti di Capacità Tecnico-Gestionale) dovranno essere attestati per almeno il 60% (ossia gestione di un aeroporto con traffico di almeno 1.200.000 passeggeri/anno) da uno dei partecipanti al raggruppamento in caso di Raggruppamento o da uno dei soci in caso di Società di Nuova Costituzione. Il restante 40% dovrà essere attestato (nel complesso) dagli altri partecipanti al Raggruppamento o dagli altri soci della Società di Nuova Costituzione;
- 6.2.2 i requisiti di cui alla lettera (B) del precedente articolo 6.1 (Requisiti di Capacità Patrimoniale) dovranno essere attestati almeno nella misura del 60% da uno dei partecipanti al raggruppamento in caso di Raggruppamento o da uno dei soci in caso di Società di Nuova Costituzione. Il restante 40% dovrà essere attestato (nel complesso) dagli altri partecipanti al Raggruppamento o dagli altri soci della Società di Nuova Costituzione;
- 6.2.3 i requisiti di cui alla lettera (C) del precedente articolo 6.1 dovranno essere dichiarati e (in caso di aggiudicazione) documentati, da tutti i soggetti che fanno parte del Raggruppamento o da tutti i soci della Società di Nuova Costituzione;
- 6.2.4 è fatto divieto ai concorrenti di partecipare in proprio, ovvero tramite società controllate e/o collegate, alla gara in più di un Raggruppamento o in più di una Società di Nuova Costituzione, ovvero individualmente, qualora partecipino a una Società di Nuova Costituzione o a un Raggruppamento offerente.

## **7. CLAUSOLA DI SOLIDARIETÀ:**

In caso di Raggruppamento i soggetti ad esso partecipanti saranno solidalmente responsabili per tutte le obbligazioni derivanti dall'eventuale sottoscrizione del contratto di acquisizione della

Partecipazione. In caso di Società di Nuova Costituzione la predetta responsabilità sarà assunta solidalmente dalla Società di Nuova Costituzione e dai suoi soci.

#### **8. LINGUA UFFICIALE:**

Lingua ufficiale sarà l'italiano. Si precisa pertanto che il testo del presente bando prevale su qualsiasi altro testo pubblicato in lingua straniera. La traduzione in lingua inglese del bando e degli allegati ha solo la funzione di agevolare la comprensione dei documenti da parte di eventuali partecipanti stranieri. In caso di partecipante straniero, i documenti di cui agli articoli 10.2 lettera B e 10.2 lettera D potranno essere presentati redatti nella lingua originale.

#### **9. MODALITÀ DI ESPLETAMENTO DELLA SELEZIONE:**

La procedura si svolge in quattro fasi: fase di preselezione; fase di accesso ed esame delle informazioni; fase di presentazione di un'offerta vincolante; fase di rilancio sul prezzo e di aggiudicazione, come meglio descritte nei successivi articoli.

#### **10. FASE DI PRESELEZIONE:**

10.1 Nella preselezione le domande di partecipazione, pervenute entro il termine di cui al successivo art. 12, saranno verificate ai fini dell'ammissione alle successive fasi della procedura, da una commissione tecnico - amministrativa appositamente costituita (la "Commissione Tecnica").

10.2 I soggetti che intendono partecipare alla presente fase della Procedura devono presentare una domanda di partecipazione (come da modello allegato sotto il numero **I** del presente bando) in bollo da L. 20.000 (Euro 10,33), sottoscritta e indirizzata all'Ente, contenente il nominativo, l'indirizzo, il numero di telefono e di telefax della persona da contattare nonché, in caso di Raggruppamento, del soggetto referente, corredata da quanto segue:

- (A) documentazione dei Requisiti di Capacità Tecnica - Gestionale ai sensi dell'art. 6.1 lettera (A) attraverso una relazione nella quale vengano descritte le attività svolte dal partecipante alla gara e/o dal gruppo e/o dalla società controllante (nonché in caso di Società di Nuova Costituzione da tutti i soci della medesima ovvero in caso di Raggruppamento da tutti i soggetti partecipanti al Raggruppamento);
- (B) documentazione attestante i Requisiti di Capacità Patrimoniale ai sensi dell'articolo 6.1 lettera (B), con la presentazione dei bilanci di esercizio e, ove esistenti, consolidati degli ultimi tre esercizi ovvero, nel caso di soggetti costituiti da meno di tre anni, i bilanci di esercizio e consolidati disponibili (i suddetti bilanci di esercizio e consolidati dovranno essere presentati in caso di Società di Nuova Costituzione da tutti i soci della medesima ovvero in caso di Raggruppamento da tutti i soggetti partecipanti al Raggruppamento);
- (C) attestazione di non trovarsi in alcuna delle situazioni che determinano l'esclusione dalla gara ai sensi dell'articolo 6.1 lettera (C) del presente bando, mediante presentazione di un certificato rilasciato dall'Ufficio Nazionale o Straniero competente o di una dichiarazione sottoscritta con le forme e le modalità di cui al D.P.R. 28.12.2000, n. 445 (come da modello riportato nell'Allegato I del presente bando), dal legale rappresentante del soggetto partecipante. In caso di Raggruppamento detta attestazione dovrà essere rilasciata da ciascuno dei soggetti ad esso partecipanti, nonché nel caso di Società di Nuova Costituzione da ciascuno dei soci della medesima;
- (D) copia dello statuto, nonché elenco dei componenti gli organi sociali, accompagnati da una dichiarazione, successivamente verificabile, descrittiva delle situazioni di controllo ai sensi dell'articolo 2359 del Codice Civile in cui si trova il soggetto; in

caso di Raggruppamento detto adempimento dovrà essere sottoscritto dal legale rappresentante di ciascuno dei soggetti ad esso partecipanti;

- (E) contratto di riservatezza (come da modello allegato sotto il numero **II** del presente bando) debitamente siglato in ogni pagina e sottoscritto in calce dal legale rappresentante del soggetto partecipante o, in caso di Raggruppamento o di Società di Nuova Costituzione, da tutti i soggetti che fanno parte del Raggruppamento o da tutti i soci della Società di Nuova Costituzione;
  - (F) fidejussione bancaria a prima richiesta (come da modello allegato sotto il numero **III** del presente bando) debitamente rilasciata da primaria banca italiana o da succursuale italiana di banca comunitaria, di importo pari a Euro 1.000.000 (un milione), a copertura della responsabilità contrattuale derivante dalla violazione degli impegni di cui al contratto di riservatezza di durata pari ad almeno 12 (dodici) mesi o, a seconda dei casi, sino alla presentazione della garanzia di cui al successivo articolo 15.4 nel caso il soggetto partecipante presenti offerta vincolante;
  - (G) dichiarazione indicante i componenti e le percentuali di partecipazione al capitale sociale della Società di Nuova Costituzione o, alternativamente, dichiarazione indicante i soggetti partecipanti al Raggruppamento, impegnandosi a comunicare in modo tempestivo eventuali modificazioni successivamente all'invio della domanda di partecipazione;
  - (H) dichiarazione indicante le quote azionarie di AdF già detenute (in via diretta o indiretta) alla data dell'invio della domanda di partecipazione. In caso di Raggruppamento o di Società di Nuova Costituzione detta dichiarazione dovrà essere presentata da tutti i componenti il Raggruppamento o da tutti i soci della Società di Nuova Costituzione. La domanda dovrà inoltre contenere l'impegno a comunicare in modo tempestivo eventuali modificazioni della partecipazione detenuta in AdF, intervenute successivamente all'invio della domanda di partecipazione, se superiori allo 0,5% del capitale sociale.
- 10.3 In caso di Raggruppamento la domanda di partecipazione alla procedura dovrà essere sottoscritta da tutti i soggetti che ne fanno parte e, in caso di Società di Nuova Costituzione, dal suo legale rappresentante.
- 10.4 È fatto divieto ad un medesimo soggetto di presentare direttamente o indirettamente più di una domanda di partecipazione.

## **11. FORMA DELLE DICHIARAZIONI:**

Tutte le dichiarazioni dovranno essere rese nelle forme previste dal D.P.R. 28.12.2000, n. 445 (Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa).

## **12. TERMINI E MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE:**

Le domande di partecipazione alla Procedura, redatte in lingua italiana e corredate dagli allegati richiesti dal presente bando redatti in lingua italiana, dalla documentazione e dalla relazione sopra indicati, devono pervenire a pena di esclusione entro e non oltre le ore 13:00 (CET) del giorno 08/04/2002, al Comune di Firenze, Ufficio Servizio Promozione Economica e Turistica e Società Partecipate, c.a. dott. Ennio Branduzzi, Via Farini 12, 50121 Firenze, a mezzo del servizio postale in plico raccomandato o posta celere, o con "data certa" su corrispondenza autoprodotta.

Il recapito del plico rimane ad esclusivo rischio del mittente ove, per qualsiasi motivo, esso non giunga a destinazione in tempo utile. Non fa fede la data del timbro postale.

Il plico, sigillato con ceralacca o nastro adesivo e controfirmato sui lembi di chiusura, dovrà riportare gli estremi del mittente e la seguente dicitura: “Procedura in trattativa privata per l’alienazione di n. 2.620.078 azioni ordinarie corrispondenti al 29% del capitale sociale della società AdF - Aeroporto di Firenze S.p.A.”.

### **13. CAUSE DI ESCLUSIONE:**

- 13.1 La Commissione Tecnica escluderà dalla partecipazione alla seconda fase i candidati che abbiano omesso di presentare anche una soltanto delle dichiarazioni, dei documenti e della relazione di cui al precedente articolo 10, ovvero che non abbiano rispettato le prescrizioni ivi previste.
- 13.2 Pervenute le domande di partecipazione alla gara con la documentazione richiesta nel bando, la Commissione Tecnica procederà:
- (A) a verificare che sia stata presentata tutta la documentazione richiesta, salvo possibili richieste di integrazioni della stessa;
  - (B) a predisporre l’elenco dei soggetti che dovranno essere invitati alle successive fasi della gara.

### **14. FASE DI ACCESSO ED ESAME DELLE INFORMAZIONI:**

- 14.1 Successivamente alla scadenza del termine ultimo per la presentazione delle domande di partecipazione l’Ente predisporrà e inoltrerà la lettera di invito ai soggetti ammessi per partecipare alla fase di accesso ed esame delle informazioni (*due diligence*).
- 14.2 In particolare, con tale lettera verranno comunicate le modalità di svolgimento del processo di *due diligence*, le giornate di accesso alla *data room* e quelle di incontro con il *management* di AdF. Alla lettera saranno allegati i seguenti documenti:
- (A) Documento informativo su AdF (*Information Memorandum*);
  - (B) Regole del Processo di *due diligence*;
  - (C) Schema di contratto di compravendita della Partecipazione e suoi allegati;
  - (D) Schema di offerta vincolante;
  - (E) Schema di fidejussione bancaria ai sensi del successivo articolo 15.4.

### **15. FASE DI PRESENTAZIONE DI UNA OFFERTA VINCOLANTE:**

- 15.1 I soggetti invitati alla fase di accesso ed esame delle informazioni dovranno presentare entro il termine indicato nella lettera d’invito (non inferiore a 40 giorni dalla data d’invio della lettera d’invito) e con le modalità che saranno meglio specificate nella lettera d’invito, la propria offerta vincolante, redatta in conformità allo schema indicato all’articolo 14.2 lettera (D).

L’offerta dovrà comprendere, a pena di esclusione:

- (i) il Documento Tecnico / Strategico in conformità con le indicazioni del precedente art. 4;
  - (ii) indicazione del prezzo irrevocabilmente proposto per l’acquisto della Partecipazione.
- 15.2 Si precisa che l’Ente potrà prendere in considerazione varianti ai contenuti del Documento Tecnico / Strategico.
- 15.3 Non saranno ammesse offerte per l’acquisto di una parte soltanto della Partecipazione, né offerte condizionate o indeterminate.

- 15.4 L'offerta è vincolante e irrevocabile per 180 (centottanta) giorni dalla data della presentazione. Essa dovrà essere corredata, a pena di esclusione, da idonea fidejussione bancaria escutibile a prima richiesta per un importo pari a Euro 10.000.000 (diecimilioni) posta a garanzia dell'adempimento di pagamento del prezzo di aggiudicazione nonché della corretta partecipazione del concorrente alla procedura. Alla data di presentazione di tale garanzia dovrà ritenersi estinta l'obbligazione fidejussoria di cui al precedente art. 10 lettera (F).
- 15.5 Le offerte presentate saranno valutate dalla Commissione Tecnica che formerà una graduatoria sulla base dei seguenti elementi:
- (A) Documento Tecnico / Strategico redatto in conformità al precedente articolo 4;
  - (B) Prezzo di acquisto della Partecipazione.

#### **16. FASE DI RILANCIO SUL PREZZO E DI AGGIUDICAZIONE:**

Le offerte più vantaggiose in termini di Documento Tecnico / Strategico e di prezzo in base ai criteri formulati dalla Commissione Tecnica saranno messe fra loro in competizione. La fase dei rilanci sarà regolamentata nella lettera con la quale i soggetti ammessi a tale fase verranno invitati a parteciparvi. Al termine di tale fase l'aggiudicazione avverrà al prezzo più alto.

L'Ente si riserva la facoltà di aggiudicare in presenza di un'unica offerta vincolante. In tal caso, l'Ente potrà comunque negoziare eventuali miglioramenti dell'offerta economica prima di deliberare in merito all'aggiudicazione.

#### **17. PERFEZIONAMENTO DELLA TRANSAZIONE:**

Il trasferimento della Partecipazione e il versamento del prezzo di aggiudicazione dovranno essere effettuati secondo le modalità che verranno stabilite nel contratto di compravendita della Partecipazione. Resta inteso che il versamento dell'intero ammontare del prezzo di aggiudicazione dovrà avvenire contestualmente al trasferimento della Partecipazione, pena la revoca della disposta aggiudicazione.

In caso di revoca dell'aggiudicazione, l'Ente si riserva di aggiudicare al secondo miglior offerente.

Non verranno accettate forme di corrispettivo diverse dal regolamento per contanti, per l'acquisto della partecipazione.

#### **18. NORME APPLICABILI:**

Per quanto non esplicitamente riportato, si rinvia alle norme vigenti in materia che si intendono qui integralmente richiamate e riportate. L'Ente si impegna a rispettare, ai sensi delle vigenti disposizioni, il carattere riservato di tutte le informazioni fornite dai soggetti partecipanti.

#### **19. ALTRE INFORMAZIONI:**

19.1 Si precisa che l'aggiudicatario dovrà conformarsi alla convenzione prevista dall'art. 17, comma 2, del Decreto Ministeriale 12 gennaio 1997 n. 521, stipulata tra AdF e l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ai fini dell'ottenimento della concessione di cui all'art. 7 del Decreto Ministeriale 12.01.1997 n. 521.

Si precisa altresì che l'acquirente potrà essere chiamato a stipulare apposite convenzioni che assicurino, con opportuni strumenti, il corretto svolgimento del servizio e la permanente verifica della conformità dell'assetto societario all'interesse pubblico alla gestione del servizio, anche con la previsione di cause di risoluzione o scioglimento del vincolo sociale.

- 19.2 L'Ente si riserva la facoltà di invitare i candidati a completare o a fornire chiarimenti in ordine al contenuto dei documenti e delle dichiarazioni presentate.
- 19.3 L'aggiudicazione vincola immediatamente il soggetto aggiudicatario alla stipulazione del contratto di compravendita della Partecipazione alle condizioni dell'offerta.
- 19.4 L'Ente si riserva la facoltà di non pervenire all'aggiudicazione e alla conseguente stipulazione del contratto con l'acquirente, nonché di differire la compravendita delle azioni, senza che l'aggiudicatario possa vantare alcun diritto, neppure ai sensi degli articoli 1337 e 1338 del Codice civile.
- 19.5 Ai sensi dell'art. 10, comma 1, della legge 31 dicembre 1996 n. 675 e successive modificazioni ed integrazioni si informa che la raccolta dei dati, relativi alla scelta del contraente, ed il loro conferimento hanno natura facoltativa, fermo restando che il soggetto che intende partecipare alla gara deve fornire all'Ente le dichiarazioni e la documentazione richiesta dalla vigente normativa. La mancata produzione delle dichiarazioni e della documentazione comporta l'esclusione del partecipante dalla Procedura.

I diritti dell'interessato sono quelli previsti dall'art. 13 della legge citata. Tali diritti possono essere esercitati ai sensi e per gli effetti della legge 7 agosto 1990, n. 241. I dati raccolti possono essere comunicati: (i) al personale dell'Ente e a coloro che sono preposti alla gara con i compiti indicati nel presente bando; (ii) a coloro che presenziano alla seduta pubblica di gara; (iii) ad ogni altro soggetto che vi abbia interesse ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Firenze.

Responsabile del trattamento dei dati è il dott. Ennio Branduzzi.

- 19.6 Responsabile della procedura è il dott. Ennio Branduzzi, responsabile dell'Ufficio Servizio Promozione Economica e Turistica e Società Partecipate del Comune di Firenze. Eventuali chiarimenti potranno essere richiesti al responsabile del procedimento, esclusivamente via fax (+39 055 2616224), entro e non oltre i 7 (sette) giorni antecedenti la scadenza del termine di presentazione delle domande di partecipazione.

Firenze, 15.02.2002

---

#### **4) ADR Sollecitazione di Manifestazione di interesse alla dismissione della attività di assistenza merci e posta (handling)**

---



**Sollecitazione di Manifestazione di interesse alla dismissione della attività di assistenza merci e posta (così come descritta nell'Annesso A IATA), di seguito indicata "Handling Merci", svolta da Aeroporti di Roma S.p.A. direttamente nella porzione dell'edificio "Cargo City" appositamente dedicata.**

Nell'ambito della progressiva liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra prevista, rispettivamente, dalla Direttiva 96/67/CE, dal Decreto Legislativo n. 18/99, dal Decreto Legislativo n. 96/05 e dal Decreto Legislativo n. 151/06, la Società Aeroporti di Roma S.p.A., con sede legale in Fiumicino (Roma) alla Via dell'Aeroporto di Fiumicino n. 320, capitale sociale 62.309.801 Euro, iscritta nel Registro delle Imprese di Roma n. 13032990155, intende sollecitare e vagliare manifestazioni di interesse all'acquisizione dell'attività di Handling Merci, svolta direttamente nella porzione di edificio Cargo City, sita in zona est dell'aeroporto Leonardo da Vinci, appositamente dedicata (ca. 14.000 Mq di magazzino più l'utilizzo di infrastrutture e spazi comuni).

L'attività di impresa Cargo di Aeroporti di Roma sarà costituita all'atto della dismissione, da:

- attrezzature attualmente di proprietà di Aeroporti di Roma utilizzate per l'esercizio dell'attività;
- contratti relativi ad alcuni specifici servizi forniti da Aeroporti di Roma e da terzi;
- unità organizzativa dedita al coordinamento ed alla gestione dell'attività di Handling merci.

La modalità di dismissione dell'Handling Merci avverrà attraverso la creazione di un veicolo societario "NewCo" a cui verranno conferite le attività di cui sopra. La NewCo sarà poi ceduta in un momento successivo.

In ogni caso, Aeroporti di Roma si riserva la facoltà di modificare la suddetta modalità durante la procedura.

Per questa operazione Aeroporti di Roma si avvale dell'assistenza, in qualità di "Advisor", di Bain & Company Italy e dello Studio Legale Ghia.

I Soggetti, società di capitali, interessati all'acquisizione dell'attività dei servizi di Handling Merci (le "Parti Interessate") potranno far pervenire le eventuali richieste di chiarimento al seguente indirizzo di posta elettronica: [gara.cargo@adr.it](mailto:gara.cargo@adr.it).

Le Parti Interessate potranno manifestare per iscritto, entro quindici giorni dalla data di pubblicazione del presente annuncio su Il Sole 24 Ore, Corriere della Sera, Financial Times, il proprio interesse presso il seguente indirizzo:

**BAIN & COMPANY ITALY**  
Piazza Ungheria, 6 ROMA (00198)  
Att.ne Ing. Carlo Piccolo

Questa sollecitazione di Manifestazione di interesse è esclusivamente rivolta a società di capitali. Intermediari di qualunque natura sono tenuti a dichiarare all'atto della Manifestazione di interesse l'identità dei rispettivi mandanti.

Alla Manifestazione di interesse dovrà essere allegata la seguente documentazione relativa alla società interessata all'acquisto:

- Statuto Societario

- Bilancio degli ultimi tre esercizi
- Descrizione della compagine azionaria con indicazione degli eventuali azionariati di Società di controllo
- Breve Nota descrittiva contenente le principali motivazioni strategiche dell'interesse all'acquisto

Questo annuncio costituisce invito ad esprimere un interesse all'acquisto e non un invito ad offrire, né un'offerta al pubblico ai sensi dell'art. 1336 del Codice Civile, né una sollecitazione al pubblico risparmio ai sensi dell'articolo 18 comma 1 della legge n. 216/74 e successive modifiche di cui al Decreto Legislativo n. 58/98.

La Manifestazione di interesse si intende ad esclusiva cura, spese e rischi, giuridici ed economici della società che l'ha presentata.

Alle società che avranno manifestato il proprio interesse sarà richiesta ogni informazione ritenuta utile e necessaria per condurre un'insindacabile analisi di preselezione, all'esito della quale sarà individuata la rosa di soggetti che accederanno alla successiva fase della procedura i cui termini, condizioni e modalità saranno oggetto di comunicazione successiva.

La pubblicazione di questo annuncio non comporta alcun impegno e/o obbligazione per Aeroporti di Roma né per gli Advisor che si riservano espressamente, in qualunque momento, senza preavviso e senza obbligo di motivazione, la facoltà di non dare corso all'operazione di dismissione, senza che ciò possa comportare alcun obbligo a qualsivoglia prestazione a qualsiasi titolo verso le società che hanno presentato la Manifestazione di interesse e/o verso terzi (compreso il pagamento di mediazioni e di oneri di consulenza).

La presente sollecitazione di manifestazione di interesse non costituisce espressione di volontà negoziale né comporta per Aeroporti di Roma, per Bain & Company, per lo Studio Legale Ghia, per i loro direttori, partner, dirigenti, affiliati, dipendenti, consulenti o agenti, l'assunzione di responsabilità di alcun genere, anche a titolo pre-contrattuale.

La ricezione di una Manifestazione di interesse non comporterà per Aeroporti di Roma alcun impegno, neppure informativo, né obbligo, né onere.

Il recapito della Manifestazione di interesse rimane ad esclusivo rischio del mittente ove, per qualsiasi motivo, lo stesso non giunga a destinazione in tempo utile.

Questo annuncio e la procedura di dismissione sono soggetti alla legge italiana. Per qualsiasi controversia ad essi inerente è esclusivamente competente il Foro di Roma. Il testo della presente sollecitazione prevale su qualsiasi altro testo ovunque pubblicato in lingua italiana o straniera ed è riscontrabile anche sul sito Internet di Aeroporti di Roma ([www.adr.it](http://www.adr.it)).

---

---

**5) ALITALIA - D.P.C.M. 3 febbraio 2005 Modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia**

---

D.P.C.M. 3 febbraio 2005.

Modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia - Linee aeree italiane S.p.a.

IL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Visto il decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474, come successivamente modificato dall'art. 4, comma 218, lettera a), della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e in particolare l'art. 1, comma 2, il quale prevede che l'alienazione delle partecipazioni detenute dallo Stato in società per azioni è effettuata con modalità trasparenti e non discriminatorie, finalizzate anche alla diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali e che tali modalità di alienazione sono preventivamente individuate, per ciascuna società, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle attività produttive;

Visti in particolare gli articoli 1-bis e 2 del citato decreto-legge n. 332 del 1994 che prevedono, rispettivamente, che le dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato in società operanti in determinati settori, tra cui quello dei trasporti, sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolarizzazione delle tariffe ed il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse pubblico e che tra tali società sono individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato su proposta del Ministro dell'economia e finanze, di intesa con il Ministro delle attività produttive, nonché con i Ministri competenti per settore, previa comunicazione alle competenti Commissioni parlamentari, quelle nei cui statuti deve essere introdotta con deliberazione dell'assemblea straordinaria, una clausola che attribuisca al Ministro dell'economia e delle finanze uno o più dei poteri speciali di cui allo stesso art. 2;

Visto il parere del Consiglio di Stato, Sezione I, del 9 ottobre 1996, n. 2228/96 che, considerato il legame sussistente tra gli articoli 1-bis e 2 del citato decreto-legge n. 332 del 1994, individua la necessità della previa istituzione di una autorità di settore solo qualora si intenda inserire nello statuto della società da dismettere una clausola attributiva allo Stato di poteri speciali;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 giugno 2004, ai sensi dell'art. 4, comma 230, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, che individua i criteri di esercizio dei poteri speciali, limitando il loro utilizzo ai soli casi di pregiudizio degli interessi vitali dello Stato;

Visto l'art. 1, comma 2, della legge 14 novembre 1995, n. 481, come richiamato dall'art. 1, comma 2-ter del citato decreto-legge n. 332 del 1994, il quale prevede che, per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisce i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmette al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari;

Visto l'art. 2, comma 192, della legge 3 dicembre 1996, n. 662, il quale, tra l'altro, prevede che, prima di cedere la maggioranza del capitale sociale di società esercenti servizi di trasporto aereo, il Governo provvede a trasmettere al Parlamento il relativo piano industriale per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289, ed, in particolare, l'art. 80, comma 7, che reca disposizioni in materia di modalità di determinazione del prezzo di cessione per le operazioni di alienazione di titoli già negoziati in mercati finanziari regolamentati;

Visto l'art. 13 del citato decreto-legge n. 332 del 1994, che prevede il versamento dei proventi derivanti dalle operazioni di alienazione, di cui all'art. 1 del medesimo decreto, al fondo di ammortamento di cui all'art. 2 della legge 27 ottobre 1993, n. 432;

Visto il decreto 21 dicembre 2000 del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, in forza del quale il Ministero dell'economia e delle finanze ha acquisito l'intera partecipazione detenuta dall'IRI S.p.A. in liquidazione in Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A., pari a n. 820.880.682 azioni ordinarie e corrispondenti a circa il 53,01 per cento del capitale, ai fini della sua dismissione;

Visto che, nell'ambito degli aumenti di capitale della Società realizzati nel corso del 2002, il Ministero dell'economia e delle finanze ha sottoscritto complessivamente ulteriori n. 1.593.414.126 azioni ordinarie Alitalia e n. 1.207.147.404 obbligazioni convertibili in un pari numero di azioni ordinarie Alitalia;

Considerato che, pertanto, il Ministero dell'economia e delle finanze attualmente detiene complessivamente n. 2.414.294.808 azioni ordinarie del valore nominale unitario di euro 0,37, pari a circa il 62,3 per cento del capitale sociale di Alitalia e che, a seguito dell'eventuale conversione delle obbligazioni di cui alla premessa precedente, lo stesso Ministero potrà incrementare la propria partecipazione al capitale della Società fino ad un massimo di n. 3.621.442.212 azioni ordinarie Alitalia (di seguito anche la «partecipazione»);

Visto il decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2004, n. 203, che prevede la concessione di garanzie dello Stato conformemente alle norme comunitarie a valere su finanziamenti di breve termine contratti da Alitalia per il tempo necessario a consentire la definizione e la successiva realizzazione da parte della stessa società di un piano industriale di ristrutturazione e rilancio;

Considerato che la Commissione europea, con decisione del 20 luglio 2004 con la quale è stato autorizzato il rilascio della garanzia di Stato a favore di Alitalia di cui al citato decreto-legge n. 159 del 2004, ha preso atto dell'impegno assunto dalle autorità italiane, con lettera del Ministro per le politiche comunitarie al Commissario per i trasporti e l'energia della Commissione europea in data 13 luglio 2004, a ridurre la partecipazione dello Stato al capitale di Alitalia ad una quota di minoranza entro un arco temporale massimo di dodici mesi dalla concessione della garanzia sul richiamato prestito ponte di 400 milioni di euro e che il futuro piano di ristrutturazione della società non comporterà alcun aiuto di Stato;

Considerato che nell'ambito dell'accordo stipulato in data 23 settembre 2004 tra Alitalia e le Organizzazioni sindacali, è stato evidenziato l'intendimento del Governo a mantenere comunque una partecipazione al capitale di Alitalia di misura non inferiore al 30 per cento;

Visti il decreto dirigenziale 5 agosto 2004 e il decreto dirigenziale 8 ottobre 2004, adottati ai sensi del richiamato decreto-legge n. 159 del 2004, con i quali è stata concessa la garanzia dello Stato sul finanziamento derivante dal contratto di apertura di credito per l'importo di euro 400 milioni stipulato da parte di Alitalia con la Dresdner Bank AG;

Considerato che con nota del 6 ottobre 2004 Alitalia ha comunicato al Ministero dell'economia e delle finanze di aver predisposto un Piano industriale di ristrutturazione e rilancio per il periodo 2005-2008 coerente con i termini dell'accordo 6 maggio 2004 tra Governo, Alitalia e Parti sociali e con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato;

Considerato che tra gli elementi fondamentali contenuti nel suddetto Piano di ristrutturazione e rilancio è indicato un aumento di capitale della società la cui sottoscrizione, prevista entro il primo semestre del 2005, dovrà avvenire con il concorso, almeno proporzionale, del mercato e/o di altri operatori industriali del settore, in linea anche con i richiamati impegni assunti dalle autorità italiane in sede comunitaria;

Considerato che in data 15 ottobre 2004 e 15 dicembre 2004 sono state effettuate le notifiche alla Commissione europea in riferimento, rispettivamente, al previsto investimento di Fintecna in Alitalia servizi e all'operazione di aumento di capitale;

Considerato che le azioni dell'Alitalia sono quotate sul Mercato telematico azionario di Milano della Borsa italiana S.p.A.;

Considerato che Alitalia opera nel settore del trasporto aereo, e in settori ad esso connessi, avendo, quale attività principale, l'erogazione di servizi di trasporto aereo di passeggeri e di merci su linee nazionali, internazionali ed intercontinentali;

Ritenuto opportuno, anche in considerazione della attuale situazione di mercato, di posizionamento strategico di Alitalia e del quadro del processo di consolidamento del trasporto aereo in atto nell'Unione europea, consentire e agevolare, ove necessario, la realizzazione di alleanze che possono tra l'altro prevedere la concentrazione fra Alitalia e altri primari vettori europei;

Considerata la difficoltà, nella attuale fase, di definire puntualmente le più opportune modalità di disimpegno da parte del Ministero dell'economia e delle finanze dal capitale di Alitalia, avuto in particolare riguardo alle condizioni ed ai vincoli derivanti dal processo di ristrutturazione e rilancio in atto, al prospettato aumento di capitale da realizzarsi coerentemente agli orientamenti che verranno eventualmente espressi dalla Commissione europea, alla esistenza del prestito obbligazionario citato, nonché alla possibile evoluzione di processi finalizzati alla conclusione di alleanze strategiche con altri primari vettori europei;

Ritenuto pertanto opportuno - in considerazione della realizzazione di una combinazione, anche dal punto di vista societario, delle attività di impresa tra Alitalia ed i soggetti partecipanti all'alleanza di cui al punto precedente - assicurare al Ministero la più ampia flessibilità operativa nel procedere alla privatizzazione e, quindi, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione richiamati dal decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474, prevedere la possibilità che la alienazione della partecipazione avvenga in una o più fasi, mediante il ricorso singolo o congiunto a offerta pubblica di vendita, trattativa diretta, adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio, operazioni di scambio di titoli, ovvero di cessione di diritti di opzione;

Ritenuto che, nella scelta delle modalità con le quali realizzare la privatizzazione di Alitalia debbano essere assicurati, tra l'altro, gli obiettivi dell'azionariato diffuso e della stabilità dell'assetto proprietario, anche in considerazione della tutela delle caratteristiche di servizio di pubblica utilità della attività svolta da tale soggetto;

Vista la preliminare approvazione da parte del Consiglio dei Ministri dell'11 novembre 2004 dei criteri per la privatizzazione di Alitalia e delle modalità di dismissione di cui al presente decreto, tra i quali è stato previsto che nello Statuto della società, prima della stessa dismissione, potrà essere introdotta una clausola che attribuisca al Ministro dell'economia e delle finanze poteri speciali ai sensi dell'art. 2 del citato decreto-legge n. 332 del 1994 in linea con gli orientamenti comunitari al riguardo; ciò a condizione che analoghe forme di tutela dell'interesse pubblico vengano assunte dagli altri Stati europei interessati dalla richiamata operazione di integrazione;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica ai sensi della legge 14 novembre 1995, n. 481, nonché ai sensi della legge 3 dicembre 1996, n. 662, con riferimento, rispettivamente, ai criteri e modalità di privatizzazione della Società ed al piano industriale della stessa;

Vista la definitiva approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del 3 febbraio 2005 dei predetti criteri e modalità;

Considerata la necessità di rispettare il richiamato impegno assunto dal Governo italiano in data 13 luglio 2004 con la Commissione europea a rendere minoritaria la partecipazione dello Stato nel capitale della società al massimo nel periodo di dodici mesi dalla concessione della garanzia sul prestito ponte di 400 milioni di euro;

Sulla proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle attività produttive;

Decreta:

L'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., che potrà altresì includere la cessione diretta o indiretta delle obbligazioni convertibili detenute, potrà essere effettuata, anche in più fasi, mediante il ricorso singolo o congiunto a offerta pubblica di vendita, trattativa diretta, adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio, operazioni di scambio di titoli, ovvero cessione di diritti di opzione, fermo restando che, almeno in una prima fase, la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., non potrà risultare inferiore al 30 per cento.

---

## 6) ALITALIA - Invito a manifestare interesse all'acquisto

---



### *Ministero dell'Economia e delle Finanze*

**Invito a manifestare interesse all'acquisto di (i) una quota non inferiore al 30,1% del capitale di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. (“Alitalia” o la “Società”) e (ii) n. 1.207.147.404 obbligazioni convertibili del prestito “Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile”.**

Il Ministero dell'economia e delle finanze (il “Ministero”) attualmente detiene n. 691.958.598 azioni ordinarie Alitalia, pari a circa il 49,9% del capitale della Società, nonché n. 1.207.147.404 obbligazioni convertibili del prestito “Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile”, del valore nominale unitario di 0,37 euro (le “Obbligazioni”).

Sia le azioni che le obbligazioni convertibili sopra richiamate sono quotate al Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 febbraio 2005 prevede che l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero in Alitalia, “che potrà altresì includere la cessione diretta o indiretta delle obbligazioni convertibili detenute, potrà essere effettuata, anche in più fasi, mediante il ricorso singolo o congiunto a offerta pubblica di vendita, trattativa diretta, adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio, operazioni di scambio di titoli, ovvero cessione di diritti di opzione”.

Il Consiglio dei Ministri, nella seduta del 1 dicembre 2006, ha deliberato di procedere alla cessione di una quota di controllo, definita dal Ministero come una quota pari ad almeno il 30,1%, del capitale di Alitalia, nonché delle Obbligazioni (nel complesso i “Titoli”). L'alienazione dei Titoli verrà effettuata mediante una procedura competitiva a trattativa diretta rivolta a potenziali acquirenti (la “Procedura”) ma con facoltà da parte del Ministero di interrompere in qualsiasi momento la Procedura e addivenire all'alienazione dei Titoli in coerenza con il richiamato Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 febbraio 2005.

Nell'ambito della Procedura, la selezione dei potenziali acquirenti avverrà sulla base dei contenuti economici delle offerte e dell'analisi dei piani industriali che verranno presentati dai soggetti interessati all'acquisto dei Titoli, anche al fine di verificarne la compatibilità con gli obiettivi di risanamento, sviluppo e rilancio dell'azienda, ritenuti imprescindibili dal Governo; in tale ambito, si terrà conto di profili di interesse generale, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: livelli occupazionali, adeguata offerta dei servizi e copertura del territorio. Il Ministero identifica fin d'ora, quali impegni necessari e non derogabili: il mantenimento di una partecipazione al capitale di Alitalia di controllo e, comunque, non inferiore al 30,1% per un periodo di tempo congruo e coerente con il perseguimento degli obiettivi del piano industriale; la salvaguardia dell'identità nazionale di Alitalia; la garanzia di qualità e quantità del servizio offerto e di copertura del territorio. Gli impegni richiesti verranno comunicati ai soggetti ammessi in una fase successiva della Procedura.

#### **1. Alitalia**

L'attività principale del Gruppo Alitalia è costituita dall'erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri e merci su linee nazionali, internazionali ed intercontinentali. La Società opera nel settore

del trasporto aereo dal 1947. Alitalia racchiude in sé le attività tipiche di una compagnia aerea e quelle ad esse più strettamente connesse: le operazioni di volo e di terra, il marketing e le strategie di business, le vendite. Alitalia inoltre partecipa con il 50,6% delle azioni ordinarie al capitale di Alitalia Servizi S.p.A. ("Alitalia Servizi"), società che gestisce servizi strumentali e di supporto al trasporto aereo, quali manutenzione, handling, information technology, call center, ecc.. Alitalia Servizi è partecipata per il residuo 49,4% da Fintecna S.p.A. ("Fintecna"), a cui Alitalia ha ceduto in usufrutto azioni ordinarie che permettono a Fintecna di controllare la maggioranza dei diritti di voto nell'Assemblea Ordinaria di Alitalia Servizi. In conseguenza di ciò, Alitalia Servizi non è presente nel perimetro di consolidamento del Gruppo Alitalia.

Alitalia è una società di diritto italiano, il cui capitale sociale risulta posseduto per la maggioranza da soggetti italiani che esercitano il controllo effettivo su di essa. Pertanto essa soddisfa i requisiti e le condizioni stabiliti dalla normativa della Comunità Europea e italiana di settore e dai trattati bilaterali stipulati dall'Italia con Stati terzi e può quindi operare in tale quadro.

Nella stagione invernale 2006-2007, il Gruppo Alitalia raggiunge in Italia 25 aeroporti operando 1.442 voli settimanali. In Europa, ne raggiunge 45 con 1.238 voli a settimana. Nel resto del mondo, gli aerei del Gruppo Alitalia operano su 32 aeroporti con 255 voli settimanali. Dal 2001 Alitalia è parte dell'alleanza internazionale SkyTeam che comprende alcune delle maggiori compagnie europee e mondiali - Aeroflot, Aeromexico, Air France, KLM, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta Airlines, Korean Air, Northwest Airlines - e serve con la propria rete di collegamenti 728 destinazioni in 149 paesi del mondo.

Nel 2005 hanno volato con il Gruppo Alitalia circa 24 milioni di passeggeri, con un incremento del 7,8% rispetto al 2004. Il network del Gruppo Alitalia si incentra su due scali principali, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, con una flotta operativa, al 30 settembre 2006, di 182 aeromobili di proprietà o in locazione.

## **2. La Procedura**

La Procedura è riservata a soggetti singoli o legati - in questa fase o in fasi successive della Procedura - da accordi di sindacato o da analoghe forme di concertazione ("Cordata"), anche mediante soggetti appositamente costituiti ("NewCo"), le cui finalità siano coerenti con lo sviluppo delle attività di Alitalia.

Possono partecipare alla Procedura esclusivamente i soggetti, italiani o esteri, muniti di personalità giuridica ai sensi della legislazione del paese di appartenenza.

Alla data della manifestazione di interesse i soggetti interessati dovranno avere un patrimonio netto proprio (per i fondi di investimento un valore patrimoniale netto o un patrimonio per investimenti) e, ove esistente, consolidato, di consistenza non inferiore a Euro 100 milioni (o controvalore in valuta estera). Nel caso l'interesse all'acquisto venga manifestato da una Cordata, tale manifestazione verrà presa in considerazione qualora il requisito patrimoniale sopra indicato sia soddisfatto in termini aggregati dai partecipanti alla Cordata.

Non potranno partecipare alla Procedura i soggetti che, alla data della manifestazione di interesse, si trovino in stato di liquidazione o siano sottoposti a procedure concorsuali o a qualunque altra procedura che denoti lo stato di insolvenza o la cessazione dell'attività o siano sottoposti a gestione coattiva.

I soggetti interessati a partecipare alla Procedura dovranno far pervenire la manifestazione di interesse redatta in forma scritta ed in lingua italiana, in tre originali, corredata da due copie dei documenti di seguito indicati in lingua italiana o, se non disponibili, in lingua inglese in plico recante il riferimento "Manifestazioni di interesse in relazione alla privatizzazione di Alitalia", indirizzato a Merrill Lynch International, Gruppo di Lavoro Alitalia, Via dei Giardini, 4, 20121 Milano, entro le ore 18.00 del 29 gennaio 2007.

Nel caso di partecipazione alla Procedura di una Cordata o di una NewCo, gli interessati dovranno predisporre una manifestazione di interesse congiunta, sottoscritta da soggetti muniti dei poteri di rappresentanza, nella quale dovrà essere nominato il comune mandatario per l'espletamento della Procedura.

Con le modalità che verranno indicate in una fase successiva della Procedura, saranno ammesse modifiche alla composizione della Cordata, alla compagine della NewCo eventualmente costituita o da costituire anche con la partecipazione di soggetti nuovi, ovvero aggregazioni a soggetti singoli che abbiano già manifestato interesse. In tali casi i nuovi soggetti eventualmente aggiuntisi alla Cordata o alla compagine della NewCo o aggregatisi saranno tenuti a soddisfare i requisiti ed a presentare la documentazione richiesta ai sensi del presente invito. Il Ministero si riserva comunque la facoltà di verificare la rispondenza ai requisiti sopra specificati e la permanenza degli stessi in tutte le fasi della Procedura, nonché la conformità delle lettere di manifestazione di interesse in relazione ai nuovi soggetti.

Nessuno dei soggetti interessati potrà presentare direttamente o indirettamente, singolarmente o congiuntamente con altri soggetti, più di una manifestazione di interesse. Qualora un soggetto presenti una manifestazione di interesse e abbia una quota di partecipazione indiretta, inferiore al 5%, in un altro soggetto che abbia presentato una manifestazione di interesse, ciò non sarà considerato come presentazione di doppia manifestazione di interesse.

La manifestazione di interesse, in forma di lettera sottoscritta dai soggetti muniti dei poteri di rappresentanza non potrà essere subordinata a condizioni non coerenti con il presente invito e dovrà includere, a pena di esclusione, la seguente documentazione che andrà siglata da parte dei soggetti muniti dei poteri di rappresentanza, con la sola eccezione dei documenti di cui al punto 3:

1. copia dell'atto costitutivo e dello statuto sociale vigente del/i soggetto/i interessato/i, o di documentazione equivalente; qualora il partecipante sia un fondo, oltre ai dati di cui sopra relativi alla società di gestione, copia del regolamento del fondo o altro documento equivalente;
2. elenco dei componenti degli organi sociali del/i soggetto/i interessato/i (Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale o altro organo sociale rilevante); qualora il partecipante sia un fondo, oltre ai dati di cui sopra relativi alla società di gestione, indicazione dei componenti degli organi di emanazione dei partecipanti al fondo;
3. bilanci civilistici e, se esistenti, consolidati del/i soggetto/i interessato/i degli ultimi tre esercizi, nonché, se esistenti, i bilanci civilistici e consolidati della/e società controllante/i degli ultimi tre esercizi (tali bilanci dovranno essere corredati dalle previste relazioni degli organi sociali, nonché da eventuali relazioni di certificazione); in ogni caso dovranno essere forniti i bilanci civilistici degli ultimi tre esercizi relativi alla società posta all'apice della catena partecipativa; qualora il partecipante sia un fondo, oltre ai dati di cui sopra relativi alla società di gestione, dovranno essere forniti i rendiconti di gestione o altro documento equivalente degli ultimi tre anni. Nel caso di soggetti costituiti da meno di tre anni, i documenti di cui sopra dovranno essere consegnati limitatamente a quelli disponibili;
4. documentazione comprovante il soddisfacimento dei requisiti minimi patrimoniali sopra indicati alla data di manifestazione di interesse, nonché dichiarazione di impegno al mantenimento degli stessi in tutte le fasi della Procedura;
5. schema della struttura di controllo del soggetto che manifesta interesse, includendo i soggetti controllanti, sino a risalire all'apice della catena partecipativa;
6. elenco dei dieci maggiori azionisti del/i soggetto/i interessato/i, con indicazione delle relative partecipazioni, segnalando l'eventuale appartenenza ad un gruppo, nonché l'esistenza di patti parasociali; qualora il partecipante sia un fondo, l'indicazione di tutti i titolari di quote di partecipazione al fondo di importo superiore al 10% del fondo stesso;
7. breve profilo (massimo tre pagine) delle attività svolte dal/i soggetto/i interessato/i e, se esistente, dal gruppo di appartenenza e/o dalla società controllante, comprensiva dei principali dati economici e

finanziari nel quale si evidenzino, ove esistenti, le attività svolte in uno o più dei settori di attività nei quali Alitalia opera direttamente o indirettamente, eventualmente in concorrenza con essa; qualora il partecipante sia un fondo, l'indicazione di cui sopra potrà essere data con riferimento alle società partecipate dal fondo medesimo o a tutti i titolari di quote di partecipazione al fondo di importo superiore al 30% del fondo stesso;

8. dichiarazione di insussistenza di procedure di liquidazione, concorsuali o che comunque denotino lo stato di insolvenza o la cessazione dell'attività o l'essere sottoposti a gestione coattiva; qualora il partecipante sia un fondo, l'indicazione di cui sopra dovrà essere data con riferimento alla società di gestione;

9. conferma della sussistenza in capo agli amministratori dei requisiti di onorabilità stabiliti ai sensi del Decreto del Ministero del Tesoro n. 161 del 18 marzo 1998; qualora il partecipante sia un fondo, i requisiti di cui sopra dovranno essere posseduti dagli amministratori della società di gestione;

10. dichiarazione circa l'esistenza di conflitti di interesse in merito alla procedura di vendita e la eventuale sussistenza in capo al/i soggetto/i interessato/i di rapporti, anche azionari, con Alitalia e descrizione dettagliata di tali rapporti. Eventuali modifiche delle situazioni e dei rapporti dichiarati dovranno essere comunicate immediatamente;

11. indicazione dei mezzi finanziari con i quali si intende far fronte all'acquisto dei Titoli, tenendo anche conto delle risorse necessarie a finanziare l'offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni della Società;

12. dichiarazione di veridicità e validità dei documenti di cui ai punti precedenti;

13. nome, numero di telefono e indirizzo e-mail della persona di riferimento del/i soggetto/i interessato/i e del comune mandatario nel caso di una Cordata;

14. indicazione non vincolante della quota di partecipazione azionaria che si è interessati ad acquisire nell'ambito della Procedura, ricompresa tra il 30,1% ed il 49,9% del capitale di Alitalia. Questa indicazione non sarà oggetto di valutazione per l'ammissione alle fasi successive della Procedura.

La nozione di controllo rilevante ai fini dei punti che precedono è quella di cui all'articolo 2, lett. g), del Regolamento (CEE) n. 2407/92 del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

I soggetti interessati nel corso della Procedura dovranno comunque tenere comportamenti ispirati al pieno rispetto dei principi di correttezza e di buona fede.

Nel caso l'interesse all'acquisto venga manifestato congiuntamente da più soggetti attraverso una Cordata o una NewCo, i requisiti previsti ed i documenti da allegare alla manifestazione di interesse dovranno essere soddisfatti e riferirsi ad ognuno di detti soggetti, ad eccezione di quanto indicato al precedente punto "4". In aggiunta a quanto sopra, qualora l'interesse all'acquisto venga manifestato attraverso una Cordata, dovrà essere altresì consegnata copia degli accordi che regolano i rapporti tra i soggetti della Cordata stessa e dovrà essere specificata la quota di Titoli che ciascuno dei partecipanti intende acquisire. Qualora l'interesse all'acquisto venga manifestato attraverso una NewCo, dovrà essere comunicata la compagine della NewCo e i rapporti tra i componenti della compagine della Newco.

Il Ministero, con la collaborazione di Merrill Lynch International (il "Consulente Finanziario") e del consulente legale, assunte, se necessario, ulteriori informazioni, verificherà la rispondenza ai requisiti sopra specificati dei soggetti interessati e la conformità delle lettere di manifestazione di interesse a quanto richiesto ai sensi del presente invito ai fini dell'ammissione alla fase successiva della Procedura. Ad esito della verifica, il Consulente Finanziario, per conto del Ministero, comunicherà ai soggetti interessati l'ammissione alla fase successiva della Procedura ed invierà agli stessi lettera di impegno alla riservatezza che dovrà essere firmata e restituita all'indirizzo indicato.

In seguito alla ricezione della lettera di impegno alla riservatezza firmata dai soggetti ammessi, il Consulente Finanziario, per conto del Ministero, invierà a tali soggetti materiale informativo su

Alitalia, nonché ulteriori informazioni relative alla Procedura che saranno da questi utilizzati al fine di formulare un'offerta preliminare non vincolante per l'acquisto dei Titoli.

### **3. Varie**

La pubblicazione del presente invito e la ricezione delle manifestazioni di interesse non comportano per il Ministero alcun obbligo o impegno di vendita nei confronti dei soggetti interessati all'acquisto né, per questi ultimi, alcun diritto a qualsivoglia prestazione da parte del Ministero stesso (incluse commissioni di intermediazione o di consulenza). Il Ministero si riserva la facoltà di recedere in qualsiasi momento dalle trattative di vendita, qualunque sia il grado di avanzamento delle stesse, di sospendere, interrompere o modificare i termini e le condizioni della Procedura o impegnarsi nei confronti di altri soggetti, senza che per ciò i soggetti interessati possano avanzare nei confronti del Ministero alcuna pretesa a titolo di risarcimento o di indennizzo.

Il presente annuncio costituisce esclusivamente un invito a manifestare interesse e non un invito ad offrire, né un'offerta al pubblico ex art. 1336 del Codice Civile, o una sollecitazione del pubblico risparmio ex art. 94 e ss. del D. Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998 e non costituisce un'offerta di vendita di strumenti finanziari o una sollecitazione negli Stati Uniti d'America, né in alcun altro Stato.

Il trattamento dei dati inviati dai soggetti interessati si svolgerà in conformità alle disposizioni del D.Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003. Ai sensi dell'art. 10 della medesima legge, il trattamento dei dati personali sarà improntato a liceità e correttezza nella piena tutela dei diritti dei soggetti manifestanti interesse e della loro riservatezza; il trattamento dei dati ha la finalità di consentire l'accertamento dell'idoneità dei soggetti a partecipare alla Procedura, nonché il corretto svolgimento della medesima.

I titolari del trattamento saranno, per quanto di rispettiva competenza, il Ministero ed il Consulente Finanziario disgiuntamente, nei cui confronti il soggetto interessato potrà far valere i diritti di cui all'art. 7 del D.Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003.

Il presente invito e la Procedura sono regolati dalla legge italiana e per ogni controversia ad essi attinente sarà competente in via esclusiva il Foro di Roma.

Il testo italiano del presente invito è pubblicato sul sito del Ministero ([www.mef.gov.it](http://www.mef.gov.it) o [www.tesoro.it](http://www.tesoro.it) - sezione "Ultimi documenti pubblicati") e prevale su ogni testo pubblicato sulla stampa in lingua italiana o inglese.

Il testo del presente invito verrà pubblicato su Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Financial Times e The Wall Street Journal (Europe) ed è altresì a disposizione presso il Consulente Finanziario.

L'invio da parte dei soggetti interessati della manifestazione di interesse costituisce espressa accettazione da parte degli stessi di quanto previsto e riportato nel presente invito.

I soggetti interessati potranno richiedere qualsiasi chiarimento in merito alla Procedura rivolgendosi esclusivamente in forma scritta al soggetto di seguito indicato:

**Merrill Lynch International**  
**Gruppo di Lavoro Alitalia**  
**Via dei Giardini, 4**  
**20121 Milano**  
N. fax +39 02 6553 0601  
E-mail: [procedura.alitalia@ml.com](mailto:procedura.alitalia@ml.com)

Roma, 29 dicembre 2006

---

## 7) ALITALIA - Offerta Preliminare in relazione alla privatizzazione Alitalia

---

*Alla cortese attenzione di: [•]*

*Anticipato via posta elettronica all'indirizzo "[•]"*

23 febbraio 2007

**Oggetto: Offerta Preliminare in relazione alla privatizzazione Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.**

Gentili Signori,

facciamo seguito alla nostra comunicazione del 14 febbraio u.s., con cui, ad esito della verifica della rispondenza della Vostra manifestazione di interesse (la “**Manifestazione di Interesse**”) a quanto previsto nell’invito a manifestare interesse pubblicato sul sito del Ministero in data 29 dicembre 2006 (l’“**Invito**”), Vi abbiamo comunicato, per conto del Ministero, l’ammissione alla presente fase della Procedura<sup>1</sup> (la “**Fase delle Offerte Preliminari**”). Avendo ricevuto il testo dell’accordo di riservatezza (l’“**Accordo di Riservatezza**”) da Voi debitamente sottoscritto, con la presente Vi indichiamo il contenuto e le modalità di presentazione dell’Offerta Preliminare (come definita di seguito) per l’acquisto di (i) azioni ordinarie Alitalia rappresentative di una partecipazione non inferiore al 39,9% del capitale sociale di Alitalia stessa e (ii) n. 1.207.147.404 obbligazioni convertibili del prestito “Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile” (le “**Obbligazioni**” e, congiuntamente alle azioni di cui al punto (i), i “**Titoli**”).

---

<sup>1</sup> Tutti i termini e le espressioni utilizzati con lettera iniziale maiuscola, salvo che siano diversamente definiti nella presente lettera, hanno il significato agli stessi attribuito nell’Invito.

Ad esito della Fase delle Offerte Preliminari, il Ministero si riserva la facoltà di mantenere, valutati i Piani Industriali e tenuto conto degli orientamenti espressi nelle Offerte Preliminari, una partecipazione nel capitale sociale di Alitalia per un importo massimo pari al 10% del capitale sociale della stessa. Con riferimento alla partecipazione che il Ministero potrà decidere di mantenere, il Ministero stesso (i) si impegnerà a non aderire all'offerta pubblica di acquisto conseguente all'acquisto dei Titoli e (ii) in un momento successivo della Procedura, fornirà ulteriori indicazioni circa le modalità di gestione della partecipazione medesima.

Alleghiamo alla presente due copie del materiale informativo relativo ad Alitalia predisposto dalla medesima società (l'*"Information Package"*), una in lingua italiana ed una in lingua inglese, rispettivamente quali Appendice 1 e 2. Resta espressamente inteso che, in caso di difformità tra i due documenti, prevarrà la versione in lingua italiana. Entrambe le versioni dell'*Information Package* sono identificate, su ciascuna pagina, con un riferimento riconducibile a ciascuno dei soggetti a cui è stata comunicata l'ammissione alla Fase delle Offerte Preliminari e che hanno trasmesso l'Accordo di Riservatezza debitamente sottoscritto (i *"Soggetti Ammessi"*).

Il Ministero e i suoi consulenti non rilasciano alcuna garanzia e non assumono alcuna responsabilità in ordine alla completezza, veridicità e accuratezza delle informazioni contenute nell'*Information Package*. Il Ministero e i suoi consulenti non accettano altresì responsabilità per danni che possano sorgere come conseguenza, diretta o indiretta, di eventuali omissioni o errori contenuti nell'*Information Package* o di fraintendimenti che possano essere ingenerati dalla lettura delle informazioni nello stesso contenute.

## **1. Offerte Preliminari**

La Fase delle Offerte Preliminari, cui siete stati ammessi, prevede che ciascun Soggetto Ammesso presenti un'offerta preliminare non vincolante per l'acquisto dei Titoli (l'*"Offerta Preliminare"*), secondo le modalità di seguito previste, a pena di esclusione: in un originale (ed in n. 2 (due) copie da Voi dichiarate conformi all'originale), da consegnarsi a mano, in una busta debitamente sigillata e recante la denominazione del mittente, indicante la dicitura "Offerta preliminare - privatizzazione Alitalia", entro e non oltre le ore 17:00 (ora italiana) del 16 aprile p.v., al seguente indirizzo:

**Merrill Lynch International**  
**Gruppo di Lavoro Alitalia**  
**Largo della Fontanella di Borghese, 19**  
**00186 - Roma**

Vi ricordiamo che nessun Soggetto Ammesso potrà presentare, direttamente o indirettamente, singolarmente o congiuntamente con altri soggetti, più di una Offerta Preliminare. Qualora un soggetto presenti un'Offerta Preliminare ed abbia una quota di partecipazione diretta o indiretta, inferiore al 5%, in un altro soggetto che, da solo o in Cordata, presenti un'altra Offerta Preliminare,

ciò non sarà considerato come presentazione di doppia offerta. Ai fini del calcolo del 5% non saranno computate le partecipazioni azionarie detenute a fini di *trading* o nell'ambito di gestioni patrimoniali per conto terzi.

L'Offerta Preliminare dovrà essere siglata in ogni sua pagina (compresi gli allegati) e sottoscritta da un rappresentante del Soggetto Ammesso munito dei necessari poteri. Nel caso si tratti di una Cordata, l'Offerta Preliminare dovrà essere sottoscritta da parte di un rappresentante munito dei necessari poteri di ciascun membro della Cordata, nonché da parte del comune mandatario della Cordata medesima.

L'Offerta Preliminare dovrà contenere quanto segue:

- (a) un piano industriale redatto nel rispetto dei requisiti contenuti nell'Allegato A (il "**Piano Industriale Preliminare**"). Il piano industriale definitivo (il "**Piano Industriale Definitivo**"), da presentarsi nella Fase delle Offerte Vincolanti (come di seguito definita), dovrà avere contenuto coerente con il Piano Industriale Preliminare quanto alle linee guida e alle azioni strategiche ivi indicate;
- (b) indicazione della percentuale del capitale sociale di Alitalia (comunque non inferiore al 39,9% dello stesso), che sarete disposti ad acquistare nell'ambito della Procedura; tale indicazione non sarà oggetto di valutazione ai fini dell'ammissione alla fase successiva della Procedura;
- (c) indicazione preliminare del prezzo unitario per azione (il "**Prezzo delle Azioni**") e del prezzo unitario per Obbligazione (il "**Prezzo delle Obbligazioni**"). Dovrà inoltre essere fornita una indicazione delle modalità e dei criteri da Voi utilizzati per la determinazione di tali prezzi. Si precisa che qualora i prezzi sopra indicati siano espressi sotto forma di intervallo, il Ministero considererà come offerto, ai fini della valutazione delle Offerte Preliminari, il prezzo minore dell'intervallo;
- (d) presa d'atto che il contratto di compravendita dei Titoli conterrà taluni impegni, da assumersi da parte dell'acquirente, il cui contenuto minimo è indicato nell'Allegato B;
- (e) indicazione delle fonti di finanziamento con le quali intendete far fronte all'acquisto dei Titoli, alla successiva offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni di Alitalia, inclusa la ripartizione delle fonti di finanziamento tra capitale di debito e capitale proprio e l'eventuale struttura di garanzie reali richieste ai fini del reperimento di tali fonti (anche se, del caso, eventualmente afferenti il capitale proprio), nonché una descrizione indicativa della procedura e dei tempi per ottenere le risorse finanziarie necessarie. Siete inoltre invitati a fornire qualsiasi altro elemento rilevante relativo alla Vostra capacità di adempiere alle obbligazioni di pagamento del corrispettivo dei Titoli, incluse, a titolo esemplificativo,

eventuali lettere di interesse alla concessione del finanziamento rilasciate, ancorché non vincolanti, da parte di istituzioni finanziarie;

- (f) indicazioni delle fonti di finanziamento con le quali intendete far fronte alle necessità finanziarie derivanti dall'attuazione del Piano Industriale Preliminare;
- (g) conferma che Voi avete adottato tutte le delibere necessarie a presentare la Vostra Offerta Preliminare e copie (con espressa dichiarazione da parte Vostra in merito alla conformità all'originale) delle delibere, procure speciali o altra documentazione contenente evidenza dei poteri del Vostro rappresentante che sottoscrive l'Offerta Preliminare; nel caso l'Offerta Preliminare sia presentata da una Cordata, quanto sopra è da intendersi riferito a ciascun membro della Cordata;
- (h) dettagli in merito a eventuali condizioni o approvazioni, di organismi societari o autorità regolamentari, o di qualsiasi altra autorizzazione (a livello locale, nazionale o sovranazionale) che dovrete ottenere per la presentazione di un'offerta formale e vincolante (l'"**Offerta Vincolante**") e per il perfezionamento degli atti e adempimenti previsti nella Procedura e qualsiasi altro fatto o circostanza che possa ragionevolmente avere un impatto, anche in termini di tempistica, sulla conclusione della stessa;
- (i) identificazione e descrizione delle possibili problematiche regolamentari connesse con l'esercizio dell'attività di Alitalia conseguenti l'acquisto dei Titoli da parte Vostra, ed indicazione di eventuali proposte per il loro superamento;
- (j) presa d'atto che il Ministero non assumerà, nei confronti dell'acquirente e di Alitalia, alcun obbligo o impegno (in via diretta o indirettamente, anche in termini di presupposizione) in relazione alla realizzazione del Piano Industriale Definitivo o comunque a supporto delle attività svolte da Alitalia;
- (k) conferma che Voi non siete titolari di una quota di partecipazione diretta o indiretta, pari o superiore al 5%, in un altro Soggetto Ammesso o in un Nuovo Soggetto Ammesso<sup>2</sup> (come di seguito definito); qualora siate titolari di una partecipazione azionaria detenuta a fini di *trading* o nell'ambito di gestioni patrimoniali per conto terzi, indicazione di tale partecipazione;
- (l) qualsiasi modifica o aggiornamento delle informazioni, dichiarazioni o documentazione già forniteci, ovvero conferma che tali informazioni, dichiarazioni o documentazione sono, alla data di presentazione dell'Offerta Preliminare, veritiere, complete ed aggiornate in tutti i loro aspetti.

---

<sup>2</sup> Come indicato nel successivo paragrafo 2, il Ministero renderà noti i nominativi dei Nuovi Soggetti Ammessi.

L'Offerta Preliminare dovrà inoltre contenere nome, numero di telefono, numero di fax ed indirizzo *e-mail* della persona alla quale il Consulente Finanziario potrà indirizzare eventuale corrispondenza in relazione all'Offerta Preliminare e alla Procedura. Vi chiediamo inoltre di volerci fornire qualsiasi altra informazione che consideriate essere rilevante e che non abbiate già indicato nella Manifestazione di Interesse, nonché l'indicazione dei nomi dei consulenti che Vi assistono nella Procedura.

L'Offerta Preliminare, unitamente a tutta la documentazione sopra indicata, dovrà essere presentata in lingua italiana, ad eccezione dei documenti di cui alla lettera (g) che potranno essere presentati anche in lingua inglese.

Qualora intendiate presentare un'Offerta Preliminare come parte di una Cordata, dovranno essere soddisfatti gli ulteriori requisiti indicati nell'Allegato C.

Fatta salva la facoltà del Ministero di richiedere chiarimenti ed integrazioni, tutti i requisiti delle Offerte Preliminari previsti dal presente paragrafo 1 sono da ritenersi a pena di esclusione dalle successive fasi della Procedura.

## **2. Cordate e Aggregazioni di soggetti diversi dai Soggetti Ammessi**

I Soggetti Ammessi che intendessero costituire una Cordata o modificare la composizione di una Cordata rispetto alle informazioni presentate nella Manifestazione di Interesse, anche aggregando Nuovi Soggetti Interessati (come di seguito definiti), sono invitati ad informarne prontamente il Ministero attraverso il Consulente Finanziario, mediante comunicazione scritta da inviare al medesimo indirizzo a cui dovrà essere consegnata l'Offerta Preliminare e anticipata via *e-mail* all'indirizzo "**procedura.alitalia@ml.com**". Resta inteso che in caso di aggregazione di uno o più soggetti terzi a un Soggetto Ammesso, il Soggetto Ammesso che ha presentato la manifestazione di interesse dovrà mantenere una quota pari almeno al 5% della Cordata.

A tal riguardo resta ferma la facoltà del Ministero di valutare eventuali modifiche nella composizione delle Cordate e nella compagine delle NewCo.

I Soggetti Ammessi che intendano aggregare, nella presentazione di un'Offerta Preliminare, soggetti interessati diversi dai Soggetti Ammessi (i "**Nuovi Soggetti Interessati**"), dovranno far pervenire, con le medesime modalità ed al medesimo indirizzo cui deve essere trasmessa l'Offerta Preliminare, entro le ore 11.00 (ora italiana) del 2 aprile 2007 un plico, indicante la dicitura "Cordate e Aggregazioni - privatizzazione Alitalia", contenente:

- (a) tutta la documentazione richiesta dall'Invito, relativa ai Nuovi Soggetti Interessati;

- (b) una dichiarazione, sottoscritta dal Soggetto Ammesso aggregante (o nel caso si tratti di una Cordata, da tutti i soggetti facenti parte della stessa), attestante la volontà di aggregare i Nuovi Soggetti Interessati;
- (c) l'indicazione della quota di Titoli che ciascuno dei soggetti della Cordata intende acquisire ovvero la quota di partecipazione nella Cordata;
- (d) qualora non preventivamente comunicato, nome, numero di telefono e indirizzo *e-mail* della persona di riferimento dei soggetti interessati e del comune mandatario;
- (e) conferma che il Soggetto Interessato non ha una partecipazione diretta o indiretta, pari o superiore al 5%, in un altro Soggetto Ammesso diverso da quello cui intende aggregarsi e non è partecipato con una partecipazione diretta o indiretta, pari o superiore al 5%, da un altro Soggetto Ammesso diverso da quello cui intende aggregarsi;
- (f) qualsivoglia documento, presentato dal Soggetto Ammesso che necessiti di aggiornamento a seguito dell'aggregazione dei Nuovi Soggetti Interessati.

Il Ministero, con la collaborazione dei propri consulenti, assunte, se necessario, ulteriori informazioni e acquisita eventuale ulteriore documentazione integrativa, verificherà (a) la rispondenza dei Nuovi Soggetti Interessati ai requisiti richiesti dall'Invito e dalla presente lettera e (b) la conformità della documentazione presentata a quanto richiesto dagli stessi. Ad esito della verifica il Consulente Finanziario, per conto del Ministero, comunicherà ai Soggetti Ammessi che hanno richiesto l'aggregazione dei Nuovi Soggetti Interessati l'ammissione di questi ultimi. Il Consulente Finanziario invierà ai Nuovi Soggetti Interessati ammessi alla Fase delle Offerte Preliminari una lettera contenente l'Accordo di Riservatezza, in duplice copia, che dovrà essere firmato e restituito dagli stessi all'indirizzo indicato. Successivamente alla ricezione dell'Accordo di Riservatezza, il Ministero comunicherà l'avvenuta ricezione dello stesso al comune mandatario della Cordata, autorizzandolo a dare accesso alle appendici della presente lettera al Nuovo Soggetto Interessato ammesso alla fase delle Offerte Preliminari che abbia sottoscritto tale accordo (i "**Nuovi Soggetti Ammessi**").

Il Ministero renderà noti i nominativi dei Nuovi Soggetti Ammessi.

Le regole relative ai termini ed alle condizioni che disciplineranno eventuali ulteriori cambiamenti nella composizione delle Cordate o della compagine delle NewCo nel corso della Fase delle Offerte Vincolanti saranno comunicate in un momento successivo della Procedura.

Non saranno ammesse ulteriori aggregazioni di soggetti terzi successivamente al 2 aprile 2007.

### 3. Procedura di Selezione

Successivamente alla ricezione delle Offerte Preliminari, il Ministero, con l'assistenza dei propri consulenti, procederà all'esame delle Offerte Preliminari, selezionando i soggetti che verranno invitati alla successiva fase della Procedura ("**Fase delle Offerte Vincolanti**").

Nella selezione dei soggetti per la Fase delle Offerte Vincolanti, si terrà conto dei seguenti elementi:

- (a) la completezza di ciascuna Offerta Preliminare rispetto alle informazioni richieste nei punti da (a) a (k) del paragrafo "*1. Offerte Preliminari*", nonché il contenuto di ciascuna delle stesse, fatta salva la facoltà da parte del Ministero di richiedere chiarimenti e integrazioni;
- (b) l'analisi e valutazione del Piano Industriale Preliminare;
- (c) il Prezzo delle Azioni ed il Prezzo delle Obbligazioni;
- (d) il rispetto della Procedura.

I soggetti che verranno invitati alla Fase delle Offerte Vincolanti ne riceveranno comunicazione scritta (la "**Comunicazione di Ammissione**"). I soggetti non ammessi alla Fase delle Offerte Vincolanti riceveranno comunicazione scritta di esclusione dalla Procedura.

La Comunicazione di Ammissione fornirà una descrizione della procedura successiva, compresi i tempi e le modalità per la fase di *due diligence* nonché per la presentazione di una Offerta Vincolante per l'acquisto dei Titoli.

Il Ministero si riserva, al termine della Fase delle Offerte Preliminari, di integrare e specificare il contenuto dei requisiti indicati nell'Allegato A, anche alla luce di quanto rilevato nei Piani Industriali Preliminari.

### 4. Varie

Si precisa che l'invio della presente non limita il diritto del Ministero, che sarà esercitato ad insindacabile giudizio dello stesso, di verificare la permanenza dei requisiti di cui all'Invito o a richiederVi ulteriori documenti ed informazioni.

Qualora si verificassero delle variazioni rispetto a quanto da Voi rappresentato, dovrete prontamente informare per iscritto il Ministero, per il tramite del Consulente Finanziario, delle avvenute variazioni.

La presente lettera, i suoi contenuti, nonché tutte le conversazioni e comunicazioni tra Voi e la scrivente sono soggetti alle disposizioni dell'Accordo di Riservatezza.

Come indicato nell'Accordo di Riservatezza, i soggetti che decidessero di non presentare un'Offerta Vincolante ed i soggetti che, dopo aver presentato un'Offerta Preliminare, non siano invitati a partecipare alla Fase delle Offerte Vincolanti, dovranno restituire o distruggere immediatamente qualsiasi materiale di cui siano venuti in possesso nel corso della Procedura, confermando per iscritto (con dichiarazione del rappresentante) l'intervenuta distruzione.

In ogni caso, al fine di assicurare il corretto svolgimento della Procedura, non Vi sarà consentito porre in essere, direttamente o indirettamente, colloqui con il management e i dipendenti di Alitalia, con i loro rappresentanti, con il Ministero e i propri consulenti, con riguardo alla Società o alla procedura di vendita, salvo che si tratti di colloqui intercorsi nell'ambito della consueta operatività di Alitalia o autorizzati dal Ministero e organizzati per il tramite del Consulente Finanziario. Qualsiasi richiesta relativa alla Procedura o alla Società dovrà essere trasmessa con le modalità previste dalla presente lettera.

La ricezione della presente lettera non comporta per il Ministero alcun obbligo o impegno di vendita nei Vostri confronti né, per Voi, alcun diritto a qualsivoglia prestazione da parte del Ministero stesso (incluse commissioni di intermediazione o di consulenza). Il Ministero si riserva la facoltà di recedere in qualsiasi momento dalla Procedura, qualunque sia il grado di avanzamento della stessa, di sospendere, interrompere o modificare i termini e le condizioni della Procedura o di impegnarsi nei confronti di altri soggetti, senza che per ciò Voi possiate avanzare nei confronti del Ministero alcuna pretesa a titolo di risarcimento o di indennizzo.

Tutti i costi e le spese sostenuti da Voi e dai Vostri rappresentanti e consulenti che abbiano agito in relazione alla Procedura resteranno in ogni caso a Vostro carico.

Il trattamento dei dati da Voi inviati si svolgerà in conformità alle disposizioni del D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196. Ai sensi dell'articolo 11 del medesimo decreto, il trattamento dei dati personali sarà improntato a liceità e correttezza nella piena tutela dei Vostri diritti e della Vostra riservatezza; il trattamento dei dati ha la finalità di consentire l'accertamento dell'idoneità dei soggetti a partecipare alla Procedura, nonché il corretto svolgimento della medesima.

La presente lettera e la procedura di vendita sono regolati dalla legge italiana. Per ogni controversia ad essi relativa sarà competente in via esclusiva il Foro di Roma.

La presentazione di un'Offerta Preliminare da parte Vostra costituisce espressa accettazione di quanto previsto e riportato nella presente lettera.

Qualsiasi domanda o richiesta di informazioni relativa alla Procedura, alla Società o alla presentazione dell'Offerta Preliminare dovrà essere redatta in lingua italiana o inglese ed inviata per iscritto via *e-mail* esclusivamente al Consulente Finanziario, all'indirizzo: "**procedura.alitalia@ml.com**".

Con i migliori saluti,

---

Gruppo di Lavoro Alitalia

Si allega:

- A) Criteri di redazione del Piano Industriale Preliminare**
- B) Impegni da assumersi da parte dei Soggetti Ammessi e dei Nuovi Soggetti Ammessi**
- C) Regole nel caso di offerta presentata da una Cordata**

## Allegato A

### **Criteria di redazione del Piano Industriale Preliminare**

#### **1. Premessa**

Il presente allegato descrive i criteri di redazione del Piano Industriale Preliminare, la cui analisi contribuirà alla selezione dei soggetti che saranno invitati alla Fase delle Offerte Vincolanti.

Il suddetto Piano Industriale Preliminare dovrà essere finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo di Alitalia, sia con riferimento al trasporto di persone, che al settore merci e dovrà prevedere adeguati *standard* qualitativi.

I Piani Industriali Preliminari che saranno sviluppati dai Soggetti Ammessi dovranno rispettare i requisiti minimi ed i criteri di redazione di seguito indicati.

I Piani Industriali redatti dai Soggetti Ammessi dovranno essere sviluppati con un orizzonte temporale fino all'anno 2012 incluso, ma si dovrà prevedere un congruo perseguimento degli obiettivi entro i trentasei mesi dalla data di trasferimento dei Titoli. Il riferimento relativo al contesto legislativo e regolamentare da considerare è quello disponibile al momento della preparazione dell'offerta.

Il Piano Industriale Preliminare sarà oggetto di analisi e valutazione sulla base dei seguenti principi:

- Rispetto dei criteri di redazione indicati nel presente Allegato A, ed in particolare della struttura indicata nel paragrafo 3 "Struttura richiesta per la predisposizione del Piano Industriale Preliminare"
- Rispetto dei Requisiti Minimi di Interesse Generale indicati nel paragrafo 2, valutando le modalità operative con cui il soggetto intende adempiere gli stessi
- Conformità dello stesso agli obiettivi di risanamento, sviluppo e rilancio della Società
- Coerenza in termini di azioni strategiche identificate e di evoluzione dei parametri operativi ed economici ad esse associati.

#### **2. Requisiti Minimi di Interesse Generale**

Il Ministero identifica una serie di requisiti di interesse generale ("Requisiti Minimi di Interesse Generale") che dovranno essere considerati come elementi minimi nel piano industriale.

I Requisiti Minimi di Interesse Generale dovranno essere rispettati per un periodo di:

- A. 8 (otto) anni per i requisiti relativi alla salvaguardia dell'identità nazionale della Società, declinati come impegno relativo a:
- i. Mantenimento delle sede legale e principale della Società in Italia
  - ii. Mantenimento sostanziale e salvaguardia del marchio e del logo attualmente in essere di Alitalia
  - iii. Mantenimento del portafoglio di diritti di traffico e loro sfruttamento in coerenza agli impegni di copertura territoriale del servizio offerto e fatta salva la riduzione di tale portafoglio legata a motivi indipendenti dall'aerolinea e dal soggetto acquirente. Tale impegno sarà declinato attraverso:
    1. Mantenimento della possibilità di accedere al portafoglio dei diritti di traffico della Repubblica Italiana, nel rispetto degli accordi bilaterali (*Air Services Agreements* o ASA) in essere
    2. Mantenimento dell'operatività su di un congruo numero di ASA in coerenza con i livelli quantitativi di servizio offerto in termini di copertura internazionale ed intercontinentale.
- B. 5 (cinque) anni per i requisiti operativi necessari a garantire un servizio adeguato in termini qualitativi e quantitativi su tratte nazionali, internazionali ed intercontinentali, in coerenza con gli obiettivi di crescita dei flussi turistici e commerciali della nazione. Tali requisiti dovranno prevedere:
- i. Mantenimento di un tipo di offerta che permetta di continuare a servire le attuali fasce di clientela della Società (a titolo esemplificativo e non esaustivo clientela *Business* e clientela *Leisure*) e di assicurare l'offerta di servizi *Cargo*
  - ii. Assicurazione di un'adeguata presenza da e verso le seguenti macro-aree geografiche<sup>3</sup> di interesse generale:
    1. Nord America
    2. Centro e Sud America

---

<sup>3</sup> Per la composizione delle macro-aree geografiche in termini di nazioni si faccia riferimento a quanto comunemente indicato dalla IATA, fatto salvo quanto espressamente indicato nel presente documento.

3. Estremo Oriente (inclusa India)
4. Medio Oriente e Nord Africa
5. Europa, con particolare riferimento a Francia, Germania, Regno Unito, Russia e Spagna

iii. Assicurazione di un'uniforme distribuzione del servizio sul territorio nazionale.

Nel periodo di applicazione dei Requisiti Minimi di Interesse Generale, in presenza di significative e misurabili modifiche del contesto di mercato, ivi incluse cause di forza maggiore, sarà possibile modificare i requisiti di cui sopra, previa autorizzazione in forma scritta del Ministero, che non potrà comunque essere negata senza ragionevole motivo.

Il Ministero prevedrà contrattualmente un sistema di monitoraggio periodico, volto alla verifica di rispondenza del servizio offerto con i Requisiti Minimi di Interesse Generale.

In sede contrattuale saranno inoltre definiti specifici meccanismi sanzionatori, volti a garantire che i Requisiti Minimi di Interesse Generale, come definiti nella Fase delle Offerte Vincolanti, siano rispettati.

### **3. Struttura richiesta per la predisposizione del Piano Industriale Preliminare**

Il Piano Industriale Preliminare redatto dai Soggetti Ammessi alla Fase delle Offerte Preliminari dovrà avere un orizzonte temporale dall'anno 2007 all'anno 2012, entrambi inclusi.

Il suddetto piano dovrà essere sviluppato rispettando la struttura di seguito dettagliata:

- A. Linee Guida per il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia
- B. Descrizione dell'evoluzione attesa dei principali parametri operativi
- C. Descrizione degli assunti macro-economici
- D. Piano Economico – Finanziario 2007 – 2012

**A. Linee Guida per il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia:** La presente sezione del Piano Industriale Preliminare dovrà essere descritta in una nota di non meno di 20 (venti) e non oltre 40 (quaranta) pagine, tale da rappresentare gli orientamenti strategici, le decisioni ed i principali obiettivi del Piano Industriale. Nell'ambito delle suddette linee guida i seguenti elementi dovranno essere presentati in maniera chiara ed esaustiva:

- a. “Sintesi delle linee guida del Piano Industriale Preliminare”, rappresentativa dei contenuti di dettaglio descritti di seguito e con un’indicazione specifica - ancorché a titolo rappresentativo e non esaustivo - dei seguenti elementi:
  - i. Strategia e posizionamento obiettivo della Società ed azioni volte al suo raggiungimento
  - ii. Strategia obiettivo per i principali business, in tale ambito potrà essere evidenziato l’approccio che si intende seguire nei confronti dei business ad oggi gestiti da Alitalia Servizi S.p.A. (Manutenzione, *Handling*, Sistemi Informativi, *Call Centre*, ...)
- b. Analisi dell’attuale posizionamento strategico di Alitalia, con messa in evidenza degli elementi di forza e debolezza e dei rischi/opportunità
- c. Piano Flotta, con indicazione a titolo rappresentativo e non esaustivo di:
  - i. Famiglie di aeromobili da ridurre/incrementare ed eventualmente dismettere/introdurre, nonché della relativa tempistica
  - ii. Tassi di disponibilità/utilizzo macchina obiettivo
  - iii. Strategia relativa alla struttura proprietaria (es. gestione dei *leasing*)
- d. Strategie di *partnership* / collaborazione con altri vettori, con le relative ricadute in termini di *network* e di altre sinergie commerciali e industriali anche in riferimento all’eventuale alleanza di riferimento
- e. Piano di *Network*, inclusivo – a titolo rappresentativo e non esaustivo - dei seguenti elementi:
  - i. Strategia complessiva di *network* (*hub and spoke*, *point-to-point*, ...), descrizione del ruolo dei principali scali italiani
  - ii. Strategia per segmento (Nazionale, Internazionale, Intercontinentale) e per i principali settori di rete (es. Est Europa, Medio Oriente, Estremo Oriente, ...), inclusiva di informazioni quantitative (a titolo esemplificativo e non esaustivo capacità e frequenze orientative), che consentano di valutare il soddisfacimento dei Requisiti Minimi di Interesse Generale, anche con riferimento agli obiettivi di sviluppo del settore turistico e commerciale italiano.
    - iii. *Network Cargo*

- f. Posizionamento competitivo e strategia di confronto con i principali operatori concorrenti (es. aerolinee europee, aerolinee extraeuropee, vettori *low cost*, ...). Gli obiettivi di posizionamento competitivo dovranno essere dettagliati per segmento di rete:
  - i. Nazionale
  - ii. Internazionale
  - iii. Intercontinentale
  - iv. *Cargo*
- g. Strategia Commerciale, evidenziando – a titolo esemplificativo e non esaustivo - politiche di *marketing* ed interventi sui canali distributivi, politiche di *pricing* e *revenue management*, *branding* ed eventuali accordi commerciali con operatori terzi
- h. Piano di intervento sul Personale: logiche di gestione del personale e descrizione di eventuali interventi sulla forza lavoro, evoluzione del costo del lavoro
- i. Interventi di recupero di efficienza e di incremento di efficacia:
  - i. Interventi sui Costi Operativi: descrizione degli interventi di recupero efficienza identificati, declinati sulle principali voci di costo, ivi incluse le attività ed i servizi ad oggi forniti da Alitalia Servizi S.p.A.
  - ii. Interventi sul costo del carburante: presentazione delle previste strategie di approvvigionamento e di *hedging*
  - iii. Revisione dei processi, interventi organizzativi e di riassetto industriale
  - iv. Interventi ulteriori sugli acquisti e sul processo di approvvigionamento
- j. Piano Economico - Finanziario: Sintesi dei principali risultati economici (come di seguito dettagliati nella sezione D) ed identificazione delle fonti di finanziamento con le quali si intende far fronte alle necessità finanziarie derivanti dall'attuazione del Piano Industriale, nonché evoluzione delle struttura finanziaria di Alitalia

- k. Analisi dei principali rischi legati al Piano ed evidenziazione delle condizioni di scenario che possono rivelarsi critiche, anche in considerazione dei principali punti di forza e di debolezza della Società ivi includendo analisi di sensitività sui principali parametri macro-economici.

**B. Descrizione dell'evoluzione dei principali parametri operativi:** La presente sezione dovrà presentare l'evoluzione attesa annuale dei principali parametri operativi ed economici sottostanti lo sviluppo del Piano Industriale Preliminare.

L'evoluzione di detti parametri dovrà essere coerente con le linee guida e le azioni indicate nella sezione A e sarà giustificata attraverso:

- Descrizione delle iniziative e dei progetti a supporto
- Quantificazione degli impatti per ciascuno dei suddetti progetti
- Evidenziazione e quantificazione di eventuali costi straordinari di ristrutturazione.

I parametri che dovranno essere forniti sono i seguenti (con esplicita indicazione degli algoritmi di calcolo utilizzati):

- Aeromobili in flotta per tipologia (numero medio e numero a fine anno)
- Numero di aeroporti serviti per segmento (Nazionale, Internazionale, Intercontinentale, *Cargo*)
- ASK/ATK per segmento (Nazionale, Internazionale, Intercontinentale, *Cargo*)
- *Load Factor* per segmento (Nazionale, Internazionale, Intercontinentale, *Cargo*)
- *Yield* (Proventi per RTK/RPK) per segmento (Nazionale, Internazionale, Intercontinentale, *Cargo*)
- Costo Unitario/CATK
- Numero di dipendenti e relativo costo del lavoro con la medesima articolazione dell'*Information Package* (*cabin, cockpit, ground, staff*)

**C. Descrizione degli assunti macro-economici.** La presente sezione dovrà presentare i principali assunti macro-economici utilizzati per lo sviluppo del Piano Industriale Preliminare, facendo riferimento a primarie fonti ed evidenziandone quelle utilizzate. Sono da considerarsi ipotesi minime da indicare nella presente sezione:

- Crescita del PIL Italia
- Inflazione Italia
- Tasso di Cambio Dollaro Statunitense / Euro
- Prezzo del petrolio
- Tasso di crescita del mercato del trasporto aereo (a livello globale e per macro-area geografica).

**D. Piano Economico – Finanziario 2007 – 2012:** La presente sezione dovrà presentare l'evoluzione annuale del Conto Economico, presentando un dettaglio almeno pari allo schema seguente:

Ricavi:

- Ricavi da traffico, inclusa la separazione dei ricavi per segmento d'attività (Passeggeri vs. *Cargo*) e per segmento di rete (Nazionale vs. Internazionale vs. Intercontinentale)
- Altri Ricavi

Costi:

- Costo del Carburante
- Costi da Servizi Esterni
- Costo del Lavoro
- Altri Costi Operativi
- *Canoni di Leasing*
- Ammortamenti
- Accantonamenti
- Partite Straordinarie
- Altre partite finanziarie
- Oneri finanziari

- Tasse

Ed in sintesi i seguenti indicatori (con esplicita indicazione degli algoritmi di calcolo utilizzati):

- Valore della Produzione
- EBITDAR
- Risultato Operativo
- Utile Netto.

I Soggetti ammessi alla Fase delle Offerte Preliminari dovranno inoltre produrre in via preliminare uno Stato Patrimoniale e un Rendiconto Finanziario, che contengano almeno le seguenti informazioni minime:

#### Stato Patrimoniale

- Capitale Circolante Netto
- Immobilizzazioni relative alla Flotta
- Immobilizzazioni non relative alla Flotta
- Fondo TFR
- Debito
- Patrimonio Netto

#### Rendiconto Finanziario

- Flusso di Cassa della Gestione Operativa, con separata indicazione di:
  - Utile Netto
  - Voci non monetarie
  - Variazione di circolante
- Flusso di Cassa della Gestione Finanziaria
- Flusso di Cassa della Gestione degli Investimenti

- Flusso di Cassa della Gestione Patrimoniale
- Flusso di Cassa Complessivo.

## Allegato B

### **Impegni da assumersi da parte dei Soggetti ammessi e dei Nuovi Soggetti Ammessi**

#### **1. Impegni relativi ai “Requisiti Minimi di Interesse Generale”**

Impegno ad assicurare il rispetto dei “Requisiti Minimi di Interesse Generale” indicati nell’Allegato A (*Criteria di redazione del Piano Industriale Preliminare*). Il contenuto di tali requisiti potranno essere integrati e specificati dal Ministero nella Fase delle Offerte Definitive.

#### **2. Impegni relativi alla stabilità dell’assetto azionario.**

Impegno a non trasferire in alcun modo, in tutto o in parte, le azioni Alitalia acquistate dallo stesso ad esito della Procedura, i relativi diritti di voto e la partecipazione diretta o indiretta in Alitalia.

Qualora, a seguito dell’offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni Alitalia conseguente all’acquisto dei Titoli, l’acquirente dei Titoli detenga la maggioranza dei voti esercitabili nell’assemblea ordinaria di detta Società, impegno a mantenere il controllo, diretto o indiretto, ai sensi dell’articolo 2359 comma 1, n. 1), in Alitalia.

Qualora, a seguito dell’offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni Alitalia conseguente all’acquisto dei Titoli, l’acquirente dei Titoli non detenga la maggioranza dei voti esercitabili nell’assemblea ordinaria di detta Società, l’impegno a mantenere il controllo di cui al precedente periodo andrà interpretato come impegno a non trasferire in alcun modo le azioni Alitalia complessivamente acquistate dallo stesso, i relativi diritti di voto e la partecipazione diretta o indiretta in Alitalia.

Impegno a non disporre in alcun modo dell’azienda di Alitalia, dei suoi rami o delle partecipazioni dalla stessa detenute.

Impegno a non modificare, fatta eccezione per le modifiche necessarie ad assicurare il rispetto della normativa vigente (ivi inclusi i trattati bilaterali da cui sorgono i diritti di traffico) al momento della richiesta, lo statuto e l’atto costitutivo di Alitalia, la struttura societaria, la disciplina dei diritti di voto, i patti parasociali esistenti tra i soggetti componenti della Cordata e, più in generale, impegno a far sì che sia garantita la permanenza in capo a sé di tutti i requisiti e di tutte le condizioni prescritte dall’Invito.

In caso di acquisto delle azioni mediante Cordata, impegno a mantenere le quote di partecipazione nella Cordata esistenti alla data di sottoscrizione del contratto di compravendita dei Titoli e i rapporti come descritti nei patti parasociali presentati dalla Cordata, ivi compresi i diritti di voto.

Il Ministero potrà autorizzare per iscritto deroghe degli impegni previsti al presente paragrafo 2 o modifiche agli stessi.

Gli impegni di cui al presente paragrafo 2 avranno durata triennale decorrente dalla data di efficacia del contratto di compravendita dei Titoli.

**3. Impegni relativi all'assetto industriale.**

Impegno (a) ad attuare il Piano Industriale Definitivo e a non apportarvi variazioni sostanziali che non siano state preventivamente autorizzate per iscritto dal Ministero, autorizzazione che non potrà essere negata senza ragionevole motivo; (b) qualora si rendesse necessario deliberare aumenti di capitale di Alitalia, anche al fine di ricapitalizzare le partecipazioni dirette ed indirette, a sottoscrivere detti aumenti di capitale ove non sottoscritti dagli altri azionisti; (c) ad assicurare, coerentemente con quanto indicato nel Piano Industriale Definitivo, la valorizzazione industriale, commerciale e finanziaria di Alitalia.

Gli impegni di cui al presente paragrafo 3 avranno durata triennale decorrente dalla data di efficacia del contratto di compravendita dei Titoli.

**4. Impegni relativi alla salvaguardia dell'occupazione.**

Impegno a garantire i livelli occupazionali indicati nel Piano Industriale Definitivo, fatto salvo quanto concordato con le rilevanti organizzazioni sindacali e associazioni professionali. Ai fini del presente impegno si ritiene concordato con le rilevanti organizzazioni sindacali e associazioni professionali di ciascuna categoria, ogni accordo sottoscritto dalle organizzazioni sindacali o associazioni professionali di ciascuna categoria che rappresentano la maggioranza assoluta dei lavoratori Alitalia facenti parte di tale categoria iscritti alle organizzazioni sindacali o associazioni professionali stesse.

**5. Impegni di informativa che consentano al Ministero il controllo del rispetto dei requisiti**

Impegno a informare il Ministero circa l'adempimento degli obblighi di cui al presente Allegato, mediante apposite relazioni semestrali da trasmettere al Ministero successivamente alla chiusura di ciascun semestre solare cui tali relazioni si riferiscono.

**6. Impegno a traslare gli obblighi relativi ai Requisiti Minimi di Interesse Generale su soggetti terzi acquirenti.**

Impegno a far assumere ai soggetti che dovessero acquisire il controllo diretto o indiretto della Società, ovvero l'azienda o rami della stessa, gli impegni di cui al punto 1 nei confronti del Ministero. A tal fine l'acquirente dovrà fare in modo che siano adottati strumenti idonei ad assicurare che il Ministero benefici di tali impegni e relative garanzie per il periodo originariamente e contrattualmente previsto.

### Allegato C

#### **Regole nel caso di offerta presentata da una Cordata**

Nel caso di Offerte Preliminari presentate da una Cordata (anche per il tramite di una NewCo), i membri dovranno (oltre ai requisiti descritti nel testo della presente lettera):

- (a) presentare una sola Offerta, debitamente sottoscritta dai rispettivi rappresentanti legali di ciascun membro della Cordata (comprese le copie delle procure o documentazione contenente evidenza dei loro poteri societari per sottoscrivere l'Offerta), così come dal comune mandatario;
- (b) fornire conferma scritta che ciascun membro della Cordata è a conoscenza e concorda che, nel caso in cui la Cordata venisse selezionata quale acquirente finale, ciascuno di tali soggetti dovrà impegnarsi, ove richiesto dal Ministero, ad assumere responsabilità solidale per tutte le obbligazioni derivanti dal contratto di compravendita dei Titoli;
- (c) fornire copia degli accordi tra i membri della Cordata;
- (d) fornire conferma scritta che ciascun membro della Cordata è a conoscenza e concorda che, nel caso in cui la Cordata venisse selezionata quale acquirente finale, ciascuno di tali soggetti dovrà sottoscrivere un patto parasociale o accordo simile di durata almeno pari alla durata dell'obbligo di mantenimento della partecipazione in Alitalia, che includa l'impegno di tali soggetti a formare un azionariato stabile per la Società;
- (e) fornire indicazioni preliminari in merito a (i) diritti di rappresentazione negli organi direttivi, (ii) diritti di veto, (iii) come intendano allocare tra di loro il potere di condurre le operazioni e decidere le strategie di Alitalia e (iv) procedure specifiche per l'approvazione di importanti delibere e azioni societarie e strategiche;
- (f) fornire conferma della quota di Titoli che ciascuno dei soggetti partecipanti alla Cordata intende acquisire nonché della quota di ciascun membro della Cordata;
- (g) confermare e fornire documentazione scritta che evidenzia che il comune mandatario sia stato debitamente nominato quale unico procuratore speciale per rappresentare tutti i membri della Cordata e che possieda tutti i poteri necessari per agire per conto della Cordata con riferimento alla Procedura.

---

## 8) ALITALIA - Offerta Vincolante in relazione alla privatizzazione Alitalia

---

Roma, 22 maggio 2007

### **Oggetto: Offerta Vincolante in relazione alla privatizzazione Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.**

Facciamo seguito alla nostra comunicazione del 15 maggio u.s., con la quale, successivamente all'analisi della Vostra Offerta Preliminare<sup>1</sup>, Vi abbiamo comunicato, per conto del Ministero l'ammissione alla successiva fase del processo di vendita di Alitalia (la "**Fase delle Offerte Vincolanti**").

Tale fase avrà ad oggetto l'acquisto di (i) n. 553.000.000 azioni ordinarie Alitalia rappresentative di una partecipazione pari a circa il 39,9% del capitale sociale di Alitalia stessa (le "**Azioni**") e (ii) n. 1.207.147.404 obbligazioni convertibili del prestito "Alitalia 7,5% 2002-2010 convertibile" (le "**Obbligazioni**" e, congiuntamente alle azioni di cui al punto (i), i "**Titoli**") detenute dal Ministero.

Il Ministero, come meglio specificato al paragrafo 5 della presente lettera di procedura, cederà, su richiesta dell'acquirente selezionato, le residue n. 138.958.598 azioni ordinarie di Alitalia detenute, rappresentative di una partecipazione pari a circa il 10% del capitale sociale di Alitalia (le "**Azioni Residue**"). Qualora tale ultima partecipazione non fosse ceduta nell'ambito della Procedura, il Ministero si impegnerà a non aderire all'offerta pubblica di acquisto conseguente all'acquisto delle Azioni e a gestire la stessa alla stregua di un operatore economico privato.

Come anticipato nella citata comunicazione di ammissione, la Fase delle Offerte Vincolanti comprenderà la messa a disposizione in favore dei soggetti ammessi a tale fase (i "**Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti**") di ulteriori informazioni relative ad Alitalia (la "**Data Room**") sulla base del calendario e dei termini indicati nella presente lettera e nei relativi allegati.

Si specifica che, nel prosieguo della presente lettera, la definizione di "Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti" comprende ciascuno dei soggetti che direttamente o indirettamente procederanno alla presentazione di ciascuna Offerta Vincolante, come di seguito definita. In caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una *NewCo*, la definizione di Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti si estenderà alla *NewCo* ed ai soci della medesima. In caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una Cordata la definizione di Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti si estenderà alla Cordata ed ai membri della medesima. In caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una società interamente controllata (a) dalla *NewCo* o (b) da uno dei soggetti componenti la Cordata o (c) dal soggetto che ha partecipato singolarmente, tale definizione si intenderà estesa anche ai soci della *NewCo* o al soggetto parte della Cordata che controlla interamente la società che partecipa o al soggetto che controlla interamente la società controllata.

---

<sup>1</sup> Tutti i termini e le espressioni utilizzati con lettera iniziale maiuscola, salvo che siano diversamente definiti nella presente lettera, hanno il significato agli stessi attribuito nell'Invito a manifestare interesse pubblicato sul sito del Ministero in data 29 dicembre 2006 e nella Lettera di Procedura per la Fase delle Offerte Preliminari pubblicata sul sito del Ministero in data 23 febbraio 2007.

Siete invitati a formulare, al termine dell'analisi della documentazione contenuta in Data Room, un'offerta vincolante, incondizionata ed irrevocabile per un periodo di 180 (centottanta) giorni dalla data di presentazione della stessa (unitamente ai relativi allegati definita come l'“**Offerta Vincolante**”) per l'acquisto dei Titoli, unitamente a tutti i documenti e gli impegni da allegare sulla base delle indicazioni e con le modalità di seguito specificate.

Si precisa che l'invio della presente non comporta l'accettazione da parte del Ministero di alcuno dei termini della Vostra Offerta Preliminare e del Piano Industriale Preliminare presentato e non limiterà in alcun modo il diritto del Ministero di richiederVi ulteriori documenti ed informazioni concernenti la Vostra Offerta Preliminare e il Vostro Piano Industriale Preliminare.

## **1. Data Room**

Come già comunicato, Vi sarà data la possibilità di accedere alla Data Room a partire dal 24 maggio 2007. Vi invitiamo ad esaminare l'allegato A per una descrizione dettagliata delle procedure applicabili alla Data Room, degli aspetti logistici della stessa e del relativo calendario (il “**Regolamento di Data Room**”).

Il Ministero si riserva il diritto di modificare i termini o le date della Data Room dandovene tempestiva comunicazione scritta per il tramite del Consulente Finanziario. Ciascun Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti dovrà inviare al Consulente Finanziario, anticipando via *e-mail*, all'indirizzo “[procedura.alitalia@ml.com](mailto:procedura.alitalia@ml.com)”, entro le ore 17:00 del giorno lavorativo antecedente la data di accesso alla Data Room, l'accettazione dei termini del Regolamento di Data Room nella forma di cui all'allegato B alla presente, firmata dal proprio rappresentante autorizzato e corredata dell'elenco dei partecipanti secondo quanto meglio specificato nel Regolamento di Data Room stesso.

## **2. Contratto di Compravendita**

Durante il periodo di apertura della Data Room, Vi sarà inviata una bozza del contratto di compravendita relativo ai Titoli (il “**Contratto di Compravendita**”).

Entro e non oltre 15 giorni dalla data di invio del Contratto di Compravendita, potrete fornire per iscritto al Consulente Finanziario i Vostri commenti al testo evidenziando le modifiche allo stesso che riterrete opportuno proporre. Nessun'altra proposta di modifica verrà esaminata oltre tale data. A propria completa discrezione ed a seguito di una valutazione delle proposte di modifica formulate dai Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti - da effettuarsi eventualmente anche mediante incontri con gli stessi - il Ministero potrà modificare il Contratto di Compravendita sulla base delle proposte di modifica formulate e, in ogni caso, mediante il Consulente Finanziario, ne invierà una nuova versione (il “**Contratto Definitivo**”) prima della data di presentazione delle Offerte Vincolanti, come di seguito definita. I Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti dovranno formulare l'Offerta Vincolante sulla base del Contratto Definitivo.

Resta inteso che il Contratto Definitivo non prevederà alcun obbligo o impegno (in via diretta o indiretta, anche in termini di presupposizione) da parte del Ministero nei confronti dell'acquirente o di Alitalia, in relazione alla realizzazione del Piano Industriale Definitivo (come di seguito definito) o comunque a supporto delle attività svolte da Alitalia, fatto salvo

l'impegno del Ministero a non aderire all'offerta pubblica di acquisto conseguente all'acquisto dei Titoli relativamente alla partecipazione eventualmente mantenuta. A mero titolo informativo e senza assumere alcun impegno nei confronti dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti, si rappresenta che, con nota diffusa il 21 maggio 2007, il Governo ha confermato la propria disponibilità ad adottare le iniziative più opportune e condivise in relazione al possibile impatto occupazionale del piano industriale presentato dall'acquirente selezionato ad esito del processo di privatizzazione Alitalia; il Governo ha altresì confermato che tali iniziative saranno valutate in coerenza con le misure e gli interventi adottati in circostanze analoghe e nel rispetto della normativa comunitaria.

Il Contratto Definitivo verrà redatto in italiano e sarà regolato dalla legge italiana; qualsiasi controversia in relazione allo stesso sarà soggetta alla giurisdizione italiana e verrà devoluta alla competenza esclusiva del Foro di Roma.

### 3. Offerte Vincolanti

Vi invitiamo a consegnare a mano l'Offerta Vincolante in un plico debitamente sigillato e recante, al suo esterno, la denominazione del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti e indicante la dicitura "**Procedura Alitalia – Offerta Vincolante**", a pena di esclusione, tra le ore 13:00 e le ore 17:00 (ora italiana) del 2 luglio 2007 (tale giorno verrà di seguito definito come la "**Data di Presentazione dell'Offerta**") al seguente indirizzo:

Notaio per la Procedura Alitalia  
c/o Ministero dell'economia e delle finanze  
Via XX Settembre, 97  
00187 Roma  
Sala Azzurra – 1° piano

Tale plico sigillato dovrà contenere 3 buste, ciascuna con l'indicazione all'esterno del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti, ed in particolare:

- (1) Una prima busta, a sua volta sigillata e identificabile mediante l'apposizione della dicitura "**Documentazione di Offerta – BUSTA 1**", dovrà contenere la lettera di offerta vincolante ed incondizionata, sottoscritta per esteso ed in modo leggibile da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri, e tutti i documenti di seguito elencati con esclusione dell'indicazione del corrispettivo offerto per i Titoli di cui alla successiva lettera (a) e dell'indicazione circa la volontà del partecipante ad acquisire le Azioni Residue di cui alla successiva lettera (b);
- (2) Una seconda busta, sigillata e identificabile mediante l'apposizione della dicitura "**Corrispettivo Offerto – BUSTA 2**", dovrà contenere una lettera sottoscritta per esteso in modo leggibile da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti debitamente autorizzato, contenente esclusivamente l'indicazione del corrispettivo offerto per i Titoli di cui alla successiva lettera (a);
- (3) Una terza busta, sigillata e identificabile mediante l'apposizione della dicitura "**Indicazione Partecipazione – BUSTA 3**", dovrà contenere esclusivamente la dichiarazione di cui alla successiva lettera (b) sottoscritta per esteso in modo leggibile da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti debitamente autorizzato, relativa alla

eventuale intenzione del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti di acquisire le Azioni Residue versando per esse, a titolo di corrispettivo unitario, un corrispettivo pari al corrispettivo unitario di aggiudicazione delle Azioni.

Ciascuno dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti potrà conferire, mediante idonea delega, a un numero massimo di 3 (tre) persone (i “**Delegati**”) la facoltà di presenziare all’apertura del plico contenente l’Offerta Vincolante, della BUSTA 1, della BUSTA 2 e della BUSTA 3, nonché alla eventuale fase di rilancio, descritta nell’allegato C. I nominativi dei Delegati dovranno essere comunicati al Ministero, tramite il Consulente Finanziario, via e-mail, all’indirizzo di posta elettronica “[procedura.alitalia@ml.com](mailto:procedura.alitalia@ml.com)”, entro le ore 15:00 del 28 giugno 2007, unitamente ai recapiti di reperibilità di ciascuno di essi.

Inoltre, ciascuno dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti dovrà conferire ad uno dei Delegati (il “**Rappresentante**”) in due documenti separati: (i) una procura speciale che attribuisca al Rappresentante poteri idonei a sanare eventuali errori materiali o formali riscontrati nei documenti contenuti nella BUSTA 1 o ad aderire ad ulteriori richieste del Ministero e (ii) una diversa procura speciale che attribuisca al Rappresentante il potere di effettuare i rilanci nell’ambito della suddetta eventuale fase di rilancio.

Resta inteso che sia la delega che le due distinte procure dovranno essere sottoscritte da parte di tutti i soggetti che compongono ciascuno dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti.

L’irreperibilità dei Delegati o del Rappresentante, così come la mancanza o l’irregolarità della delega o delle procure, comporterà la decadenza degli stessi dalle facoltà ad essi spettanti, fermo restando che il Ministero potrà effettuare le previste attività di apertura delle buste anche in loro assenza. La delega a presenziare sia all’apertura delle buste che alla eventuale fase di rilancio e la procura speciale necessaria per sanare eventuali errori materiali o formali riscontrati nei documenti contenuti nella BUSTA 1 verranno esaminate dal Notaio precedentemente all’esercizio delle rispettive facoltà. La procura speciale necessaria per l’effettuazione dei rilanci sarà esaminata dal Notaio all’esito dell’ultimo rilancio effettuato nell’ambito della eventuale fase di rilancio e in ogni caso prima della aggiudicazione. La BUSTA 3 sarà aperta solo a seguito dell’avvenuta aggiudicazione a favore del soggetto selezionato.

Fatta salva la facoltà del Ministero di richiedere chiarimenti ed integrazioni, l’Offerta Vincolante dovrà includere:

- (a) la dichiarazione contenente l’indicazione (i) del corrispettivo unitario offerto per ciascuna Azione (il “**Corrispettivo delle Azioni**”), (ii) del corrispettivo unitario offerto per ciascuna Obbligazione (il “**Corrispettivo delle Obbligazioni**”) e (iii) del corrispettivo complessivo offerto in valore assoluto per l’acquisto dei Titoli (il “**Corrispettivo Assoluto**”). I tre suddetti corrispettivi dovranno essere espressi in euro e indicati sia in cifre che in lettere con l’avvertenza che, in caso di discordanza tra i due valori, prevarrà quello espresso in lettere. I corrispettivi dovranno essere determinati nell’ammontare; si fa quindi espresso divieto di indicare esclusivamente parametri che li rendano soltanto determinabili o di esprimere gli stessi sotto forma di intervallo fra valori. Si fa inoltre espresso divieto di determinare i corrispettivi in forme diverse dal denaro;

- (b) una lettera contenente l'indicazione della volontà del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti di acquistare le Azioni Residue al corrispettivo unitario pari al corrispettivo unitario di aggiudicazione delle Azioni; la lettera dovrà contenere un prospetto contenente un dettaglio delle varie fonti di finanziamento – con evidenziazione di quelle già ottenute o disponibili con la specifica per quelle attualmente non disponibili dei tempi presunti per la loro effettiva disponibilità – necessarie per l'acquisto delle Azioni Residue; in caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una Cordata o di una *NewCo* dovrà essere fornita l'indicazione percentuale della quota di Azioni Residue che ciascuno dei soggetti partecipanti alla Cordata o alla *NewCo* intende acquisire; le indicazioni di cui alla presente lettera non sarà oggetto di valutazione ai fini della selezione dell'acquirente; la mancata indicazione da parte del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti o la mancata presentazione della BUSTA 3 è da intendersi come interesse all'acquisto dei soli Titoli;
- (c) un impegno a mantenere l'Offerta Vincolante valida ed irrevocabile per i 180 (centottanta) giorni successivi alla Data di Presentazione dell'Offerta;
- (d) una dichiarazione che attesti che il perfezionamento delle operazioni previste dall'Offerta Vincolante non è condizionato ad alcuna autorizzazione o approvazione societaria, regolamentare o amministrativa o a qualsiasi altra autorizzazione o approvazione, ad eccezione dell'autorizzazione della competente autorità antitrust, ove richiesta, e ad eccezione delle eventuali misure necessarie a realizzare una struttura societaria o azionaria che, alla data di sottoscrizione del Contratto Definitivo, sia adeguata a garantire il mantenimento, in capo ad Alitalia, dei diritti menzionati alla successiva lettera (k);
- (e) una dichiarazione che l'Offerta Vincolante è soggetta alla legge italiana e che qualunque controversia relativa alla stessa sarà sottoposta alla giurisdizione italiana e devoluta alla competenza esclusiva del Foro di Roma;
- (f) il Contratto Definitivo completato in ogni sua parte con l'inserimento dei dati ivi richiesti (ad eccezione dell'indicazione del corrispettivo offerto per i Titoli) e debitamente siglato, da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri, in ogni pagina, in segno di integrale ed incondizionata accettazione, al quale non potrete apportare alcuna modifica o condizione;
- (g) il contratto autonomo di garanzia bancaria a prima richiesta di contenuto esattamente corrispondente al testo allegato alla presente *sub* D debitamente sottoscritto ed emesso da primaria banca a garanzia della vincolatività ed irrevocabilità dell'Offerta Vincolante, per un importo complessivo di Euro 50.000.000 (cinquanta milioni), corredato da documentazione attestante i poteri di firma del soggetto che ha sottoscritto il contratto autonomo di garanzia;
- (h) un Piano Industriale Definitivo, siglato in ogni pagina da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri, di contenuto coerente con il Piano Industriale Preliminare quanto alle linee guida e alle azioni strategiche ivi indicate; il Piano Industriale Definitivo dovrà essere redatto nel rispetto dei criteri di redazione contenuti nell'allegato E e dovrà contenere indicazione dettagliata e

relativo commento degli scostamenti del Piano Industriale Definitivo rispetto al Piano Industriale Preliminare nonché gli approfondimenti previsti nell'allegato F;

- (i) un prospetto, siglato in ogni pagina da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri, contenente un dettaglio delle varie fonti di finanziamento – con evidenziazione di quelle già ottenute o disponibili con la specifica, per quelle attualmente non disponibili, dei tempi presunti per la loro effettiva disponibilità – necessarie per l'acquisto dei Titoli e per la successiva offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni di Alitalia, con l'indicazione della relativa percentuale (e non l'importo in valore assoluto) rispetto al Corrispettivo Assoluto. Tale prospetto dovrà essere allegato ad una lettera debitamente sottoscritta, e siglata in ogni pagina, da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri contenente la dichiarazione espressa che i mezzi finanziari individuati per l'acquisizione sono sufficienti a garantire la capacità di effettuare i pagamenti previsti;
- (j) in caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una Cordata o di una *NewCo* dovranno essere fornite copie, debitamente siglate in ogni pagina da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri, dei patti parasociali o degli altri accordi in essere tra i membri della Cordata o tra i soci della *NewCo*, contenenti l'indicazione percentuale della quota di Titoli, suddivisi tra Azioni e Obbligazioni, che ciascuno dei soggetti partecipanti alla Cordata o alla *NewCo* intende acquisire. In caso di Offerta Vincolante presentata tramite una società interamente controllata da uno dei componenti di una Cordata o dalla *NewCo* o da un soggetto che ha partecipato singolarmente, dovranno essere fornite le copie, siglate in ogni pagina da un rappresentante del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti munito dei necessari poteri, dei patti parasociali o degli altri accordi in essere tra i membri della Cordata o tra gli azionisti della *NewCo* o ancora tra il soggetto controllante e la società interamente controllata;
- (k) in caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una Cordata o di una *NewCo*, l'impegno ad adottare una struttura societaria, azionaria o di *governance* che, alla data di sottoscrizione del Contratto Definitivo, sia adeguata a garantire il mantenimento, in capo ad Alitalia della possibilità di accedere al portafoglio dei diritti di traffico della Repubblica Italiana nel rispetto degli accordi bilaterali (*Air Services Agreements*) in essere e del Regolamento 23 luglio 1992 n. 2407/92; il Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti dovrà fornire una descrizione dettagliata di tale struttura e dei tempi necessari a definirla;
- (l) originale o copia autenticata della procura speciale o altro documento che attribuisca i poteri di firma del firmatario dell'Offerta Vincolante.

L'Offerta Vincolante dovrà essere presentata in lingua italiana. L'Offerta Vincolante non dovrà contenere alcuna condizione né, in via meramente esemplificativa, potrà essere subordinata ad alcuna attività di *due diligence*, o a qualsiasi finanziamento o altri eventi, autorizzazioni o approvazioni societarie, fatto salvo l'ottenimento dell'autorizzazione da parte della competente autorità antitrust, ove richiesta, e delle eventuali misure necessarie a realizzare una struttura societaria, azionaria o di *governance* che, alla data di sottoscrizione del Contratto Definitivo, sia

adeguata a garantire il mantenimento, in capo ad Alitalia, dei diritti menzionati alla precedente lettera (k).

L'Offerta Vincolante e i documenti sopra indicati alle lettere (a), (b), (c), (d), e (e), qualora presentati da una persona giuridica singolarmente, dovranno essere sottoscritti per esteso ed in modo leggibile da un rappresentante munito dei necessari poteri. In caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una *NewCo*, gli stessi nonché il documento indicato alla lettera (k) dovranno essere sottoscritti anche da un rappresentante di ciascun azionista della *NewCo* munito dei necessari poteri. In caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una Cordata, gli stessi dovranno essere sottoscritti da un rappresentante di ciascun membro della Cordata munito dei necessari poteri. In caso di presentazione dell'Offerta Vincolante da parte di una società interamente controllata da uno dei soggetti sopra indicati, gli stessi dovranno essere sottoscritti anche da un rappresentante del soggetto che la controlla munito dei necessari poteri nonché – nel caso in cui tale ultimo soggetto sia una *NewCo* – anche da un rappresentante di ciascun azionista della *NewCo* munito dei necessari poteri.

Ogni pagina dell'Offerta Vincolante, comprendente il Contratto Definitivo, i relativi allegati e gli allegati all'Offerta Vincolante, dovrà essere siglata dagli stessi soggetti sopra indicati secondo le modalità indicate nel capoverso precedente.

Vi ricordiamo che nessun Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti, così come coloro che detengono in qualsiasi forma il controllo di uno dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti, potrà presentare, direttamente o indirettamente, singolarmente o congiuntamente con altri soggetti, più di una Offerta Vincolante. Qualora un soggetto presenti un'Offerta Vincolante ed abbia una quota di partecipazione diretta o indiretta, inferiore al 5%, in un altro soggetto che, da solo o in Cordata, presenti un'altra Offerta Vincolante, ciò non sarà considerato come presentazione di doppia offerta. Ai fini del calcolo del 5% non saranno computate le partecipazioni azionarie detenute a fini di *trading* o nell'ambito di gestioni patrimoniali per conto terzi.

#### **4. Cordate e Modifiche alla Composizione dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti**

Sono consentite fino alla data di presentazione delle Offerte Vincolanti aggregazioni tra Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti (le “**Nuove Cordate**”).

Qualora la costituzione di Nuove Cordate sia comunicata in coincidenza con la presentazione dell'Offerta Vincolante, le Nuove Cordate dovranno inserire nel plico:

- (a) una dichiarazione, sottoscritta da tutti i soggetti partecipanti alla Nuova Cordata, attestante la volontà di costituire la Nuova Cordata;
- (b) qualora non preventivamente comunicato il nome, numero di telefono e indirizzo e-mail della persona di riferimento di ciascuno dei partecipanti alla Nuova Cordata e del comune mandatario;
- (c) conferma che ciascun soggetto partecipante alla Nuova Cordata non ha una partecipazione diretta o indiretta, pari o superiore al 5%, in un altro Soggetto Ammesso diverso da quelli partecipanti alla Nuova Cordata e non è partecipato con una partecipazione diretta o

indiretta, pari o superiore al 5%, da un altro Soggetto Ammesso diverso da quelli partecipanti alla Nuova Cordata.

Sono consentite fino alla data di presentazione delle Offerte Vincolanti modifiche alle quote di partecipazione all'interno della Cordata, fermo restando l'obbligo del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti, che abbia originariamente presentato la manifestazione di interesse, di mantenere una quota pari almeno al 5% della Cordata.

Qualora una Cordata o una Nuova Cordata non abbia tra i suoi partecipanti almeno un Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti, che abbia presentato la manifestazione di interesse, con una quota pari almeno al 5% della Cordata o della Nuova Cordata, tale cordata sarà esclusa dalla Procedura.

Ferme restando le quote di partecipazione all'interno della Cordata, i partecipanti alla Cordata hanno facoltà di costituire una *NewCo* prima della stipula del Contratto Definitivo.

## **5. Esame delle Offerte Vincolanti**

### *5.1 Apertura della BUSTA 1 e verifica formale dei Piani Industriali Definitivi*

Scaduto il termine per la presentazione delle Offerte Vincolanti, sempre in data 2 luglio 2007, il Notaio incaricato dal Ministero – alla presenza di rappresentanti del Ministero, dei consulenti del Ministero e dei Delegati dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti che abbiano presentato, entro il suddetto termine, l'Offerta Vincolante – procederà all'apertura dei plichi contenenti le Offerte Vincolanti e delle buste sigillate ed identificabili mediante l'apposizione della dicitura “*Documentazione di Offerta – BUSTA 1*” ed alla redazione del relativo verbale.

Successivamente e nei giorni successivi il Ministero, con l'assistenza dei propri consulenti procederà all'esame del contenuto delle stesse e dei Piani Industriali Definitivi.

In particolare, ferma restando la verifica della coerenza del Piano Industriale Definitivo con il Piano Industriale Preliminare quanto alle linee guida e alle azioni strategiche ivi indicate, si verificherà inoltre: (i) il rispetto dei “Requisiti minimi di interesse generale” di cui all'allegato A della lettera di procedura del 23 febbraio u.s., (ii) il rispetto dei criteri di redazione del Piano Industriale Definitivo indicati nell'allegato E.

Nell'ambito delle verifiche di cui al presente paragrafo 5.1, il Ministero si riserva la facoltà di richiedere chiarimenti e integrazioni ai partecipanti circa la documentazione richiesta dalla presente lettera di procedura.

Nel caso in cui le verifiche sopra menzionate avessero esito negativo, il Ministero, sentito il Comitato permanente di consulenza globale e di garanzia per le privatizzazioni (il “**Comitato Privatizzazioni**”) comunicherà ai relativi Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti la non ammissione alla fase di analisi dei Piani Industriali Definitivi. Il Ministero inviterà quindi il Notaio a restituire al relativo Delegato la BUSTA 2 e la BUSTA 3 chiuse e sigillate.

### *5.2 Analisi dei Piani Industriali Definitivi*

In caso di esito positivo delle verifiche sopra indicate, anche a seguito della correzione da parte del Rappresentante di eventuali errori materiali o formali riscontrati o della consegna dei chiarimenti e integrazioni richiesti, il Ministero, con l'assistenza dei propri consulenti procederà

alla valutazione dei piani industriali mediante l'attribuzione dei punteggi secondo le regole di seguito indicate.

Nella valutazione dei Piani Industriali Definitivi, il Ministero terrà conto dei seguenti elementi:

- (a) Raggiungimento di obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo per un massimo di punti 60 attribuiti sulla base dei seguenti parametri, a ciascuno dei quali saranno attribuiti massimo 10 punti:
  - (i) Sviluppo dell'offerta;
  - (ii) Ammodernamento della flotta;
  - (iii) Livelli occupazionali;
  - (iv) Redditività;
  - (v) Risorse finanziarie investite;
  - (vi) Tempi previsti nel Piano Industriale Definitivo per il raggiungimento degli obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo;
  
- (b) Coerenza tra azioni strategiche identificate ed evoluzione dei parametri operativi, economici e di mercato per un massimo di punti 60 attribuiti sulla base dei seguenti parametri, a ciascuno dei quali saranno attribuiti massimo 10 punti:
  - (i) Crescita prevista;
  - (ii) Andamento *yield*;
  - (iii) Evoluzione congiunta di posti-chilometro offerti (*ASK*), *load factor* e *yield*;
  - (iv) Interventi sul costo unitario (*CASK*);
  - (v) Interventi sulla flotta;
  - (vi) Sostenibilità finanziaria.

Il Ministero, con l'assistenza dei propri consulenti, procederà all'attribuzione dei punteggi collegati agli elementi menzionati alle lettere (a) e (b) che precedono. Ad esito di tale fase, il Ministero, sentito il Comitato Privatizzazioni, comunicherà ai Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti che avranno ottenuto un punteggio totale inferiore a 90 o un punteggio aggregato per singolo elemento di cui alle lettere (a) e (b) inferiore a 40, la non ammissione alla fase di apertura della BUSTA 2. Il Ministero inviterà quindi il Notaio a restituire al Delegato del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti escluso la BUSTA 2 e la BUSTA 3 chiuse e sigillate.

I Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti che avranno ottenuto un punteggio pari o superiore alle soglie sopra indicate saranno ammessi, fatte salve le verifiche di cui al successivo paragrafo 5.3, alla fase di apertura della BUSTA 2.

### 5.3 Valutazione della completezza e correttezza delle Offerte Vincolanti

Effettuata la valutazione di cui al precedente paragrafo 5.2, il Ministero verificherà la completezza e correttezza della documentazione richiesta ai sensi del paragrafo 3 della presente

lettera presentata da ciascuno dei Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti, ai fini dell'ammissione alla fase di apertura della BUSTA 2 e valuterà la disponibilità di mezzi finanziari, sulla base della dichiarazione di cui alla lettera (i) del paragrafo 3, che risultino coerenti con il rispetto dei termini e dei tempi previsti per l'effettuazione dell'Operazione.

Nell'ambito delle verifiche di cui al presente paragrafo 5.3 il Ministero si riserva la facoltà di richiedere chiarimenti e integrazioni ai partecipanti circa la documentazione richiesta dalla presente lettera di procedura, nonché di richiedere agli stessi la rimozione dalla documentazione presentata di eventuali elementi incompatibili con le prescrizioni contenute nella presente lettera di Procedura, entro un termine di 5 giorni dalla relativa richiesta.

Nel caso in cui le verifiche sopra menzionate abbiano esito negativo ovvero le richieste di rimozione di elementi incompatibili non siano soddisfatte nei tempi prescritti, il Ministero, sentito il parere del Comitato Privatizzazioni, comunicherà ai relativi Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti la non ammissione alla fase di apertura della BUSTA 2 e inviterà il Notaio a restituire al relativo Delegato la BUSTA 2 e la BUSTA 3 chiuse e sigillate.

#### *5.4 Apertura della BUSTA 2 e valutazione dei corrispettivi offerti*

In caso di esito positivo delle verifiche sopra indicate e a seguito della correzione da parte del Rappresentante di eventuali errori materiali o formali riscontrati o della consegna dei chiarimenti, conferme o integrazioni richieste, il Ministero inviterà il Notaio all'apertura delle buste sigillate ed identificabili mediante l'apposizione della dicitura "**Corrispettivo Offerto – BUSTA 2**" presentate dai Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti i cui piani abbiano conseguito un punteggio pari o superiore alle soglie sopra indicate.

In particolare il Notaio, alla presenza di rappresentanti del Ministero, dei consulenti del Ministero nonché alla presenza dei Delegati dei suddetti Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti ammessi alla fase di apertura della BUSTA 2 (appositamente invitati con opportuno preavviso), procederà all'apertura delle buste sigillate ed identificabili mediante l'apposizione della dicitura "**Corrispettivo Offerto – BUSTA 2**" – che fino a tale momento resteranno custodite dal Notaio stesso – e alla lettura del relativo contenuto ed alla redazione del relativo verbale.

Il Ministero, con l'assistenza dei propri consulenti e sentito il Comitato Privatizzazioni, procederà a verificare che il Corrispettivo delle Azioni offerto da ciascun Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti ammesso alla fase di apertura della BUSTA 2 sia pari o superiore al valore delle Azioni risultante dalle valutazioni dei Titoli effettuate da parte di una o più società appositamente incaricate (le "**Valutazioni**"). Le Offerte Vincolanti contenenti un Corrispettivo delle Azioni inferiore al valore delle Azioni indicato nelle Valutazioni saranno escluse dalla Procedura.

Successivamente, il Ministero, con l'assistenza dei propri consulenti e sentito il Comitato Privatizzazioni, procederà a individuare il Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti che abbia offerto il Corrispettivo Assoluto più elevato.

Qualora tra il più elevato Corrispettivo Assoluto offerto e il secondo Corrispettivo Assoluto offerto non vi sia alcuna differenza oppure vi sia un intervallo inferiore o pari al 5% del Corrispettivo Assoluto offerto più elevato, i Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti che

avranno offerto un Corrispettivo Assoluto compreso in detto intervallo saranno invitati ad effettuare un unico rilancio sul Corrispettivo Assoluto offerto. Solo nel caso in cui i più alti corrispettivi offerti all'esito del rilancio risultino uguali si procederà ad un rilancio o a rilanci successivi cui parteciperanno solo i soggetti che hanno offerto i corrispettivi più alti. I dettagli e le regole relativi alla procedura, tempistica e modalità della eventuale fase di rilancio sono allegati alla presente lettera *sub C*.

Individuato il Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti che abbia offerto il corrispettivo più elevato sulla base delle regole sopra indicate, il Ministero, alla presenza del Notaio incaricato, procederà a verificare che il corrispettivo delle Obbligazioni offerto da tale soggetto (come eventualmente incrementato ad esito della fase di rilancio) sia pari o superiore al valore delle Obbligazioni risultante dalle Valutazioni. Nel caso in cui tale verifica abbia esito positivo, si procederà, sentito il Comitato Privatizzazioni, all'aggiudicazione delle Azioni e delle Obbligazioni a tale soggetto.

Nel caso in cui tale verifica abbia esito negativo, il Ministero, sentito il Comitato Privatizzazioni, procederà esclusivamente alla selezione dell'acquirente delle sole Azioni da individuarsi nel Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti che abbia offerto il Corrispettivo delle Azioni (come eventualmente incrementato a seguito della fase di rilancio) più elevato, fatto salvo quanto di seguito specificato.

Qualora tra il più elevato corrispettivo delle Azioni offerto e il secondo corrispettivo delle Azioni offerto non vi sia alcuna differenza oppure vi sia un intervallo inferiore o pari al 5% del Corrispettivo delle Azioni offerto più elevato, i Partecipanti alla Fase delle Offerte Vincolanti che avranno offerto un Corrispettivo delle Azioni compreso in detto intervallo saranno invitati ad effettuare un unico rilancio sul Corrispettivo delle Azioni offerto. Solo nel caso in cui i più alti corrispettivi offerti all'esito del rilancio risultino uguali si procederà ad un rilancio o a rilanci successivi cui parteciperanno solo i soggetti che hanno offerto i corrispettivi più alti. I dettagli e le regole relativi alla procedura, tempistica e modalità della eventuale fase di rilancio sono allegati alla presente lettera *sub C*.

Resta ferma la facoltà del Ministero, esaminati i corrispettivi offerti con l'assistenza dei propri consulenti e sentito il Comitato Privatizzazioni, di dichiarare conclusa, a proprio insindacabile giudizio, la Procedura nel caso in cui tutte le offerte risultassero non complete ovvero fossero ritenute non convenienti secondo quanto previsto nel presente paragrafo 5.

#### *5.5 Apertura della BUSTA 3 e individuazione della quota da cedere*

Una volta selezionato l'acquirente dei Titoli o, a seconda dei casi, delle sole Azioni, il Notaio, alla presenza di rappresentanti del Ministero, dei consulenti del Ministero nonché alla presenza dei Delegati del Partecipante alla Fase delle Offerte Vincolanti selezionato secondo quanto previsto nel precedente paragrafo 5.4, procederà all'apertura della busta sigillata ed identificabile mediante l'apposizione della dicitura "**Indicazione Partecipazione – BUSTA 3**" presentata dall'acquirente – che fino a tale momento resterà custodita dal Notaio stesso – e alla lettura del relativo contenuto ed alla redazione del relativo verbale. In caso di indicazione di una volontà ad acquisire anche le Azioni Residue, il Ministero, sentito il Comitato Privatizzazioni, aggiudicherà all'acquirente selezionato anche le Azioni Residue ad un corrispettivo unitario pari a quello di aggiudicazione delle Azioni.

In ogni caso, qualora per qualsivoglia motivo e ragione, non sia possibile addivenire al trasferimento dei Titoli all'acquirente selezionato secondo quanto precede, resterà impregiudicata la facoltà da parte del Ministero di selezionare come acquirente il Partecipante che abbia offerto il secondo più alto Corrispettivo Assoluto tra i soggetti che hanno presentato l'Offerta Vincolante.

La sottoscrizione del Contratto Definitivo dovrà avvenire entro 15 giorni dalla data di aggiudicazione o entro il più ampio termine indicato dal Ministero.

Qualora non già restituita in precedenza, alla data di scadenza dell'Offerta Vincolante, il Ministero inviterà il Notaio a restituire al relativo Delegato dei soggetti non selezionati la BUSTA 3 chiusa e sigillata.

## **6. Varie**

Si precisa che l'invio della presente non limita il diritto del Ministero, che sarà esercitato ad insindacabile giudizio dello stesso, di verificare la permanenza dei requisiti di cui all'Invito o a richiederVi ulteriori documenti ed informazioni.

Qualora si verificassero delle variazioni rispetto a quanto da Voi rappresentato, dovrete prontamente informare per iscritto il Ministero, per il tramite del Consulente Finanziario, delle avvenute variazioni.

La presente lettera, i suoi contenuti, nonché tutte le conversazioni e comunicazioni tra Voi e la scrivente sono soggetti alle disposizioni dell'Accordo di Riservatezza. Con riferimento alle informazioni fornite nell'*Information Package* e quelle che verranno messe a disposizione nella Data Room né il Ministero, né Alitalia, né il Consulente Finanziario, né il consulente industriale o legale del Ministero e nessuno dei rispettivi amministratori, dirigenti, dipendenti, agenti o consulenti rilasciano alcuna dichiarazione o garanzia implicita o esplicita sulla completezza e correttezza di tali informazioni né assumono alcuna responsabilità pre-contrattuale, contrattuale o extracontrattuale in relazione a tali informazioni, alla loro correttezza, veridicità, accuratezza, esattezza e completezza. Le uniche dichiarazioni e garanzie saranno quelle indicate nel Contratto Definitivo soggette alle limitazioni e restrizioni ivi specificate. Qualora intendiate procedere all'acquisizione dei Titoli, tale scelta sarà basata unicamente sui termini del Contratto Definitivo e sulle Vostre autonome valutazioni della Società.

Come indicato nell'Accordo di Riservatezza, i soggetti che decidessero di non presentare un'Offerta Vincolante dovranno restituire o distruggere immediatamente qualsiasi materiale di cui siano venuti in possesso nel corso della Procedura, confermando per iscritto (con dichiarazione del Vostro rappresentante) l'intervenuta distruzione.

In ogni caso, al fine di assicurare il corretto svolgimento della Procedura e salva diversa determinazione del Ministero, non Vi sarà consentito porre in essere, direttamente o indirettamente, colloqui con il management e i dipendenti di Alitalia, con i loro rappresentanti, con il Ministero e i propri consulenti, con riguardo alla Società o alla Procedura, salvo che si tratti di colloqui intercorsi nell'ambito della consueta operatività di Alitalia. Qualsiasi richiesta relativa alla Procedura o alla Società dovrà essere trasmessa con le modalità previste dalla presente lettera.

La ricezione della presente lettera non comporta per il Ministero alcun obbligo o impegno di vendita nei Vostri confronti né, per Voi, alcun diritto a qualsivoglia prestazione da parte del Ministero stesso (incluse commissioni di intermediazione o di consulenza). Il Ministero si riserva la facoltà di recedere in qualsiasi momento dalla Procedura, qualunque sia il grado di avanzamento della stessa, di sospendere, interrompere o modificare i termini e le condizioni della Procedura o di impegnarsi nei confronti di altri soggetti, senza che per ciò Voi possiate avanzare nei confronti del Ministero alcuna pretesa a titolo di risarcimento o di indennizzo.

Tutti i costi e le spese sostenuti da Voi e dai Vostri rappresentanti e consulenti che abbiano agito in relazione alla Procedura resteranno in ogni caso a Vostro carico.

Il trattamento dei dati da Voi inviati si svolgerà in conformità alle disposizioni del D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196. Ai sensi dell'articolo 11 del medesimo decreto, il trattamento dei dati personali sarà improntato a liceità e correttezza nella piena tutela dei Vostri diritti e della Vostra riservatezza; il trattamento dei dati ha la finalità di consentire l'accertamento dell'idoneità dei soggetti a partecipare alla Procedura, nonché il corretto svolgimento della medesima.

La presente lettera e la procedura di vendita sono regolati dalla legge italiana. Ogni controversia ad essi relativa sarà sottoposta alla giurisdizione italiana e sarà devoluta alla competenza esclusiva del Foro di Roma.

La presentazione di un'Offerta Vincolante da parte Vostra costituisce espressa accettazione di quanto previsto e riportato nella presente lettera.

Qualsiasi domanda o richiesta di informazioni relativa alla Procedura, alla Società o alla presentazione dell'Offerta Vincolante dovrà essere redatta in lingua italiana o inglese ed inviata per iscritto via e-mail esclusivamente al Consulente Finanziario, all'indirizzo: "procedura.alitalia@ml.com". L'indirizzo di posta elettronica sarà disabilitato durante le 24 ore precedenti l'inizio dell'orario di consegna dell'Offerta Vincolante.

Si allega:

- A) Regolamento di Data Room
- B) Accettazione dei termini della Data Room
- C) Procedura per l'eventuale fase di rilancio
- D) Schema di contratto autonomo di garanzia bancaria
- E) Criteri di redazione del Piano Industriale Definitivo
- F) Approfondimenti sul Piano Industriale

## BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *“Commentario al nuovo T.U. degli Enti Locali”*, 2002, CEDAM, Padova
- AA.VV., *Documento tecnico del Piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma, Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2000.
- AA. VV., *La Società per Azioni quale forma attuale di gestione dei servizi pubblici. La società per azioni per gli enti locali.*, a cura di Eugenio MELE, 2003, Giuffrè, Milano
- AA. VV., *Le s.p.a. comunali e la gestione dei pubblici servizi*, 1998, Il Sole 24 Ore, Milano
- AA. VV., *Libro bianco: la politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Com (2001) 370, settembre 2001
- AA.VV., *Piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma, Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2000.
- AA. VV., *Regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali. Commento*, 1997, in *Nuove Leggi Civili Commentate* 205
- B. ACQUAS, C. LECIS, *La società mista*, in *Legislazione / Oggi*, collana diretta da Paolo Cendon, 2001, Giappichelli, Torino
- G. ACQUARONE, *La scelta del socio privato di minoranza nelle società miste di gestione dei servizi pubblici locali*, in *Giurisprudenza Italiana*, I, 1998
- L AMMANNATI, *Le Privatizzazioni delle imprese pubbliche in Italia*, Milano 1995
- L. ANCIS, *Convegno ‘Aeroporti e responsabilità’*, Cagliari, 24-25 ottobre 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, p. 245
- A. ANTONINI, *Il Convegno “Le gestioni aeroportuali. Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo”*, Alghero, 10-11 maggio 2002, in *Dir. trasp.*, 2002, p. 1015 e ss.
- T. BALLARINO, *Manuale di diritto dell’Unione europea*, Padova, 2001
- S. BELLOMIA, *A proposito di servizi privi di rilevanza economica e di gestione di beni culturali*, in *Giurisprudenza Costituzionale*, n. 4, 2004
- P. BERSANI, *Documento programmatico. Per l’avvio della liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia*, Roma, Ministero dei trasporti e della navigazione, 2000.
- A. BERTOLOTTI, *Handling e antitrust*, commento a App. Cagliari, 23 gennaio 1999, in *Dir. comm.*, 2000, p. 347 e ss.
- F. BONELLI: *La privatizzazione delle imprese pubbliche*, Milano, Giuffrè, 1996.

- F. BONELLI: *Il codice delle privatizzazioni nazionali e locali*, Milano, Giuffrè, 2001
- L. BUBBI, *La gestione dei servizi aeroportuali*, in *Concorr. e merc.*, I, 1994, p. 292 e ss.
- V. BUONOCORE, *Autonomia degli enti locali e autonomia privata: il caso delle società di capitali a partecipazione comunale*, in *Giurisprudenza Commerciale*, n. 1, 1994
- R. BURATTA, *La privatizzazione delle Ferrovie dello Stato*, Roma strategie e studi, 1996.
- S. BUSTI, *La nuova disciplina della concorrenza nel trasporto aereo intracomunitario*, in *Dir. comm. scambi intern.*, I, 1989, p. 685 e ss.
- S. BUSTI, *La nuova disciplina comunitaria dei servizi aerei*, in *Trasp.*, n. 61, 1993
- CAFFERATA Roberto, *Pubblico e privato nel sistema delle imprese: riflessioni sullo stato attuale del dibattito*, in *Economia Pubblica*, n. 9- 10, 1991
- G. CAIA., *Aziende speciali e società miste nella gestione dei servizi pubblici*, in *Nuova Rassegna*, 1995
- G. CAMARDA, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, p. 782 e ss.
- M. CAMMELLI- A. ZIROLDI, *Le società a partecipazione pubblica nel sistema locale*, 1997, Maggioli, Bologna
- G. F. CAMPOBASSO., *La costituzione delle società miste per la gestione dei servizi pubblici locali: profili societari*, in *Rivista delle Società*, 1998
- E. CANNIZZARO, *Nel restyling della 'Legge Lapergola'. Un disegno riformatore senza azzardi*, in *Guida dir.*, n. 22, 2002, p. 12 e ss.
- R. CARANTA, *I Contratti Pubblici*, 2004, Giappichelli, Torino
- S. CARBONE, *Brevi note in tema di privatizzazioni e diritto comunitario*, in *Dir comm. Int.* 1999
- F. CARINGELLA, *Le Società per azioni deputate alla gestione dei servizi pubblici: un difficile compromesso tra privatizzazione e garanzie*, in *Il Foro Italiano*, 1996
- M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, infrastrutture e accessi al mercato*, Milano, 2004
- E. CASETTA, *Manuale di diritto amministrativo*, Milano 2000

S. CASSESE, *Le privatizzazioni: arretramento o riorganizzazione dello Stato?*, in Riv. it. dir. pubbl. comunit., 1996

S. CASSESE (a cura di). *Trattato di diritto amministrativo, Diritto amministrativo speciale*, Milano, Giuffrè. II ed., 2003, tomo IV

F. CAVAZZUTI, *Società a partecipazione pubblica locale di maggioranza e scelta del partner privato*, in Giurisprudenza Commerciale, II, 1997

CERIANI - SPADONI *Le politiche di privatizzazione in Italia* Bologna il Mulino, p. 107, 1989

M. P. CHITI, *La liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti e le sue molte deroghe*, in Giorn. dir. amm., n. 6, 1998, p. 521 e ss.

A. CIANFLONE, *L'appalto di opere pubbliche*, 1985, Giuffrè, Milano

M. CIRCI, *L'apertura al mercato dei servizi aeroportuali di handling, commento al Decreto legis. 13 gennaio 1999, n. 18, recante l'Attuazione della Direttiva 96/67/Ce relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità*, in Giorn. dir. amm., n. 11, 1999, p. 1043 e ss.

M.T. CIRENEI, *Le società di diritto "speciale" tra diritto comunitario delle società e diritto comunitario della concorrenza: società a partecipazione pubblica, privatizzazioni e "poteri speciali"* in Dir. Comm. Int. 1998

A. CLARONI, *Sull'abuso di posizione dominante nell'esercizio dei servizi di assistenza a terra (handling aeroportuali)*, commento a Cass., 17 maggio 2000, n. 6368, in Riv. dir. ind., 2001, p. 409 e ss.

C. COLETTA, *Sulla nozione di preposto del vettore aereo, agente nell'esercizio delle proprie funzioni*, in Dir. trasp., 1989, p. 240 e ss.

C. COLETTA, *In tema di responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle cose trasportate dal vettore*, commento a App. Roma, 20 febbraio 1990, in Dir. trasp., 1992, p. 175 e ss.

R. COSTI, *Servizi pubblici locali e società per azioni*, in Giurisprudenza Commerciale, 1998

M. COSSU, *Commento all'art. 15 della L.n. 359/1992* in NLGC, 1994

A. DENTATO, "Ferrovie europee: tra cooperazione e concorrenza", *Amministrazione ferroviaria*, maggio 1998.

A. DENTATO, "Privatizzazione delle ferrovie europee. Orientamenti e prospettive", *Amministrazione ferroviaria*, settembre 1999.

DI MAJO Antonio, *Le politiche di privatizzazione in Italia*, 1989, Il Mulino, Bologna

- D. DOMINICI, *La gestione aeroportuale del sistema del trasporto aereo*, Milano, 1962
- M. DUGATO, *Sul tema delle società a partecipazione pubblica per la gestione dei servizi locali. Costituzione della società, dismissioni, affidamento del servizio, rapporto tra ente e società*, in *Rivista Trimestrale degli Appalti*, 1996
- M. DUGATO, *Commento al regolamento sulle società miste di enti locali (d.P.R. 16 settembre 1996, n. 533)*, in *Giornale di Diritto Amministrativo*, n. 3, 1997
- P. FIMIANI, *Le società miste nel servizio pubblico ambientale*, 1998, Giuffrè, Milano
- G. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002
- F. FRACCHIA, *La costituzione delle società pubbliche e i modelli societari*, in *Il Diritto dell'Economia*, 2004, n. 3-4, Mucchi Editorr
- F. FRACCHIA, *La Suprema Corte impone il rispetto delle procedure ad evidenza pubblica nella scelta del socio privato delle società a prevalente partecipazione pubblica degli enti locali: un ulteriore allontanamento dal modello privatistico?*, in *Il Foro Italiano*, 2000
- F. GABRIELE, A. CELOTTO, *Fonti comunitarie e ordinamenti nazionali*, Bari, 2001
- R. GAROFOLI, *Golden share e Authorities nella transizione dalla gestione pubblica alla regolazione dei servizi pubblici*, in *Riv. it. dir. pubbl. comunit.*, 1998
- A. GIARDINA, *La disciplina comunitaria del trasporto aereo*, in *Dir. comm. intern.*, I, 1988, p. 367 e ss.
- A. GIARDINA a cura di, *Impresa pubblica, privatizzazione e regolamentazione*, Milano, FrancoAngeli, 1990.
- P. GIRARDI, C. COLETTA, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in AA. VV., *Studi in onore di G. Romanelli*, Milano, 1997
- P. GIRARDI, *La legge comunitaria 24 aprile 1998, n. 128*, in *Dir. trasp.*, n. 3, 1998, p. 699 e ss.
- P. GIRARDI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. trasp.*, I, 1993, p. 39 e ss.
- G. GIUSTI, *Per un inquadramento giuridico dei diritti aeroportuali e di handling*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, p. 87 e ss.

- A. GOLDA, *Verso la deregulation anche nei servizi aeroportuali*, in *Dir. mar.*, I, 1993, p. 1003 e ss.
- GRECO, *Gli affidamenti <<in house>> di servizi e forniture, le concessioni di pubblico servizio e il principio della gara*, in *Rivista Italiana di diritto pubblico comunitario*, 2000
- C. GUELFÌ, *La Comunità economica europea ed i trasporti aerei*, in *Riv. dir. int.*, I, 1965, p. 585 e ss.
- G. GUERRIERI, *The Airport Operator Air Carrier's Agent or Independent Contractor?*, in *Air Law*, I, 1992, p.231 e ss.
- GULLÌ Francesco, *Liberalizzazione e <<concorrenza per il mercato>> nei servizi di pubblica utilità: un caso significativo di <<non-price competition>>*, in *Economia e Politica industriale*, n. 88, 1995
- R. A. JACCHIA, M. MORETTO, *Trasporto aereo e normativa comunitaria antitrust*, in *Giur. comm.*, I, 1992, p. 371 e ss.
- F. LIGUORI, *I Servizi Pubblici locali. Contendibilità del mercato e impresa pubblica*, 2004, Giappichelli, Torino
- L. LOI, *Problematiche aperte dalla prima fase del processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Dir. prat. av. civ.*, I, 1989, p. 19 e ss.
- A. LUCENTE, R. SENSI, *La gestione dei servizi aeroportuali di terra. Orientamenti normativi e giurisprudenziali in materia di concorrenza*, in *Riv. amm.*, I, 1995, p. 881 e ss.
- A. MACCHIATI, *Breve storia delle privatizzazioni in Italia: 1992-1999*, in *mercato, concorrenza e regole*, 1999
- D. MAFFEO, *Normativa antitrust e responsabilità del gestore aeroportuale*, in *AA. VV.*, *Gli operatori aeroportuali*, Atti del Convegno di Modena, 9 maggio 1996, Milano, 1996, p. 37 e ss.
- P. MANZINI, *I principi comunitari in materia di concorrenza nella nuova disciplina del trasporto aereo*, in *Dir. comm. scam. intern.*, I, 1988, p. 81 e ss.
- S. MARCHI, *Le società maggioritarie nella gestione dei servizi pubblici: scelta del partner di minoranza ed esecuzione di opere*, in *Rivista Trimestrale degli Appalti*, 1998
- G. MASTRANDREA, *La gestione aeroportuale nella riforma dell'aviazione civile*, in *Air Press*, 1999, p. 11 e ss.
- G. MASTRANDREA, *Riflessioni giuridico-economiche su liberalizzazione e privatizzazione nel settore dei trasporti*, in *AA. VV.*, *Seminario organizzato sul tema dei*

- trasporti tra organizzazione e mercato*, Università di Cassino, 23 aprile 2002, in *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, a cura di A. Xerri, Isdit, Cagliari, 2004
- A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi*, Torino, 2004
- S. MARCHI, *Le società maggioritarie nella gestione dei servizi pubblici: scelta del partner di minoranza ed esecuzione di opere*, in *Rivista Trimestrale degli Appalti*, 1998
- M. MAZZARELLI, *Commento al regolamento sulle società miste di enti locali (d.P.R. 16 settembre 1996, n. 533)*, in *Giornale di Diritto Amministrativo*, n. 3, 1997
- E. MELE *La società per Azioni quale forma attuale di gestione dei servizi pubblici. La società per azioni per gli Enti Locali*, 2003, Giuffrè, Milano
- E. MELE *I contratti nelle pubbliche amministrazioni* Milano 1993
- P. MONTALENTI, *La Società Quotata*, in *Trattato di Diritto Commerciale*, diretto da Gastone Cottino, 2004, Cedam, Padova
- M. MORETTO, *Trasporto aereo e normativa comunitaria antitrust*, in *Giur. comm.*, I, 1992, p. 371 e ss.
- F. MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996
- NANNI Luca, *Società miste in materia di servizi pubblici locali*, in *Nuove Leggi Civili Commentate*, 1997, Cedam, Padova
- NOMISMA, *Liberalizzazione e privatizzazione nelle ferrovie europee*, Firenze, Vallecchi editore, 1997.
- A. PAVONE La Rosa, *Partecipazioni statali e gruppi di imprese*, in *I gruppi di società*, Bologna, 1982
- L. PERFETTI *I Servizi Pubblici Locali*, in *Diritto Amministrativo*, 2002, Giuffrè, Milano
- A. PEZZOLI, “Privatizzazioni e riorganizzazioni nei servizi di pubblica utilità: il trasporto ferroviario”, *Rivista di politica economica*, vol. 85 n. 12, dicembre 1995.
- S. PEZZOLI, *La liberalizzazione del trasporto ferroviario e il contributo dell’Antitrust, Competition and european railways development: paths and perspectives compared*, Roma, 2001.
- S. PIGNATARO, *I Servizi Pubblici Locali nel nuovo sistema delle Autonomie*, 2005, Cedam, Padova
- P. PIRAS, *Servizi pubblici e società a partecipazione comunale*, 1994, Giuffrè, Milano

- G. POGLIOTTI, “Via da luglio ai binari regionali”, *Il sole 24 ore*, n. 113, 27 aprile 2000.
- M. PONTI a cura di, *I trasporti e l'industria*, Bologna, il Mulino, 1992.
- M. PONTI, “I trasporti ferroviari”, in Fondazione Rosselli, *I servizi di pubblica utilità in Italia. Terzo rapporto stato e condizioni di sviluppo*, Torino, Guerini e associati, 1999.
- M. PONTI, “Trasporti ferroviari”, in fondazione Rosselli, *Il Rapporto sui servizi di pubblica utilità in Italia*, Torino, La Rosa, 1995.
- M. PONTI, “L'Italia ripensa il «trasporto pulito»”, *Il sole 24 ore*, n. 107, 20 aprile 2000.
- M. PONTI, “Monopolio e monopsonio ferroviario: conseguenze economiche e industriali”, *Economia e politica industriale*, 1999.
- PONTI-SANTILLI-BERSANI-LIBELLI-POGLIOTTI, “Trasporti. Corsa a ostacoli verso l'efficienza”, *Rapporti Il sole 24 ore*, 28 aprile 2000.
- N. RANGONE, *I Servizi pubblici*, 1999, Il Mulino, Bologna
- G. RINALDI BACCELLI, *Per un inquadramento sistematico dell'assistenza aeroportuale*, in *Temi rom.*, I, 1975, p. 519 e ss.
- R. RINALDI BACCELLI, *La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Trasp.*, n. 41, 1987, p. 150 e ss.
- G. C. ROMAGNOLI, “Alcuni criteri per la privatizzazione in Italia”, *Rivista di politica economica*, Vol. 85 n. 11, novembre 1995.
- G. ROMANELLI, M. RIGUZZI, voce *Aerodromo*, in *Dig. Disc. Priv.*, sez. comm., I, 1987, p. 22 e ss.
- G. ROSSI, *Diritto Amministrativo*, Volume II, *Approfondimenti*, 2005, Giuffrè, Milano
- F. SALERNO, *Handling aeroportuale e liberalizzazione comunitaria*, in *Studi in onore di L. D'Ovidio*, Milano
- G. SANTILLI, “«FS, subito il contratto»”, *Il sole 24 ore*, 2 giugno 2000.
- G. SANTILLI, “«Nuovo contratto o mani libere per FS»”, *Commenti e inchieste Il sole 24 ore*, 23 agosto 2000.
- G. SANTILLI, “Ferrovie in rete: Trenitalia lancia gli appalti on line”, *Il sole 24 ore*, 8 novembre 2000.
- G. SANTILLI, “Ferrovie, prime licenze ai privati”, *Il sole 24 ore*, n. 170, 25 giugno 2000.

- G. SANTILLI, "FS, esuberi a quota 17.500", *Il sole 24 ore*, n. 101, 14 aprile 2000.
- G. SANTILLI, "FS, il freno del Parlamento", *Il sole 24 ore*, n. 172, 27 giugno 2000.
- G. SANTILLI, "Per gli advisor delle Ferrovie il Tesoro deve aumentare la partecipazione dal 40% al 60%. Alla Tav serve un paracadute di Stato", *Il sole 24 ore*, 11 ottobre 2000.
- G. SANTILLI, "Solo treni FS sui binari ad Alta velocità", *Il sole 24 ore*, 23 aprile 2000.
- G. SANTILLI, "Tav, scoppia la guerra sulle gare", *Il sole 24 ore*, n. 132, 17 maggio 2000.
- G. SANTILLI, "Trasporti locali, riforme al palo", *Il sole 24 ore*, n. 173, 28 giugno 2000.
- SARNO Domenico, *L'impresa pubblica tra privatizzazione e regolamentazione*, 1994, Franco Angeli, Milano
- F. SEBASTIO, *La posizione dominante e suo eventuale abuso*, commento a Cass., 17 maggio 2000, cit., in *Giust. civ.*, I, 2000, p. 3178 e ss.
- D. SINISCALCO ED ALTRI, *Privatizzazioni difficili*, Bologna, 1999
- G. SIRIANNI, *Gli aeroporti*, in S. CASSESE (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo. Diritto amministrativo speciale*, t. III, Milano, 2003, p. 2565 e ss.
- D. SORACE, *Servizi pubblici locali e iniziativa privata*, in *Economia Pubblica*, 1-2, 1993
- W. SPECIOSO, "Il quadro politico-istituzionale", *Amministrazione ferroviaria*, n. 3, 1995.
- P. SPIRITO, "Le conseguenze della liberalizzazione sull'industria ferroviaria. Il Libro Bianco sulla rivitalizzazione delle ferrovie", *Amministrazione ferroviaria*, ottobre 1996.
- P. SPIRITO, "Privatizzazione delle FS e ripercussioni nella realizzazione di nuovi investimenti", *Amministrazione ferroviaria*, giugno 1994.
- I. TRAMONTI, "La tecnica del price-cap", *Amministrazione ferroviaria*, s.d.
- L. TULLIO, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1995, p. 725 e ss.
- L. TULLIO, *Alla deriva tra mare e cielo*, in *Dir. trasp.*, 2001, p. 665 e ss.
- R. URSI, *Le società per la gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica tra outsourcing e in house providing*, in *Diritto Amministrativo*, n. 1, 2005
- S. VALBUSA, *Handling aeroportuale e regolamenti Cee*, in *Dir. trasp.*, I, 1992, p. 109 e ss.

A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp.*, 2001, p. 501 e ss.

S. ZUNARELLI, voce *Servizi aerei*, in *Enc. dir.*, vol. XLII, Milano, 1990