



Ryanair DAC
Dublin Office
Airside Business Park
Swords, Co Dublin
Ireland
Tel: +353 1 945 1212

Fax Numbers
General: +353 1 945 1213
Finance: +353 1 945 1373
Sales & Marketing: +353 1 945 1642
Engineering: +353 1 945 1338
Website: www.ryanair.com

Dublino, 28 ottobre 2016

Ref:ART161028

Alla cortese attenzione del
Dott. Guido Improta, Segretario Generale
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

By e-mail: pec@pec.autorita-trasporti.it

Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017

Egregio Dott. Improta,

facciamo riferimento alla consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità dei trasporti per l'anno 2017 e alla Sua lettera del 21 ottobre u.s. nella quale conferma che il contributo versato all'ART sarebbe necessario per garantire la vigilanza economica su tutti gli aeroporti commerciali italiani.

L'articolo 11 della Direttiva 2009/12/CE istituisce l'autorità nazionale indipendente di vigilanza, dandole il compito di sorvegliare la corretta implementazione della regolamentazione. A supporto di tale attività la Direttiva sancisce al capoverso 4 che lo Stato membro possa istituire un meccanismo di finanziamento. L'articolo 37 comma 6(b) del D.L. 201/11 indica che l'ART viene finanziata:

"Mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti nell'ultimo esercizio".

Ryanair si oppone all'imposizione di una ulteriore tassa sull'industria aeronautica per il funzionamento delle autorità di vigilanza. L'articolo 37 comma 6(b) del D.L. 201/11 indica infatti che le infrastrutture e i gestori dei servizi regolamentati debbano contribuire all'attività dell'ART. In garanzia del divieto di doppia imposizione, sancito nell'art. 67 del d.P.R. n. 600/1973 e reiterato dalla Corte di Cassazione nella sentenza n. 10793/2016, la normativa vigente non autorizza l'ART a finanziarsi attraverso i fruitori dei servizi aeroportuali (passeggeri e compagnie aeree), i quali sono già soggetti a un contributo finanziario all'ART tramite i costi regolamentari inclusi nei diritti aeroportuali. Si fa inoltre presente che l'ENAC continua a ricevere contributi finanziari per la sua funzione di unica autorità di vigilanza economica, mentre ai sensi della Legge n. 102/2009 i suoi compiti sono limitati agli aeroporti di Milano, Roma e Venezia.

Onde evitare l'illecita eccessiva doppia tassazione del settore chiediamo quindi che l'ART rivedi la propria proposta e si finanzi attraverso i contributi versati all'ENAC e tramite la tassazione dei soggetti regolamentati.

Ryanair fonda la propria posizione sulle seguenti considerazioni:

1. Assenza di base legale

L'Art. 37 comma 6(b) del DL 201/11 indica che ART può finanziarsi con i gestori delle infrastrutture (concessionari) e i gestori dei servizi regolati (coloro che forniscono i diritti aeroportuali): i vettori non sono soggetti regolamentati, e l'ART non ha il potere di imporre una tassa sui fruitori dei servizi. L'interpretazione dell'ART che i servizi aeronautici (non regolamentati) sarebbero soggetti a tassazione non ha base legale.

2. Divieto di doppia imposizione in presenza del medesimo presupposto

Gli utenti aeroportuali versano già i contributi all'ART tramite i costi regolamentati in tariffa, che i concessionari scaricano direttamente sui diritti aeroportuali. Imponendo un'ulteriore tassa sui vettori per il medesimo servizio, l'ART viole l'art. 67 del d.P.R. n. 600/1973.

3. Finanziamento indiretto della funzione di vigilanza economica

L'industria aeronautica contribuisce già in modo considerevole al bilancio dello Stato italiano e partecipa indirettamente al funzionamento delle autorità di vigilanza nazionali tramite i diritti aeroportuali e il contributo versato all'ENAC dallo Stato, dai Concessionari e dagli utenti aeroportuali:

- a) Articolo 2 dello Statuto dell'ENAC incarica l'autorità dell'"esame delle problematiche economiche del trasporto aereo anche a livello internazionale, nonché istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali. In attuazione anche delle direttive del Ministro" attività che secondo l'art. 15 viene finanziata tramite i trasferimenti dello Stato per l'attuazione dei contratti di programma, le concessioni e le tariffe.
- b) Dal momento dell'istituzione dell'ART, l'ENAC rimane l'autorità competente e responsabile dei "Contratti di Programma in deroga" per gli aeroporti di Milano Linate e Malpensa, Roma Ciampino e Fiumicino e Venezia Tessera, ai sensi di quanto disposto dall'art. 17, comma 34 bis della Legge n. 102/2009.
- c) L'ENAC ha continuato ad essere finanziata per il suo compito di regolamentatore economico aeroportuale anche se tale funzione è stata trasferita parzialmente all'ART. La parte dei contributi versati all'ENAC per la vigilanza economica degli aeroporti non più di sua competenza deve essere ridistribuita proporzionalmente all'ART.

4. L'ART ha compiti limitati di vigilanza economica sul settore aeroportuale: un contributo simile agli altri settori regolamentati sarebbe discriminatorio

L'ART ha compiti ridotti nella vigilanza economica aeroportuale, un contributo simile alle altre industrie dei trasporti risulta discriminatorio, non proporzionale e ingiustificato. Ai sensi della Legge n. 102/2009 la funzione di regolamentazione economica è condivisa con l'ENAC

5. La metodologia proposta dall'ART per il calcolo dei contributi risulta inapplicabile

L'ART non ha dimostrato di avere il potere legale necessario per poter richiedere ai soggetti non regolamentati informazioni finanziarie riservate sulla parte dei profitti non tassati sul territorio italiano o tassare proventi finanziari all'estero. Inoltre, le compagnie aeree non hanno un sistema di contabilità separata per nazione di partenza, rendendo impossibile riportare i dati richiesti.

6. ART non dimostra e giustifica il proprio fabbisogno finanziario

L'ART non ha consultato gli utenti sul proprio programma di lavoro annuale e la propria struttura dei costi per poter garantire che le spese dell'Autorità siano proporzionali, efficienti, richieste dai contribuenti e non-discriminatorie tra industrie regolamentate. Inoltre, l'ART non è responsabile della regolamentazione economica di tutti gli aeroporti commerciali italiani, ma solo di quelli con potere di mercato e non può occuparsi della regolamentazione degli aiuti di Stato.

7. Le autorità di vigilanza hanno fallito nel proprio compito di regolamentatori del settore aeroportuale

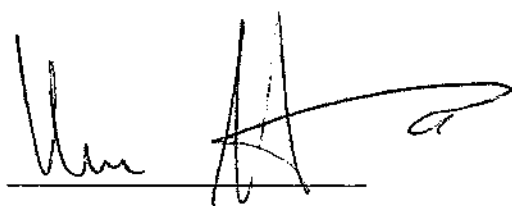
Nella nota congiunta di A4E, IATA e IBAR del 14 ottobre u.s. concernente la revisione dei modelli tariffari, l'industria aeronautica ha dimostrato il fallimento del sistema regolamentare posto a vigilanza e a garanzia degli utenti e del cittadino passeggero, che ha portato i diritti aeroportuali ad aumentare in modo considerevole, in media del 27%, con punte superiori al 40% nel 2021.

Le autorità di vigilanza hanno inoltre fallito nel loro compito istituzionale di garantire l'efficienza del sistema aeroportuale a regime di monopolio, non sanzionando comportamenti illeciti, la mancanza di efficienza, l'esplosione dei costi e l'assenza di trasparenza. Mentre l'ART misura il proprio successo nel numero di procedimenti conclusi entro 120 giorni e l'ENAC celebra infrastrutture anacronistiche e inefficienti, l'industria aeronautica italiana si trova in balia di aumenti insostenibili, di un regime di mercato allo stato di puro monopolio.

In innumerevoli note, appelli, richieste e istanze Ryanair ha evidenziato i comportamenti illeciti e discriminatori degli aeroporti italiani e la violazione delle norme vigenti. A tutt'oggi le autorità di vigilanza non hanno agito in modo adeguato, promuovendo con questo comportamento la crescita smisurata dei diritti, dei costi per i cittadini passeggeri e gli utenti.

Rimaniamo a sua disposizione per eventuali chiarimenti, e la salutiamo cordialmente.

Per conto di Ryanair DAC



Marco L. Gatti

Airport Economics Manager

Allegato: domande all'ART

Allegato 1

Facciamo richiesta all'ART di rispondere alle seguenti domande:

1. Quale sia il piano di lavoro dell'ART per il 2017, suddiviso in FTE, ore di lavoro per personale, salario medio e settore regolamentato.
2. Quali sia il beneficio per il settore regolamentato del piano proposto.
3. Quali siano gli obiettivi raggiunti nel 2014-2017 e benefici per ogni settore regolamentato.
4. Quali sia il proprio fabbisogno per il 2017 e i proventi dalla tassazione delle industrie regolamentate.
5. Quali siano i processi e procedure implementati in ART e atti a garantire il contenimento dei costi e l'efficienza operativa.