



Ryanair DAC  
Dublin Office  
Airside Business Park  
Swords, Co Dublin  
Ireland

Dublino, 24 ottobre 2017

Ref:ART/171024/MG

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

**Consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2018 a.s. della Delibera 120/2017**

Egregio Dott. Improta,

facciamo riferimento alla nostra risposta alla consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità dei trasporti per l'anno 2017 del 28 ottobre 2016, al Ricorso Speciale al Presidente Della Repubblica del 23 febbraio 2017 e alla consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità dei trasporti per l'anno 2018.

Ryanair intende qui ribadire la propria ferma opposizione e contrarietà alla reiterata pretesa di ART di estendere in modo illogico e senza basi giuridiche la platea dei soggetti obbligati a contribuire economicamente al funzionamento della stessa Autorità.

Andando ad analizzare la normativa di riferimento, notiamo che l'articolo 37 comma 6 (b) del D.L. 201/11 conferisce all'ART il potere di finanziarsi esclusivamente "*mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati*".

In base all'articolo 2 della Direttiva 2009/12/CE i gestori delle infrastrutture aeroportuali e dei servizi regolati sono i "*gestori aeroportuali*" che offrono agli utenti i loro servizi contro il pagamento dei "*diritti aeroportuali*".

Escluso quindi che le compagnie aeree rientrino nella categoria dei "*gestori delle infrastrutture*", l'ART interpreta la Sentenza n. 69/2017 della Corte Costituzionale come se questa implicitamente riconoscesse i vettori aerei tra i gestori "*dei servizi regolati*", in quanto beneficiari indiretti dell'attività di ART. Tale interpretazione ha un difetto di proporzionalità e distorce il volere del Legislatore e la ratio della norma che è, indubbiamente, quella di finanziare l'ART con i contributi dei soggetti la cui attività è direttamente regolata dalla stessa Autorità.

In verità, se si vanno a considerare i meccanismi di finanziamento di altre Autorità regolatorie indipendenti, si noterebbe immediatamente come, ad esempio, l'AGCOM è finanziata dai soggetti regolamentati *“che operano nei settori delle comunicazioni elettroniche, dei servizi media e dei servizi postali”* e non dai beneficiari della regolamentazione.

È evidente quindi come quello di ART costituisca un tentativo di includere tra i propri contribuenti tutti quei soggetti sui quali, anche solo indirettamente, si producono dei generici effetti derivanti dall'attività di regolamentazione degli aeroporti Italiani – tra i quali, tra l'altro, vanno esclusi gli scali dei sistemi aeroportuali di Milano, Roma e Venezia, che sono regolamentati da ENAC. A questo proposito, vale solo la pena osservare come, nonostante ART non abbia competenza sugli aeroporti appena citati, ciò nonostante, la stessa Autorità abbia l'audacia di chiedere alle compagnie aeree di calcolare il proprio contributo per il funzionamento di ART anche sui ricavi generati su tali aeroporti.

Risulta chiaro che l'interpretazione di ART sia palesemente illogica e viziata. Seguendo il percorso logico intrapreso da ART, quest'ultima sarebbe infatti in grado di includere come contribuente un numero quasi infinito di soggetti che, in qualche modo, a suo avviso, *“beneficiano”* della sua attività. La lista dei soggetti contribuenti potrebbe includere, ad esempio, altri operatori aeroportuali (handler e sicurezza), passeggeri, operatori turistici, costruttori o semplici operatori finanziari che sostengono l'attività dei gestori aeroportuali.

Infine, notiamo che ART, nel tentativo di dare sostanza alle proprie pretese, pretende di includere tra le proprie *“funzioni”* istituzionali la regolamentazione *“in materia di linee guida sugli aiuti di stato ad aeroporti e compagnie aeree”*, citando a questo proposito l'articolo 13, comma 14, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 (cd. Destinazione Italia), come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9. In verità, la norma in questione assegna senza forma di dubbio tale funzione al MIT *“da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti”*, senza citare direttamente o indirettamente l'ART, la quale, nell'iter istruttorio, svolge una marginale funzione di natura meramente consultiva. Risulta quindi inconferente che ART includa tale (inesistente) funzione al fine di giustificare la pretesa di ricomprendere i vettori tra i *“gestori [...] dei servizi regolati”*.

Alla luce di quanto sopra, si deve necessariamente concludere circa l'arbitrarietà dell'imposizione di un obbligo contributivo a carico delle compagnie aeree, che, senza dubbio, sono qualificabili come utenti aeroportuali<sup>1</sup> ma non sono soggetti regolamentati da ART. ). Sfidiamo ART a dimostrare quale siano le funzioni regolatorie esclusivamente dirette

<sup>1</sup> Art. 2(3) Direttiva 2009/12/EC definisce un utente aeroportuale quale qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato

nei confronti delle compagnie aeree, che non ricadano nelle competenze di ENAC o altra Autorità nazionale o internazionale.

Inoltre, sotto un ulteriore profilo di ragionevolezza e proporzionalità, Ryanair contribuisce già al funzionamento dell'ART tramite i diritti aeroportuali che includono il costo dei contributi versati dai soggetti e i servizi regolamentati. Una doppia imposizione sarebbe illecita e discriminatoria.

Pur non essendo strettamente pertinente all'oggetto della presente consultazione, si coglie l'occasione di questa lettera per chiedere, per l'ennesima volta, ad ART di esporre quali siano i benefici che sarebbero derivati, dalla regolamentazione aeroportuale dell'Autorità, a favore delle compagnie aeree, avendo queste ultime subito dal 2013 un incremento medio di circa il 30% delle tariffe aeroportuali in Italia (vedi nota congiunta di IATA, A4E e IBAR del 14 ottobre 2016).

**Per questi motivi riteniamo che nulla sia dovuto da parte dei vettori aerei per il funzionamento dell'ART e che ogni delibera dell'Autorità volta ad estendere alle compagnie aeree l'obbligo a contribuire a tale funzionamento sarà invalida e soggetta a impugnazione.**

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

Per conto di Ryanair DAC



Marco L. Gatti  
Airport Economics Manager

