

Ecco tutte le law firm che stanno seguendo il settore. Prossima partita: lo sviluppo di Fiumicino

Aviation, studi al lavoro per Alitalia

L'operazione Cai è tutta ancora in piena realizzazione

DI VITA LO RUSSO

Si chiude un altro caldo autunno sul fronte aviazione in Italia. Dopo il clamore degli ultimi anni relativi al salvataggio di Alitalia, squadre di legali specializzati in aviation si sono messi al lavoro per riassetare la nuova compagnia di bandiera, partendo proprio dalla flotta. Questo si è tradotto, in termini pratici nell'approvazione degli ordinativi di Airbus e Boeing fatti da AirOne negli anni passati, ma anche nella dismissione (cessazione dei contratti di locazione o vendita) di flotte o asset non più strategici. Tutto per riorganizzare Cai e fare cassa. E siccome vendere, comprare o stipulare il contratto di affitto di un aereo non è cosa di tutti i giorni, sono stati numerosi i consulenti legali coinvolti. A cominciare da **Laura Pierallini**, managing partner dell'omonima boutique romana, una delle più note esperte del diritto dell'aviazione in Italia. Al suo team è stata affidata l'acquisizione per conto di Brassbox Limited di 14 Embraer ERJ-145 della vecchia Alitalia, che verranno usati dalla compagnia *Ucraina Dniproavia Airlines*. Gli aerei sono stati aggiudicati il 27 ottobre scorso a 13 giorni dall'apertura del sesto scaglione dell'asta, per 24,5

milioni di euro. L'operazione si è conclusa dopo che la prima edizione dell'asta era andata deserta e il Commissario **Augusto Fantozzi** ha avuto tempo e modi di capire quali erano le offerte presenti sul mercato. Prima dell'operazione Brassbox (che letteralmente sta per «scatola di ottone»), nel luglio 2009 quattro ATR 72-500, gli ultimi di questi modelli della flotta ex Alitalia, erano stati aggiudicati dalla danese *Nordic Aviation Capital* per un valore di 17 milioni di euro. Per conto degli acquirenti aveva lavorato questa volta il partner **Luca Mendicini** e l'associata **Felice Bonfanti** dello studio *Carabba & Partners*, la costola romana dell'originale team **Carnelutti**.

«In questa tipologia di consulenza», spiega Pierallini, «sono richieste competenze che spaziano dal diritto internazionale, al commerciale, dall'aviazione civile alla finanza all'assicurativo». Un aereo nuovo possono permetterselo pochi player sul mercato, per questo in genere per questi velivoli che hanno una vita piuttosto lunga, va distinta la proprietà, in capo a società specializzate del calibro di *Geac* o *Ils* controllata

dalla *Aig*, dalla locazione che invece è sottoscritta dai vettori. Ciascun contratto che modifica la destinazione di uso di un aeromobile deve accogliere stringenti clausole assicurative e autorizzative dettate dalle compagnie e dagli stati dove il velivolo viene registrato. Pierallini ha anche lavorato sulla dismissione dei servizi di Alitalia, e in particolar modo sulla cessione del Cargo a *Alis Aerolinee italiana*, la compagnia merci creata dall'ex patron di *Air Dolomiti* **Alcide Leali**, in cordata con **Miro Radici**. Mentre più recentemente i colleghi dello studio **Gilberti Pappalettera Triscornia e associati** hanno affiancato *Meridie* che dalla compagnia di bandiera ha acquistato *Atitech*, la società di base a Napoli Capodichino che si occupava della manutenzione e revisione degli aeromobili Alitalia.

Le vicissitudini Alitalia da tempo costituiscono ingaggi per gli avvocati italiani. Sin dal dicembre del 2006

quando il governo lanciò il bando per individuare l'advisor legale che si sarebbe dovuto occupare di fare la due-diligence della compagnia (l'analisi dei conti societari in base alla quale è stato individuato il prezzo di vendita). **Tommaso Padoa Schioppa**, l'allora ministro del Tesoro scelse per conto del governo **Chiomenti**, che ancora oggi affianca Fantozzi nelle operazioni societarie di Cai. Nei mesi che hanno preceduto la fusione con *Airone*, per non essere da meno anche i vari pretendenti di Alitalia si erano scelti gli avvocati degli studi italiani più accreditati sul mercato: a cominciare dal fondo *Texas Pacific Group* che chiamò al suo fianco **Roberto Bonsignore** e **Giuseppe Scassellati Sforzolini** di *Cleary Gottlieb Steen & Hamilton*; *AirFrance* che si appoggiò ai consulenti di **Gianfranco Ortoni Grippo, Legance e Grimaldi e associati**; per finire con **Carlo Toto** che chiamò a sé **Alberta Figari, Massimo La Torre** e **Michele Crisostomo** di *Clifford Chance*, e **Gregorio Gitti** dello studio *Pavesi Gitti Verzoni*. Quelli

che precedettero il ritiro di Air France e decretarono la fusione con AirOne, furono giorni euforici, durante i quali sono state spese molte energie da parte di consulenti disposti anche a lavorare con parcelle ridotte pur di giocare un ruolo in quella che doveva essere la privatizzazione del decennio.

La più competitiva tra le compagnie aeree europee, *Ryan Air*, proprio un anno fa ha puntato il dito contro i 300 milioni concessi dal governo sotto l'etichetta di «prestito ponte» a Cai, e il monopolio sulla rotta Milano (Linate)-Roma (Fiumicino) ammesso grazie a una deroga dei poteri dell'Antitrust. Il vettore irlandese, facendosi aiutare in Italia dall'avvocato **Francesco Piron** dello studio *legale e tributario Cba* (lo stesso di cui fanno parte **Camozzi Bonisconi Varrenti & Associati**, ndr), ha presentato un ricorso, ancora pendente, per violazione delle regole della concorrenza. Il prossimo scenario che dovrebbe assicurare altro lavoro agli avvocati dell'aviazione è collegato però all'ammmodernamento dell'aeroporto di Fiumicino destinato a diventare l'unico hub italiano. Su queste ambissime commesse si gioca il mercato legale dell'aviazione dei prossimi mesi, pendè però l'incognita della spesa pubblica.

© Riproduzione riservata

