AMMINISTRATIVO | LA BATTAGLIA SUI DIRITTI AEROPORTUALI

TUTTI IN CAMPO SULLE ROYALTY

Il Tar Lazio conferma la legge sui requisiti di sistema (248/2005) e il taglio dei costi di concessione. Altro fronte, è quello dei carburanti, dove la partita è ancora aperta

DI VITA LO RUSSO

Si mettono male i conti per gli aeroporti italiani. Alla luce delle disposizioni in arrivo da diversi tribunali amministrativi italiani, sono stati infatti confermati i principi della legge 248/2005, più nota come «legge sui requisiti di sistema» (attuazione del famoso decreto "Salva-Alitalia"), i quali puntano ad alleggerire il carico di costi di concessione (detti comunemente diritti o 'royalty') che fino al 2005 erano dovuti dalle compagnie aeree ai gestori degli scali.

Finora il Tar Lazio, prima con una sentenza e poi con un'ordinanza, ha rispedito al mittente due ricorsi presentati dalle maggiori società aeroportuali le quali contestavano quelle disposizioni di legge che annullavano il pagamento da parte dei vettori di questi diritti. Nonostante le decisioni del Tar (una definitiva e una provvisoria), la battaglia si preannuncia lunga e combattuta perché i gestori con ogni probabilità ricorreranno al Consiglio di Stato e ad altri Tribunali civili.

D'altronde è in gioco il taglio di una serie di introiti che dovrebbe incidere per il 10 per cento sui bilanci gli scali, a tutto vantaggio delle compagnie che potrebbero nei prossimi anni addirittura abbassare della stessa percentuale il prezzo dei biglietti.

Che la posta in gioco sia alta lo dimostrano anche i nomi dei legali schierati di fronte al giudice amministrativo: il primo ricorso presentato da Aeroporti di Roma (Adr) contro Alitalia ed Eurofly, ha visto, infatti, schierati **Giovanni Battista Conte, Ilaria Conte, Simone Cadeddu, Mario Libertini e Celotto** contro **Giuseppe Franco Ferrari, Franco Gaetano Scoca, Bruno Nascimbene, Marcello Molè e Laura Pierallini**. Nel secondo sono scesi in campo contro gli stessi vettori (e gli stessi legali) due aeroporti minori (Perugia e Friuli Venezia Giulia).

La "Salva-Alitalia" ha annullato una serie di diritti pretesi in fattura dai gestori degli scali che non avevano nulla a che vedere con i costi del servizio realmente erogato, collegati prevalentemente alla concessione demaniale. Questa legge di fatto implementa un'indicazione comunitaria che già vietava alle società aeroportuali di pretendere dalle compagnie «costi non effettivamente connessi al servizio di gestione»: dalle royalty sui carburanti, al surplus per le tratte notturne, dall'illuminazione della pista, fino ai diritti per la ristorazione.

Ma non è tutto. Sul carburante è in corso un'altra partita, non meno agguerrita, di fronte alla nona sezione del tribunale civile di Roma. In questa sede Eni ha citato in giudizio le sei maggiori compagnie aeree che operano in Italia, colpevoli, secondo l'operatore petrolifero, di non pagare la tassa sul carburante vendutogli all'interno degli aeroporti. Anche le royalty sul carburante sono state annullate dalla legge ma i gestori hanno continuato ad addebitarle ai distributori di petrolio, i quali a loro volta hanno fatto sapere che intendono pagarle solo se possono "girarle" alle compagnie.

Nel procedimento in corso le cui sorti sono legate anche ai giudizi amministrativi, Eni è difeso da **Giuseppe Niccolini** mentre le compagnie sono difese da **Marcello Clarich**, **Giuliano Fonderico** e **Valentina Gavioli** (Alitalia), di nuovo Pierallini (Eurofly), **Fabrizio Criscuolo** (AirOne), **Romolo Persiani e Antonio Rizzo** (Meridiana), **Gianluigi Villaschi** e **Alessandro Trani** (Neos), **Edoardo Vinci e Manuela Venezia** (Livingston), e in via incidentale contro i gestori aeroportuali **Vittorio Provera**, **Francesco Autelitano** e **Paolo Zucchinali** (Sea di Milano), **Luca Leone e Paola Conio** (Adr di Roma), **Angelo Piazza e Valentina Lener** (Save di Venezia e Seap di Bari), **Guido Francesco Romanelli e Maurizio Riguzzi** (aeroporti di Brescia, Genova e Verona).