



L'intervento

Carburanti in aeroporto: il contenzioso sui sovrapprezzi tra compagnie, vettori e gestori **23**

di Tonio Di Iacovo e Delia Berto

Carburanti in aeroporto: il contenzioso sui sovrapprezzi tra compagnie, vettori e gestori

La riflessione degli avvocati **Tonio Di Iacovo** e **Delia Berto**, studio Pirola Pennuto Zei & Associati

Nell'ambito dei sedimi aeroportuali è legittima l'applicazione, ad opera di gestori aeroportuali e fornitori dei servizi, di sovrapprezzi – in particolare "royalties" sulla fornitura di carburanti – nella misura in cui essi siano orientati ai costi di utilizzo degli impianti aeroportuali, con particolare riferimento alla pertinenza al servizio offerto.

In materia – di diritti e corrispettivi in ambito aeroportuale per i servizi regolamentati o comunque sottoposti alla vigilanza dell'Enac, in base alla direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996, recepita in Italia con il D.Lgs. n. 18/1999 – è recentemente intervenuta la Corte di Appello di Roma, seppur con pronuncia di difetto di giurisdizione del giudice italiano in favore di arbitrato estero contrattualmente convenuto. In particolar modo la questione di merito sottesa verte sulla legittimità o meno dell'applicazione di *royalties* sulla fornitura di carburanti a compagnie aeree, intesa come tariffa amministrata, la quale deve ritenersi consentita dalla normativa di riferimento. La relativa richiesta di pagamento – riferita ad un *onere passante* da parte dei gestori aeroportuali alle compagnie petrolifere e da queste ultime ai vettori

aerei che, a loro volta, lo ribaltano sui clienti finali attraverso il costo dei biglietti – risulta di per sé lecita, ad eccezione di quei corrispettivi aeroportuali, o loro parte in eccedenza, che risultino "non pertinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto", come viceversa prescritto dall'art. 10, lettera (d), D.Lgs. n. 18/1999, che prevede la vigilanza dell'Enac "affinché sia garantito l'accesso agli impianti aeroportuali da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza; b) le condizioni poste all'accesso siano adeguate, trasparenti, obiettive e non discriminatorie; c) siano resi disponibili gli spazi necessari per l'effettuazione dell'assistenza a terra anche in regime di autoassistenza e che gli stessi spazi siano ripartiti in base a criteri adeguati, trasparenti, obiettivi e non discriminatori; d) i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni d'uso comune e di quelli in uso esclusivo, siano pertinenti ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono". Tale disciplina risulta ulteriormente integrata dall'art. 11-terdecies, D.L. 30 settembre 2005 n. 203 (inserito dalla legge di conversio-





ne 2 dicembre 2005, n. 248), secondo cui *"non possono essere applicati dai gestori aeroportuali e dai fornitori dei servizi sovrapprezzi, in particolare royalties sulla fornitura di carburanti, non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio"*.

È, dunque, previsto per legge un generale criterio di pertinenza nella determinazione in ambito aeroportuale degli oneri dipendenti dall'utilizzazione delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di quelli di uso esclusivo, rispetto ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto. All'Enac è attribuito il compito di vigilare sulla commisurazione dei corrispettivi medesimi, al fine di assicurarne la pertinenza ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto interessato, e non anche quello, diverso, di determinazione in sé delle *royalties*. Per come di recente chiarito, seppur in via incidentale, in un arresto della Corte di Cassazione, i destinatari della normativa di riferimento sono, quindi, i gestori aeroportuali, e non già i soggetti che usufruiscono dei servizi, quali le compagnie petrolifere, con la conseguenza che l'eventuale illegittimità degli oneri pretesi dai gestori aeroportuali non possa comportare il venir meno del diritto della compagnia petrolifera ad ottenere, da parte della compagnia aerea, il rimborso delle somme dalla prima versate ai gestori aeroportuali per tali titoli.

Negli anni tra le imprese operanti nell'ambito aeroportuale (per quanto di interesse, le compagnie aeree e le imprese fornitrici di carburante per

aeromobili, entrambe operanti nel libero mercato) si è generato un articolato contenzioso che ha visto talune compagnie aeree lamentare l'illegittima applicazione e determinazione dei corrispettivi aeroportuali, ricadendo su di esse l'onere di dimostrare la non corrispondenza delle *airport fees*, versate dalla compagnia petrolifera ai gestori aeroportuali, ai costi dei relativi servizi. A tal riguardo, mentre inizialmente è stata ritenuta sussistente in materia la giurisdizione del giudice amministrativo, recentemente la Suprema Corte ha ritenuto di attrarre nella giurisdizione del giudice ordinario le controversie aventi ad oggetto le domande di accertamento della (il) legittimità di una clausola contrattuale relativa a corrispettivo dovuto per erogazione del servizio in ambito aeroportuale, maggiorato dell'importo previsto dalla clausola cd. *"airport fee"*, relativa appunto al diritto del gestore dell'aeroporto di percepire un corrispettivo in relazione ai rifornimenti di carburante eseguiti nel sedime aeroportuale, a nulla rilevando la circostanza costituita dalla scelta di una delle parti di prevedere, mediante l'apposizione di tale clausola, il refluire in essa di un corrispettivo dovuto ad altro soggetto e sottoposto a regolazione pubblicistica.

